

ril atraviere el camino comun al mismo nivel, se establecerán barreras que estarán al cuidado de sus respectivos guardas.

Art. 4.º Se conservarán siempre en buen estado el ferrocarril y sus dependencias, poniendo para su buen servicio y vigilancia el número de guardas necesario.

Art. 5.º Se establecerán muelles en donde convenga tenerlos y estaciones cómodas y decentes en todos los puntos de embarcadero. Las estaciones serán iluminadas en la noche, hasta que haya pasado el último tren.

Art. 6.º Las locomotivas se colocarán siempre á la cabeza de los trenes.

Art. 7.º En los convoyes que conduzcan viajeros, no se admitirá ninguna materia que pueda dar lugar á explosiones ó á incendios.

Art. 8.º Los conductores guarda frenos se pondrán en comunicacion con el maquinista para dar en caso de accidente la señal de alarma, empleando para ello los medios convencionales adoptados para tal objeto.

Art. 9.º Cada locomotiva tendrá un reloj para la exactitud en el servicio de los ferrocarriles.

Art. 10. Antes de la partida del tren, el maquinista se asegurará que todas las partes de la locomotiva y del tender ó carro de alijo para combustible y agua, se hallan en buen estado, y de que funciona bien el freno de este tender. La misma verificacion se hará por los conductores guarda frenos, en lo que respecta á los carruajes y á los frenos de estos carruajes.

Art. 11. Ningun convoy deberá partir de una estacion antes de la hora designada por el reglamento respectivo.

Art. 12. En los puntos en que el maquinista no pueda ver bien á una distancia suficiente, se pondrán señales que le adviertan los pasos difíciles, á fin de que luego que las perciba disminuya el movimiento del tren.

Art. 13. Los trenes no podrán detenerse sino en los lugares de estacion designados para el servicio de los viajeros ó de las mercancías, á no ser el caso de un accidente, de fuerza mayor ó de reparacion de la línea.

Art. 14. Los ferrocarriles deberán tener un telégrafo para su servicio.

Art. 15. Se colocarán á lo largo del camino durante el dia y la noche, tanto para conservar, como para la vigilancia de la vía,

los guardas de que habla el art. 4.º, para asegurar el libre curso de los trenes y la trasmision de las señales, de las que deberán estar provistos para anunciar, sea de dia ó de noche, si la vía está libre y en buen estado, si el maquinista debe disminuir el movimiento ó si debe detener inmediatamente el tren.

Art. 16. En el caso de que un tren ó una máquina aislada se detenga sobre la vía por causa de accidente, se hará la señal de detencion á la distancia de quinientos metros, antes del punto en que haya acontecido.

Art. 17. En la aproximacion de las estaciones, de los pasos á nivel, de las curvas y de los subterráneos, el maquinista hará sonar el silbato de vapor para advertir que se acerca el tren. Lo mismo se practicará, siempre que la vía no parezca completamente libre.

Art. 18. Ninguna persona que no sea el maquinista ó el atizador podrá subir en la locomotiva ó en el tender.

Art. 19. Las empresas de ferrocarriles tienen obligacion de efectuar con cuidado y exactitud los trasportes de mercancías, bultos y objetos de toda clase que les sean confiados.

Art. 20. Siempre que suceda un accidente en un ferrocarril, sea por descuido de los empleados de él, mala construccion del camino ó por infraccion de las prevenciones contenidas en este reglamento, se hará efectiva la responsabilidad de la empresa, para lo cual se procederá á hacer la debida averiguacion por el juez respectivo, á fin de que segun el resultado que ella diere, se aplique al responsable la pena correspondiente, que podrá ser pecuniaria ó corporal, segun las circunstancias del hecho.

Art. 21. Las compañías de ferrocarriles están obligadas á someter á la aprobacion del Gobierno las tarifas y los reglamentos que formen, para el servicio y explotacion de los caminos de fierro.

Art. 22. Los que echaren sobre la vía férrea piedras ú otros objetos cualesquiera que sean, que puedan producir descarrilamientos ú otro accidente; los que robaren rieles, los clavos con que están asegurados ó cualesquiera otros de los objetos colocados en la vía para darles seguridad; y los que desvíen

los rieles, quiten los durmientes ó causen algun otro daño en la vía férrea, por el que se comprometa la seguridad de los pasajeros, serán consignados al juez competente, para que se les juzgue y castigue segun las circunstancias y gravedad del delito.

Art. 23. Ningun trabajo podrá emprenderse para el establecimiento de caminos de fierro y de sus dependencias, sin la prévia autorizacion del Gobierno general. Los proyectos de todos los trabajos que se han de ejecutar se presentarán por duplicado al Ministerio de Fomento, para obtener su aprobacion: uno de estos ejemplares se devolverá á la compañía con el visto bueno del Ministro. Antes de la ejecucion como durante ella, la compañía tendrá la facultad de proponer á los proyectos aprobados las modificaciones que estime útiles; pero estas modificaciones no se llevarán á efecto, sino mediante la aprobacion del Gobierno.

Art. 24. El tramo y el perfil de un proyecto de vía férrea comprenderá:

I. Un plano general con escala de $\frac{1}{10,000}$
II. Un perfil longitudinal con escala de $\frac{1}{5,000}$ para las longitudes y de $\frac{1}{1,000}$ para las alturas. Debajo de este perfil se indicará por medio de tres líneas horizontales dispuestas al efecto, lo siguiente:

Las distancias kilométricas del camino de fierro, contadas desde su origen.

La longitud é inclinacion de cada pendiente ó rampa.

El radio correspondiente á cada una de las curvas del trazo.

III. Los perfiles trasversales en las curvas de la vía.

Art. 25. El ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles, deberá ser de un metro cuarenta y cinco centímetros (1.^m45). En donde hubiere dos vías, el ancho de la entrevía, medida entre los bordes exteriores de los rieles, será de dos metros (2.^m00).

Art. 26. El ancho de las partes comprendidas de cada lado entre el borde exterior del riel y la arista superior del terraplen será de un metro (1.^m00) por lo menos.

Art. 27. Se dejará al pié de cada talud del terraplen, una banqueta de cincuenta centímetros (0.^m50) de ancho.

Art. 28. La compañía establecerá á lo largo del camino de fierro, los fosos ó alcanta-

rillas que se consideren necesarios para que reciban las aguas del camino.

Art. 29. El radio mínimo de las curvas será de 100 metros.

Art. 30. El máximo de inclinacion en las pendientes y rampas será de tres por ciento.

Art. 31. No se permitirá que se ponga al servicio público sino despues de haberse embalastrado el tramo; quedando los travesaños cubiertos en toda su extension.

Art. 32. Tampoco se permitirán antes de haberse puesto á prueba, los puentes, viaductos y alcantarillas.

Art. 33. La compañía no empleará en la ejecucion de las obras, sino materiales de buena calidad, debiendo conformarse á todas las reglas del arte, para tener una construccion perfectamente sólida.

Art. 34. A medida que los trabajos se terminen en tramos del ferrocarril, susceptibles de ponerse útilmente al uso público, la compañía dará parte al Gobierno, quien despues del reconocimiento que mande practicar, concederá ó negará el permiso para que se pongan los tramos en explotacion.

Art. 35. Las empresas de ferrocarriles presentarán al Ministerio de Fomento en el mes de Enero de cada año, un informe que contenga las noticias siguientes:

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

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

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

4.º El importe de lo que el Gobierno mexicano hubiere dado como subvencion á la empresa.

5.º Una descripcion de la vía construída, obras de arte que se hayan ejecutado, estado que guarda, y el costo que haya tenido.

6.º Informe de lo recibido por pasajeros en la vía.

7.º Informe de lo recibido por carga en la misma.

8.º Informe de los gastos de la compañía.

9.º Informe de la deuda de la compañía, expresando la clase de ella.

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

Dado en el Palacio Nacional de México, á

siete de Diciembre de mil ochocientos sesenta y siete.—*Benito Juarez*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.”

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

Independencia y libertad. México, Diciembre 7 de 1867.—*Balcárcel*.

COMUNICACION.

Enero 21 de 1868.

Nombramiento de D. José Payan, para director del camino de Tabasco y Chiapas, y sumas que se destinan para este objeto.

Desde que en 10 de Setiembre del año próximo anterior, presentó esa comision su exposicion al Supremo Gobierno, relativa á la construccion de un camino de San Juan Bautista á Tuxtla Gutierrez, la tomó en consideracion el C. Presidente de la República, animado siempre del deseo de promover el bienestar de los pueblos; pero estándose entonces trabajando en determinar la manera de sustituir el odioso impuesto de peajes con otro menos oneroso para el comercio, dispuso que se difiriera todo acuerdo sobre este asunto, hasta que aquella quedara resuelta. Verificado ya esto por la ley de 19 de Noviembre último, ha acordado el mismo Supremo Magistrado, que se atienda á los deseos de los Estados de Tabasco y Chiapas, y que para dirigir los trabajos del camino se nombre á D. José D. Payan, hijo de Tabasco y residente en San Juan Bautista.

Todo lo que tengo la honra de comunicar á vdes. como resultado de su referida exposicion.

Independencia y libertad. México, Enero 21 de 1868.—*Balcárcel*.—CC. Juan Sanchez Azcona y Eusebio Castillo.—Presente.

CIRCULAR.

Enero 23 de 1868.

Circular relativa al decreto de 19 de Noviembre de 1867, sobre impuestos para la conservacion de caminos.

El decreto de 19 de Noviembre próximo pasado, que creó el nuevo impuesto sobre bultos á los efectos extranjerios, lo consignó exclusivamente á la construccion y reparacion de los caminos de la República.

En consecuencia, conservará vd. en su po-

der y á disposicion de este Ministerio de Fomento, las cantidades que se cobren, sin disponer de ellas en ningun caso, y sin orden expresa de esta Secretaría.

Mensualmente remitirá vd. una noticia circunstanciada de la suma á que asciendan los productos indicados.

Independencia y libertad. México, Enero 23 de 1868.—*Balcárcel*.

CIRCULAR.

Enero 24 de 1868.

Circular relativa al envío de datos pertenecientes á las cantidades que del Erario nacional haya recibido el concesionario del ferrocarril de Veracruz.

Dispone el C. Presidente de la República que remita vd. á esta Secretaría, á la mayor brevedad posible, los datos que tenga esa Aduana, y sean relativos:

1° A las cantidades que del Erario Nacional haya recibido el concesionario del ferrocarril de Veracruz, por el 25 por ciento adicional, que con destino á mejoras materiales se cobra en las Aduanas marítimas y fronterizas.

2° A lo que en las mismas Aduanas se haya entregado en acciones del ferrocarril, por el derecho adicional de 15 por ciento, que sustituyó al 25 por ciento de amortizacion de la deuda pública.

3° A los derechos de importacion que el concesionario hubiera debido pagar por los efectos que ha introducido libres, en virtud de la franquicia que le concedieron los decretos de 31 de Agosto de 1857, 5 de Abril de 1861 y 27 de Noviembre de 1867, así como tambien durante el llamado Imperio.

4° Al monto de los derechos de las sumas que ha exportado desde 31 de Agosto de 1857.

5° A la cantidad de bonos de la deuda interior que se hayan entregado en la Tesorería General, en cumplimiento del artículo 22 del primero de los decretos citados.

6° A la cantidad que el jefe del ejército francés reclamó al llamado Imperio por la obra que para el transporte de sus tropas emprendió entre San Juan y Paso del Macho, en el Estado de Veracruz.

7° A la liquidacion que se haya hecho respecto de las cantidades mencionadas.

8° Al número y valor de los cupones de

réditos que el concesionario haya entregado.

9° A la suma á que ascienden las cantidades que ha recibido la empresa, por el sobrante del fondo de minería, que le concedió el artículo 36 del decreto de 31 de Agosto de 1857.

10° A las cantidades que, segun se dice, recibió la empresa, del ejército francés, á su retirada, y de todas aquellas sumas que por distintos conceptos hubiese recibido de las rentas nacionales.

De suprema orden lo digo á vd. para su cumplimiento.

Independencia y libertad. México, Enero 24 de 1868.—*Romero*.—C. Administrador de la Aduana de.....

TESORERIA GENERAL DE LA NACION.

SECCION 1ª—CIRCULAR N° 36.

Siendo de la mayor importancia reunir en esta Tesorería general todos los datos relativos á la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz, esa Aduana procederá desde luego á formar y remitir á esta misma Tesorería las noticias que siguen:

1° De las cantidades que haya recibido la Compañía empresaria, en virtud del decreto de 31 de Agosto de 1857, por la mitad del 20 por ciento adicional que con destino á mejoras materiales, consignado al Ministerio de Fomento, se cobra en las Aduanas marítimas y fronterizas.

2° De las cantidades que tambien haya recibido la Empresa por el 20 por ciento total de mejoras materiales que le consignó despues el diverso decreto de 5 de Abril de 1861.

3° Del importe de las acciones del ferrocarril que haya recibido la Aduana por el derecho de 15 por ciento que sustituyó al 25 por ciento de amortizacion de la deuda pública.

4° De los derechos de importacion que la Compañía hubiere debido pagar por los efectos que ha introducido en virtud de las concesiones que le otorgaron los citados decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861, y el de 27 de Noviembre último, incluyendo toda la época de la intervencion y el Imperio.

5° Del monto de las cantidades exportadas por la Compañía y de los derechos que

debieron causar desde 31 de Agosto de 1857

Como pudiera suceder que fuera de las procedencias indicadas se hubieran entregado á la citada Empresa algunas otras cantidades, ya directamente á sus agentes, ó ya por conducto del Ministerio de Fomento ú otra oficina, tambien remitirá vd. noticia pormenorizada de ellas.

Para mayor claridad en las noticias, esa Aduana se sujetará para su formacion al adjunto modelo, agregando, si fuere necesario, al pié, las notas que vd. crea convenientes.

Independencia y libertad. México, Enero 24 de 1868.—*M. P. Izaguirre*.

DECRETO.

Marzo 29 de 1868.

Se destina la cantidad de seis mil pesos para reponer los tramos del camino carretero de Tula á Ciudad Victoria y á Tampico.

El C. Presidente de la República me ha dirigido el decreto siguiente:

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

“Que el Congreso general ha decretado lo que sigue:

“El Congreso de la Union decreta:

“Artículo único. Se destina la cantidad de seis mil pesos mensuales tomados de los fondos del Ministerio de Fomento, para reponer los tramos del camino carretero de Tula á Ciudad Victoria y á Tampico, para la construccion de un muelle en este puerto, para la canalizacion de la barra, para la limpia del rio y para el establecimiento de una línea telegráfica entre San Luis Potosí y las mencionadas poblaciones. El Ministerio de Fomento atenderá de preferencia á la reparacion de dichos caminos.

“Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Marzo 28 de 1868.—*Joaquín M. Alcalde*, diputado vice-presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Francisco Vaca*, diputado secretario.”

“Por tanto, mando se imprima, publique y circule para que tenga el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general. México, Marzo 29 de 1868.—*Benito Juarez*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.”

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

Independencia y libertad. México, Marzo 29 de 1868.—*Balcárcel*.

DECRETO.

Marzo 30 de 1868.

Se abrirá un camino carretero de la Ciudad de San Luis Potosí á Tampico.

El C. Presidente de la República me ha dirigido el decreto siguiente:

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

"Que el Congreso de la Union ha expedido el decreto que sigue:

"El Congreso de la Union decreta:

"Art. 1º Se abrirá un camino carretero de la ciudad de San Luis Potosí á la de Tampico, pasando por Rio-Verde y aprovechando en lo posible la navegacion de rio Pánuco.

"Art. 2º El Ejecutivo nombrará desde luego una comision de ingenieros, á fin de que practique los reconocimientos necesarios y presente los proyectos y presupuestos respectivos.

Art. 3º Los terrenos de particulares cuya ocupacion sea indispensable para abrir el camino, se harán de propiedad nacional, mediante la prévia indemnizacion que exigen las leyes.

Art. 4º Se consigna para los gastos del camino lo siguiente:

"I. Lo que se recaude en el Estado de San Luis Potosí, conforme á las fracciones 1ª y 2ª del art. 2º de la ley de 19 de Noviembre de 1867.

"II. El cincuenta por ciento de lo que ingrese á la aduana marítima de Tampico, segun la fraccion 3ª del mismo artículo.

"Art. 5º Los Estados de San Luis Potosí y Tamaulipas contribuirán para los gastos que deben erogarse en la construccion de la vía, con una cantidad que no baje de mil pesos mensuales el primero y quinientos el segundo.

Art. 6º El Ejecutivo queda autorizado para construir el camino bajo la inmediata direccion del Ministerio de Fomento, ó para admitir las propuestas que los propietarios y comerciantes de San Luis hicieron el 27 de Abril de 1867, ó de cualquiera otra persona ó compañía que ofrezca mejores condiciones, con tal que se sujeten á las bases de esta ley

y el reglamento que se expedirá para llevarla á efecto."

"Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Marzo 28 de 1868.—*Joaquin M. Alcalde*, diputado vice-presidente.—*Francisco Vaca*, diputado secretario.—*Eleuterio Avila*, diputado secretario."

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para que tenga el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general. México, Marzo 30 de 1868.—*Benito Juarez*.—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, Marzo 30 de 1868.—*Balcárcel*.

DECRETO.

Mayo 25 de 1868.

Se autoriza á D. Ramon Zangróniz para seguir construyendo y para explotar por su cuenta y riesgo un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Perote y Jalapa.

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 el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

"El Congreso de la Union decreta:

"Art. 1º Se autoriza á D. Ramon Zangróniz, para seguir construyendo y para explotar por su cuenta y riesgo, durante sesenta y cinco años, que comenzarán á contarse desde el 1º de Enero de 1871, un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Perote y Jalapa.

"Art. 2º La línea entre Veracruz y Perote se establecerá para traccion animal, y la de Perote á Puebla para locomotivas de vapor.

"El menor peso de los rieles en todo el camino, será el de 28 kilogramos por metro.

"El radio mínimo de las curvas será: en la parte explotable por traccion animal de 25 metros, y de 90 metros en la parte para locomotivas de vapor.

"La pendiente mayor de la vía férrea, será de ocho por ciento para la explotacion por traccion animal, y para la explotacion con las locomotivas de vapor de cuatro por ciento.

"Art. 3º El ferrocarril se divide en tres secciones: la primera de Veracruz á Jalapa; la segunda de Jalapa á Perote, y la tercera de Perote á Puebla. El tramo de Veracruz hasta Paso de Ovejas, deberá estar conducido y en explotacion para el 30 de Julio del presente año; hasta Jalapa el 30 de Junio de 1869; hasta Perote el 31 de Diciembre del mismo, y hasta Puebla el 31 de Diciembre de 1870.

"Ningun tramo podrá ponerse en explotacion sin prévio permiso del Ejecutivo, cuyo permiso se concederá en vista del informe de uno ó mas ingenieros nombrados para reconocer la vía y declarar si se ha construido con entera sujecion á las prescripciones de esta ley y de su reglamento, que será expedido por el ministerio del ramo.

"Art. 4º Para facilitar la construccion del ferrocarril de que trata esta ley, se concede á D. Ramon Zangróniz una subvencion que se pagará en la tesorería general, á medida que se vayan poniendo en explotacion tramos de cinco kilómetros.

"La subvencion será de cinco mil pesos por kilómetro, y se liquidará con sujecion á los informes rendidos por los ingenieros que inspeccionen los tramos, tomándose, sin embargo, por máximo de las distancias las siguientes:

| | |
|--|-----------------|
| De Boca de Potrero á Paso de Ovejas..... | 23 kilómetros. |
| De Paso de Ovejas á Jalapa..... | 70 " |
| De Jalapa á Perote..... | 50 " |
| De Perote á Puebla..... | 120 " |
| Total..... | 263 kilómetros. |

"Art. 5º La subvencion acordada en el artículo anterior es reembolsable á la nacion, y causará un interes de un 6 por ciento al año. La subvencion y sus intereses se amortizarán con el 10 ó 15 por ciento de los productos brutos de la vía, cuyo descuento comenzará á hacerse por lo relativo á cada seccion, á los noventa dias de pagada la subvencion respectiva.

"El descuento será de 15 por ciento despues de los primeros cinco años de terminado el camino.

"El interes que cause la subvencion de la vía entre Veracruz y Jalapa, y el 10 por cien-

to de amortizacion correspondiente á las secciones que sucesivamente vayan poniéndose en explotacion, hasta terminar la obra, se admitirán por el concesionario, en parte del pago de la subvencion que deberá percibir por los tramos de Jalapa á Perote y Puebla.

"El Ejecutivo nombrará un empleado que á expensas del concesionario intervenga en la formacion de las cuentas de la empresa, para asegurar los derechos de la nacion.

"Art. 6º La vía podrá establecerse sobre el camino carretero y sus obras de arte, dejando expedita para el tráfico ordinario una zona de diez metros de ancho por lo menos, en las partes que el camino tenga actualmente esa anchura. Cuando esta sea de menos de diez metros, ó no pueda dejarse libre la zona designada, el ferrocarril deberá quedar al nivel de la carretera en la parte que ha de explotarse por traccion animal, para facilitar el libre tránsito de los carnajes ordinarios, sobre el ferrocarril mismo.

"Los puentes de la carretera no podrán usarse en la parte que se explote por locomotivas, sin prévio permiso del Ejecutivo, quien lo concederá en vista de informes de peritos.

"En los tramos explotados por locomotivas, el ferrocarril deberá quedar enteramente separado de la carretera por cerca ó foso, en los términos que designe el reglamento.

"El concesionario queda obligado á reponer en su estado primitivo, los caminos nacionales ó particulares que con sus trabajos haya tenido que modificar.

"Art. 7º Se ceden al concesionario los terrenos de propiedad federal que sean necesarios para la construccion de la vía y sus dependencias.

"Los terrenos de propiedad particular, necesarios para la construccion del ferrocarril, los adquirirá la empresa mediante solicitud que hará al Ejecutivo, quien podrá decretar expropiacion por causa de utilidad pública conforme á las leyes.

"Art. 8º El concesionario está obligado á conservar la vía en buen estado durante el periodo de la concesion, y particularmente en los cinco últimos años; si no lo hiciere, el Ejecutivo podrá obligarlo á las reposiciones necesarias, que podrán hacerse de oficio, en caso de omision de la empresa despues del

requerimiento respectivo á su costa, y pagando además una multa, que será en cada caso igual al monto de la reparación.

“Trascurrido el periodo de la concesion, y por el solo hecho de haber ésta terminado, el Ejecutivo se subrogará al concesionario en todos sus derechos sobre la vía férrea y sus inmuebles, y entrará inmediatamente en posesion de todos sus productos.

“El material rodante y de explotación, se clasificará y valorizará por peritos nombrados respectivamente por el Ejecutivo y por la empresa, debiendo ésta entregar y el Ejecutivo tomar todo lo que segun el juicio de dichos peritos fuere necesario para la explotación del camino, á precio de valúo, garantizando el Ejecutivo á la empresa su importe sin causa de réditos con el total del producto de la vía, deducidos los gastos de administración y conservación.

“El concesionario queda obligado á entregar al fin de la concesion el camino y sus inmuebles en buen estado, y en el caso de que dentro de los últimos cinco años de su duración descuidare las reparaciones necesarias al buen servicio de la vía, el Ejecutivo tendrá el derecho de apropiarse todos los productos, haciendo también efectiva en tal caso la fianza de que se hablará en el art. 14 de esta ley, y cuyo importe corresponderá en tal caso al Erario.

“Art. 9º Esta concesion caduca:

“I. Por hipotecarla, cederla ó enajenarla en todo ó en parte á un gobierno extranjero.

“II. Por hipotecarla, cederla ó enajenarla á cualquier individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del Gobierno federal.

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

“IV. Por no llenar el concesionario las prescripciones que le impone esta ley, ó si no termina las obras en los plazos fijados en el artículo 3º

“En caso de caducidad, se rematará al mejor postor la conclusion de la obra, con las partes ejecutadas, entregándose al concesionario cesante la parte que le corresponda del precio obtenido en el remate.

“Art. 10. Las obligaciones que contrae el concesionario, se suspenderán si sobrevinie-

re fuerza mayor, debiendo justificarse esta ante el Ejecutivo, dentro del término de dos meses de haber comenzado el impedimento; y por el solo hecho de la justificacion, no podrá ya alegarse en ningun tiempo la existencia del caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá justificarse ante el Ejecutivo por la empresa, que los trabajos de la vía continuaron dentro del primer mes de haber cesado el impedimento que motivó la suspension.

“Art. 11. Se concede al empresario la autorizacion de percibir los precios de transporte que en seguida se determinarán, los que estarán en vigor, siempre que sean menores ó iguales á los que la ley fije para el ferrocarril entre México y Veracruz por Orizava.

TARIFA DE PASAJES.

| | |
|---------------------------------|---------|
| 1ª clase, de Veracruz á Jalapa. | \$ 6 50 |
| ” ” ” ” ” ” á Perote. | 8 00 |
| ” ” ” ” ” ” á Puebla. | 13 50 |
| 2ª clase, de Veracruz á Jalapa. | 4 00 |
| ” ” ” ” ” ” á Perote. | 5 00 |
| ” ” ” ” ” ” á Puebla. | 8 00 |

TARIFA DE MERCANCIAS.

| | |
|---|---------------|
| De Veracruz á Jalapa, \$3 60, por carg. de 16 @ | |
| ” ” ” ” ” ” á Perote. | 5 00, ” ” ” ” |
| ” ” ” ” ” ” á Puebla. | 7 00, ” ” ” ” |

“Las mercancías que se hayan de transportar, se dividirán cada dos años en dos clases, por una comision de cinco miembros, siendo dos de ellos nombrados por el ministerio del ramo, otros dos por la empresa y el quinto por los cuatros nombrados.

“La tarifa anterior expresa el mayor flete para las mercancías, de primera clase, y para las segundas se hará á dicha tarifa un rebajo que no será menor de 10 por ciento.

“Los niños de menos de tres años no pagarán nada, con tal que sean llevados en los brazos; los de tres á diez años pagarán la mitad de los precios de tarifa.

“En los tramos parciales será proporcional al número de kilómetros, el cobro por pasajeros y mercancías.

“Los efectos nacionales gozarán de un 20 por ciento de rebaja en las tarifas de los fletes de subida establecidos, ó sea de Veracruz á Puebla. Los rieles que para la construcción de ferrocarriles se introdujeran con autoriza-

cion del Gobierno federal, pagarán solamente el 70 por ciento de flete de la última clase. Se cuidará de impedir por medio del reglamento el abuso ó fraude á que esta cláusula pueda dar lugar.

“Los fletes de bajada serán la mitad de los establecidos en la tarifa de mercancías.

“Art. 12. El transporte de la correspondencia se hará gratuitamente por la empresa.

“Art. 13. El concesionario queda sujeto á las leyes de ferrocarriles vigentes, ó que se dictaren en lo sucesivo, y á los reglamentos generales de policía y de vías de comunicacion decretadas ó por decretar.

“Art. 14. Como garantía de la ejecución de las obras del camino de fierro, conforme á las condiciones estipuladas en esta concesion, el concesionario dará una fianza de veinte mil pesos, á satisfaccion del Ejecutivo, la cual no le será chancelada sino despues de haber terminado la concesion y de entregado el camino conforme á esta ley. En caso de que la concesion caducare, ó de que no se cumpla con las prescripciones del artículo 8º, la fianza se hará efectiva y su monto pertenecerá á la nacion.

“Art. 15. D. Ramón Zaigróniz y cualquier otra persona ó compañía que pueda sucederle mediante la aprobacion del Supremo Gobierno, así como todos los extranjeros, los sucesores de éstos que tomen parte en la empresa como accionistas, empleados ó cualesquiera otro 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, derecho de extranjeria, ni tendrán, aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

ARTICULOS TRANSITORIOS.

“Art. 16. El tramo de Veracruz á Boca de Potrero, que se halla actualmente en explotación, será examinado por ingenieros que nombre el Ejecutivo, sin que por el expresado tramo se dé subvencion al concesionario, pues esta tendrá lugar únicamente por los tramos que en lo de adelante se construyan y pongan en explotación.

“Se practicará una liquidacion de lo que

el concesionario haya recibido hasta la fecha por vía de subvencion, y el monto que resultare causará réditos y será reembolsable á la nacion, en los términos prevenidos en el artículo 5º, quedando sin valor ni efecto cualesquiera documentos ú órdenes de pago expedidas á favor del concesionario á título de subvencion con anterioridad á esta ley.

“Art. 17. Los mexicanos serán ocupados de preferencia por la empresa, debiendo formar en todo caso la mitad del número de personas empleadas en cada uno de los ramos de la negociacion.

“Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 23 de 1868.—Francisco Zarco, diputado presidente.—Joaquin M. Alcalde, diputado secretario.—José Diaz Covarrubias, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento. Palacio del Gobierno general, México, Mayo veinticinco de mil ochocientos sesenta y ocho.—Benito Juárez.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion Industria y Comercio.

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

Independencia y libertad. México, Mayo 26 de 1868.—Balcárcel.

DECRETO.

Mayo 25 de 1868.

Se abrirá un camino carretero que partiendo de la ciudad de Querétaro termine en Tantojon ó en cualquiera otro punto conveniente para la navegacion hasta el puerto de Tampico.

El C. Presidente de la República me ha dirigido el decreto siguiente:

“BENITO JUAREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabe:

“Que el Congreso general ha decretado lo que sigue:

“El Congreso de la Union decreta:

“Art. 1º Se abrirá un camino carretero que, partiendo de la ciudad de Querétaro termine en Tantojon, ó en cualquiera otro punto conveniente para la navegacion, hasta el puerto de Tampico.

“Art. 2º Una comision de ingenieros, que se nombrará desde luego, procederá á reconocer el terreno y formar el presupuesto. Prévía la aprobacion de sus trabajos por el