

con el de evitar que sigan cometiéndose infracciones que serán penadas desde el momento en que se descubran, el Presidente de la República se ha servido acordar:

1º Que cuando en las operaciones de compraventa que mercantilmente se conocen con el nombre de "al contado," aun cuando el precio no se reciba en el momento de entregar los efectos vendidos, sino algunos días después, se expida la factura con las estampillas que causa la operación, no es obligatorio otorgar recibo por separado al comprador; pero que, en caso de que se expida, debe legalizarse con las estampillas correspondientes á recibo.

2º Que las cartas de aviso que no causan el impuesto son, únicamente, aquellas que se cambian los comerciantes, comunicándose los asientos hechos en sus libros de contabilidad con motivo de operaciones por las que se hayan otorgado los documentos correspondientes legalizados en debida forma; pero que en aquellas operaciones de compraventa en las que no hace el pago directamente el comprador, sino otra casa ó persona en su nombre, debe expedirse á éstas un documento para su resguardo, timbrado con estampillas de recibo, porque se deriva de un acto diverso de la compraventa.

3º Que los documentos expedidos con el nombre de cheques sin que llenen los requisitos que para estimarlos con ese carácter exige el Código de Comercio, están sujetos al timbre con que deben legalizarse las libranzas, conforme á la frac. 51 de la tarifa de la ley de 25 de Abril de 1893.

Lo digo á vd. para su cumplimiento.

México, Marzo 12 de 1897.—*Limantour*.
—Al.

NÚMERO 13,885.

Marzo 15 de 1897.—*Acuerdo de la Secretaría de Fomento*.—*Declara que no deben usarse romanas de dos ganchos.*

Como resultado del ocurso de vd., fecha 15 de Octubre último, en que se sirve insertar la nota del Sr. José Andrade, pidiendo se autorice el uso de las romanas de dos ganchos de suspensión, manifiesto á vd. que del estudio que esta Secretaría mandó hacer del

asunto, se deduce, que como para tener la seguridad de la estabilidad del equilibrio y conseguir que sean oscilantes las romanas, la barra debe inclinarse ligeramente hacia abajo de la horizontal que pasa por la cuchilla del gancho de suspensión, y por lo tanto el centro de gravedad debe quedar también abajo de la horizontal, resulta, que en el caso de inversión de la romana, en cuyo caso se realizan las condiciones contrarias, el aparato no presentará un equilibrio estable ni será oscilante y al imprimirle á la barra un movimiento pequeño hacia arriba, se inclinará del lado de la carga sin volver para el lado del pilón, acusando un exceso ficticio de carga.

Ahora bien, debiendo ser paralelas todas las cuchillas de una romana, cuando ésta sea de dos ganchos de suspensión, al voltearla y suspenderla del otro gancho, debe considerarse como un nuevo instrumento, el que indudablemente debe tener su barra algo levantada, por exigirlo así la buena construcción del otro lado, y como ya se ha dicho que con la barra inclinada hacia arriba, estos aparatos conducen á un equilibrio inestable, éste se traducirá acusando un exceso ficticio de carga cuando se imprima á la barra un movimiento pequeño hacia arriba.

Por lo antes expuesto, resulta en consecuencia, que si una romana de dos ganchos de suspensión, esto es, con dos fieles, está bien construida por un lado, por el otro, necesariamente tiene que presentar los caracteres de una mala construcción, hecho que la experiencia ha confirmado abundantemente.

Por otra parte, la mayoría de los comerciantes que poseían romanas de dos ganchos de suspensión, las han mandado reformar de acuerdo con lo prevenido por el Reglamento de la ley de Pesas y Medidas, y esas romanas han sido verificadas y autorizadas por las Oficinas del Fiel Contraste, estando actualmente en uso.

Por último, existen en la capital romanas de un solo gancho de suspensión, tanto de sistema francés como americano, que á la vez que llenan los requisitos reglamentarios, son de un precio módico, pudiéndose, además, apreciar con ellas desde muy pequeñas hasta grandes pesadas.

Resultando, en definitiva, por las razones

antes expuestas, que las romanas de dos ganchos son inexactas para las grandes pesadas, por lo cual no fueron autorizadas en el Reglamento de la ley, y que como la mayor parte de las que existían en el comercio han sido modificadas ya y verificadas como de un solo gancho, existiendo asimismo en el comercio romanas de un solo fiel que sirven para pequeñas y grandes pesadas, sin los defectos de las de dos ganchos, esta Secretaría manifiesta á vd. que no puede accederse á lo que por su estimable conducto ha solicitado el Sr. Andrade.

Libertad y Constitución. México, Marzo 15 de 1897.—*Fernández Leal*.—Al Presidente de la Cámara de Comercio de México.—Presente.

NÚMERO 13,886.

Marzo 16 de 1897.—*Decreto del Gobierno*.—*Concede un privilegio exclusivo.*

Patente de privilegio exclusivo por 20 años, á Ed. Crane Nichols, por ciertas mejoras para utilizar en las maquinarias el aire comprimido.

NÚMERO 13,887.

Marzo 16 de 1897.—*Decreto del Gobierno*.—*Concede un privilegio exclusivo.*

Patente de privilegio exclusivo por 20 años, á Luis Dubois, por un aparato para producir gas acetileno.

NÚMERO 13,888.

Marzo 17 de 1897.—*Circular de la Tesorería General de la Federación*.—*Manda abonar sueldo á los subinspectores navales.*

Circular núm. 1,553.—La Secretaría de Hacienda, en orden núm. 17,483, de fecha 15 del actual, me dice:—En oficio de 9 del actual me dice el Secretario de Guerra lo que sigue:—“El Presidente de la República ha tenido á bien disponer que á partir del día 1º del actual, fecha en que comenzó á estar vigente el decreto de 15 de Febrero último, que señala los sueldos de los empleados

de la armada según la situación que tengan, se abonen á los subinspectores navales y de máquinas de los Departamentos del Atlántico y Pacífico, el haber diario de \$5.76 que les señala la tabla adjunta al expresado decreto, y además, se les abone \$1.34 diarios, como asignación de comisión que expresa el art. 1,404 de la Ordenanza general de la armada, y que según la facultad que el art. 5º del decreto de 15 de Febrero concede al Ejecutivo, éste le fija en la cantidad expresada, de acuerdo con el presupuesto vigente, que señala á los subinspectores el haber diario de \$7.10, haciéndose el cargo como hasta aquí á las partidas 10,876, 10,878 y 10,886 respectivamente, y que los \$40 que mensualmente se les abonan á los citados subinspectores para gastos de viaje, se continúe haciéndolo, la mitad con cargo á las partidas 10,880, 10,882 y 10,886, y la otra mitad á la 10,028, según mi diversa comunicación, números 11,197 y 11,198 de 1º de Octubre de 1896, abonándoseles también los \$8 que para gastos de escritorio les asignan las partidas 10,884, 10,885 y 10,886 del mismo presupuesto.—Lo que tengo la honra de comunicar á vd., encareciéndole libre las órdenes necesarias á los administradores de las aduanas marítimas de ambos Departamentos, á fin de que los subsinspectores no carezcan de recursos para continuar en el desempeño de su comisión.—Trasládolo á vd. para su conocimiento y efectos y con referencia á la orden núm. 6,716 que se comunicó á vd. el 3 de Octubre de 1896.”

La misma Secretaría, en orden número 17,484 dice, como aclaración á la anterior, lo siguiente:—“En oficio de 9 del actual me dice el Secretario de Guerra lo que sigue:—Como ampliación á mi comunicación que bajo el mismo número y fecha tuve la honra de dirigir á esa Secretaría de su digno cargo, manifiesto á vd., por acuerdo del Presidente de la República, que los subtenientes de la armada Alberto Fernández Varela y José Pavón, secretarios de los subinspectores navales del Pacífico y Atlántico respectivamente, continuarán desde el 1º del actual percibiendo el haber diario de \$3.95 que en sus partidas 10,877 y 10,886 asigna el presupuesto vigente á dichos empleos, y por

encontrarse comprendidos dichos subtenientes en el art. 1,399 de la Ordenanza general de la Armada. Por el mismo motivo se seguirá abonando á los terceros maquinistas Carlos de la Villa, secretario del subinspector de máquinas del Atlántico, y Francisco Rojas, secretario de la del Pacífico, el haber diario de \$3.32 que les señala el presupuesto en sus partidas respectivas. Respecto á los gastos de viaje ó sean los \$40 que cada mes se les abonan á los expresados secretarios, dispone el mismo Primer Magistrado continué haciéndose el cargo de \$20 á las partidas 10,881, 10,883 y 10,886, y los otros \$20 á la 10,028 del mismo presupuesto, según mi diversa comunicación números 11,197 y 11,198, de 1º de Octubre de 1896.—Lo que tengo la honra de comunicar á vd., encareciéndole libre sus órdenes á quienes corresponda, á fin de que no se perjudiquen en la percepción de sus haberes los empleados aludidos.—Trasládolo á vd. para su conocimiento y efectos y con referencia á la orden que se comunica á vd. con esta fecha, bajo el número 17,483.”

Lo que transcribo á vd. para su conocimiento y efectos, esperando me acuse recibo de la presente.

Libertad y Constitución. México, Marzo 17 de 1897.—Francisco Espinosa.—Al. . .

NÚMERO 13,889.

Marzo 18 de 1897.—Decreto del Gobierno.—Aprueba el Contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril de México á Cuernavaca y el Pacífico, reformando su concesión de 31 de Diciembre de 1895.

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

Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de la autorización que concede al Ejecutivo el art. 1º de la ley de 17 de Diciembre de 1896, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Méndez, en la de la Compañía del Ferrocarril de México á Cuernavaca y el Pacífico, reformando algunos artículos de la concesión relativa, fecha 31 de Diciembre de 1895.

Art. 1. Se reforman los arts. 2, 21, 23, 24 y 31 de la citada concesión del Ferrocarril de México á Cuernavaca y el Pacífico, fecha 31 de Diciembre de 1895, los cuales quedarán de la manera siguiente:

I.—Art. 2º La Empresa continuará á sus expensas el reconocimiento de la línea que se le concede por el artículo anterior, sometiéndole á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por secciones de diez kilómetros por lo menos, los planos del trazo, antes de comenzar la construcción de cada una de dichas secciones, pudiendo, sin embargo, hacer á la vez la construcción en diferentes secciones del trazo, previa la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, debiendo estar concluidos por lo menos sesenta kilómetros cada dos años, pero de manera que la sección de México á Cuernavaca esté terminada para el 31 de Diciembre del presente año; el tramo de la vía hasta el río de Mexcala, quede terminado á los dos años de la fecha de la promulgación de este Contrato y el puente sobre el mismo río Mexcala, á los seis meses después de los dos años que se mencionan y toda la vía hasta Acapulco para el 30 de Junio de 1903.”

II.—El párrafo I del art. 21, quedará así:—“Art. 21. La Empresa podrá tomar, conforme á las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos, edificios y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparación y explotación de la vía y sus dependencias, estaciones y demás accesorios; y mientras estas leyes no se den por el Congreso de la Unión, se observarán las reglas siguientes.”

III.—El párrafo II del art. 23, quedará así:—“El subsidio comenzará á darse por cada tramo, desde que se apruebe éste por la

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y se excluirá de él al hacerse la liquidación, el valor de todas aquellas obras que no fueren definitivas ó no estuvieren hechas al recibirse el tramo; pero este valor se agregará á la liquidación siguiente á la época en que se ejecuten esas obras, haciéndose las aprobaciones y liquidaciones por tramos que no midan menos de cinco kilómetros.”

IV.—En consideración á las obligaciones especiales que se impone la Compañía en el Contrato celebrado con la Secretaría de Hacienda, al art. 24 se agregará lo siguiente:—“Por los materiales y efectos para ferrocarriles que la Compañía importare y que no estén específicamente exentos de derechos de importación en el presente artículo, el Gobierno abonará á la Compañía la suma de \$30 anuales por cada kilómetro que tenga en explotación y por el mismo período de quince años, debiendo practicarse con la Secretaría de Hacienda las liquidaciones al fin de cada año fiscal, y cubrir desde luego en efectivo la Compañía, el saldo que resultare á su cargo.—Si por algún caso imprevisto, aun el de fuerza mayor, se paralizase en todo ó en parte el tráfico de la línea, cesará el abono de los \$30 anuales por kilómetro en la proporción correspondiente y por el tiempo que dure la suspensión.”

V.—Los párrafos II y III de la tarifa C. art. 31, se modifican como sigue:—“Los fletes serán siempre proporcionales á las distancias, computándose las fracciones de diez y diez kilogramos para carga en tren de mercancías y de cinco en cinco kilogramos por carga en tren de pasajeros.—Toda fracción de kilómetro se contará por kilómetro entero; en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilómetros se considerará como de quince kilómetros. La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de 50 centavos por cualquiera cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia.—Durante la construcción y los primeros cinco años de explotación de la línea de México á Acapulco, la Compañía podrá aumentar un centavo más por pasaje ó conducción de tonelada de mercancías en cada una de las seis clases de la tarifa precedente, por cada kilómetro de distancia recorrida, exceptuándose los frutos

nacionales destinados á la exportación, en los que no habrá lugar á aumento.”

2. Quedan en todo su vigor y fuerza las demás estipulaciones contenidas en la mencionada concesión, fecha 31 de Diciembre de 1895, que no hayan sido expresamente modificadas por el presente Contrato.

México, Marzo 18 de 1897.—Francisco Z. Mena.—Luis Méndez.

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

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á 18 de Marzo de 1897.—Porfirio Díaz.—Al C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.”

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

Libertad y Constitución. México, Marzo 18 de 1897.—Francisco Z. Mena.—Al. . .

NÚMERO 13,890.

Marzo 18 de 1897.—Decreto del Gobierno.—Aprueba el Contrato celebrado con W. D. Pearson Bart, reformando el de 26 de Abril de 1895 referente á las obras del Puerto de Veracruz.

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

Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed.

Que en uso de la autorización que concede al Ejecutivo la ley de 17 de Diciembre de 1896, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, en representación del Ejecutivo Federal y Sir Weetmant D. Pearson Bart, en la de los Sres. S. Pearson & Son, de Londres, reformando el Contrato de 26 de Abril de 1895, referente á las obras del puerto de Veracruz.

En la ciudad de México, á 9 de Marzo de 1897, reunidos en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de una parte el Sr. General D. Francisco Z. Mena, actual Ministro del ramo y en representación del Ejecutivo Federal, y de la otra, Sir Weetman B. Pearson Bart, llevando la firma de

S. Pearson & Son, de Londres, con objeto de acordar algunas modificaciones que la experiencia de los trabajos hechos en el puerto de Veracruz indica y reclama como necesarias ó convenientes, respecto al modo de ejecutarlos que fijaron los dibujos y estipulaciones anexas al Contrato de 26 de Abril de 1895, y teniendo presente que tanto por lo convenido en el art. 1º del citado Contrato, como por la ley de 17 de Diciembre de 1896, está en las facultades del Gobierno de la Unión hacer alteraciones á las concesiones y convenios para obras de los puertos, de acuerdo con los contratistas, han convenido en las siguientes estipulaciones.

1º.—*Rompeolas del Noroeste.*—El enrocamiento se elevará hasta el nivel de baja mar y los bloks de concreto se colocarán á este nivel sobre el enrocamiento. No se fabricará concreto en sitio excepto para el coronamiento final, y donde sea posible el usar bloks; sino que se formará la base de los bloks con el mismo enrocamiento al nivel de baja mar, y sobre dicha base se colocarán dos hileras de bloks de un extremo al otro del rompeolas. La obra se dejará expuesta para prueba y para su asentamiento, durante la próxima estación de los Nortes, y los defectos, si los hubiere, se corregirán añadiendo un coronamiento monolítico durante el verano de 1898. Queda convenido que por esta alteración en el modo de construir el rompeolas, no se afectará el volumen ni el costo de concreto en esta obra y que se usará de la nueva grúa de treinta toneladas para colocar los bloks.

2º.—*Rompeolas del Nordeste.*—Será construido hacia su término ó extremo, completamente por el Titán. Su superestructura consistirá en hileras inclinadas de bloks, excepto en su coronamiento monolítico, y tendrá 8 metros de anchura en vez de 7 metros como ahora determinan los dibujos. Ni el costo ni el volumen total de la obra de concreto, sufrirán alteración en este rompeolas, por lo cual la cubicación que se agrega á su superestructura se tomará de los bloks á fondo perdido. Tampoco sufrirá modificación alguna lo estipulado en las especificaciones acerca de los pagos ó abonos que han de hacerse al contratista sobre los bloks á fondo

perdido ó que se tomen para aumentar la superestructura de este rompeolas.

3º.—*Dragado en roca.*—El dragado en roca madreporica hecho hasta la fecha y el que se haga en lo sucesivo, se pagará á razón de diez pesos por metro cúbico.

4º.—*Revestimiento de terrenos recobrados del mar.*—Deberá tener quince centímetros de espesor y hacerse con tierra y desperdicios de piedra de las canteras de La Peñuela, á precio de \$0 70 por metro cuadrado. Si el Gobierno encuentra preferible ejecutar esa obra, por medio de otra Empresa, se abonará al contratista de las obras del puerto el 20 por 100 del costo del precio de la obra; pero la Empresa tendrá la obligación de ejecutar la obra, con tal rapidez que la arena no sea un perjuicio á los contratistas ni en sus trabajos ni en su maquinaria.

5º.—*Cemento extra para el concreto.*—Si el Gobierno ordenare al contratista aumentar las proporciones del cemento que para la formación del concreto determinan las especificaciones, el aumento será pagado al mismo contratista al precio de \$27 50 por tonelada.

6º.—*Dragado.*—El contratista pondrá la draga "México" á la entrada del Canal, para profundizar éste hacia adelante hasta diez metros, y la draga "Majestic" para dragar la roca madreporica y también para remover cualesquiera bancos que determine el inspector del Gobierno.

7º.—*Zona libre para el trabajo de las dragas.*—La Secretaría de Comunicaciones obtendrá de quien corresponda, que las autoridades del Puerto fijen líneas de anclaje para los buques que entren ó permanezcan en el Puerto, de tal manera que quede expedito el trabajo y movimiento de las dragas, y se eviten así accidentes y demoras perjudiciales para el contratista.

8º.—*Tráfico en el muelle fiscal.*—Tan pronto como se concluya el muro de mampostería en frente del muelle fiscal y se haga el relleno detrás del mismo, se transportará á este nuevo muro el tráfico que actualmente se hace por dicho muelle, con la posible rapidez, á fin de no demorar la construcción del muelle de acero.

9º.—*Malecón número 1.*—En caso de que

el Gobierno resolviese hacer el malecón número 1 de manera que el dragado pueda llevarse hasta diez metros de profundidad en baja mar y aumentar la longitud de dicho malecón, fabricándolo con blocks inclinados ó en hileras horizontales, se aplicarán los precios consignados en las especificaciones para cada unidad de obra.

10º.—Queda entendido, que tanto el Contrato como las especificaciones y dibujos anexos al mismo, que fué ajustado entre el Gobierno Federal y el contratista en 26 de Abril de 1895, quedan vigentes y en toda su fuerza, en todo lo que no esté expresamente modificado ó alterado por el presente convenio. En testimonio de todo lo cual se firma el presente Contrato por duplicado en la fecha arriba expresada; siendo por cuenta del Gobierno Federal las estampillas que van adheridas á cada ejemplar.—*Francisco Z. Mena.—Weetmant D. Pearson Bart.*

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

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á 18 de Marzo de 1897.—*Porfirio Díaz.*—Al C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas."

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

Libertad y Constitución. México, Marzo 18 de 1897.—*Francisco Z. Mena.*—Al...

NÚMERO 13,891.

Marzo 18 de 1897.—*Circular de la Administración General de la Renta del Timbre.*—Indica cómo debe hacerse el cobro del impuesto del timbre á los tabacos importados.

Circular núm. 247.—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, en orden fecha 11 del corriente, me dice:

"De conformidad con lo consultado por vd. en su oficio núm. 3,163, fechado el 6 del actual, el Presidente de la República se ha servido acordar, que se autorice á esa Administración General para modificar la circular de 10 de Abril de 1893, en el sentido de que en todo caso de importación de tabacos

cuyo peso no llegue á ninguna de las cifras decimales marcadas en las estampillas talonarias, si la importación no llega á 10 kilogramos, se anote la estampilla con el peso exacto del tabaco por el que se haya pagado, y si excede de una de esas cifras sin llegar á la siguiente inmediata, se anote la estampilla respectiva con el exceso de peso que no haya podido ser comprendido en la cifra decimal de la misma, proscribiéndose la emisión de estampillas fraccionarias para timbrar en las aduanas el contenido interior de los bultos.—Dígolo á vd. en respuesta á su mencionado oficio."

Lo transcribo á vd. para su conocimiento y demás fines, advirtiéndole que en virtud de esta resolución queda modificada la circular núm. 54 de 10 de Abril de 1893, en el sentido que queda expresado.

México, Marzo 18 de 1897.—*E. Loaeza.*—Al administrador principal del timbre en....

NÚMERO 13,892.

Marzo 18 de 1897.—*Decreto del Gobierno.*—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años, á Alex. Hill Moyes por un sistema de frenos neumáticos para trenes de ferrocarril.

NÚMERO 13,893.

Marzo 18 de 1897.—*Decreto del Gobierno.*—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años, á B. Téllez Girón, por una bomba para elevar agua.

NÚMERO 13,894.

Marzo 18 de 1897.—*Decreto del Gobierno.*—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años, á Francis Ellershausen por un procedimiento para tratar minerales complejos de sulfato.