

tario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización é Industria.

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

Libertad y Constitución. México, 31 de Mayo de 1892.—*Fernández Leal*.—Al....

El Contrato á que se refiere el decreto anterior es como sigue:

CONTRATO

celebrado entre el C. Secretario de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. E. Cházari, prorrogando por dos años el de 31 de Marzo de 1886, para la introducción de la piscicultura en México y explotación del vivero construido en Chimaléapam.

Art. 1. Se proroga por dos años el Contrato de 31 de Marzo de 1886 celebrado entre esta Secretaría y el C. E. Cházari. En consecuencia, éste recibirá de la Tesorería General durante el tiempo de la presente prórroga las sumas anuales estipuladas en el art. 7º del Contrato referido; pero el reintegro correspondiente á esta prórroga se verificará con un veinte por ciento de descuento sobre los precios señalados á los peces en el art. 9º del referido Contrato.

2. Queda por lo demás en todo su vigor y fuerza el Contrato de 31 de Marzo de 1886, promulgado el 31 de Mayo del mismo año.

México, nueve de Mayo de mil ochocientos noventa y dos.—*M. Fernández Leal*.—*E. Cházari*.

NÚMERO 11,611.

Mayo 31 de 1892.—*Decreto del Congreso*.—*Aprueba el Contrato con J. B. Caamaño y Compañía para la construcción de un ferrocarril de México al puerto de Zihuatanejo*.

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 el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo único. Se aprueba el Contrato ce-

lebrado entre el C. General Manuel González Gosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo, y el C. General Juan B. Caamaño y Compañía, para la construcción de un ferrocarril de la Ciudad de México al puerto de Zihuatanejo.—*Alfredo Chavero*, diputado presidente.—*V. de Castañeda y Nájera*, senador presidente.—*E. Pimentel*, diputado secretario.—*Francisco Cañedo*, senador secretario.

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 treinta y uno de Mayo de mil ochocientos noventa y dos.—*Porfirio Díaz*.—Al C. General Manuel González Cosío, 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, Mayo 31 de 1892.—*G. Cosío*.—Al....

El Contrato á que se refiere el anterior decreto, es el siguiente:

CONTRATO

celebrado entre el C. General Manuel González Cosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. General Juan B. Caamaño y Compañía, para la construcción de un ferrocarril de la Ciudad de México al puerto de Zihuatanejo.

CAPITULO I.

Del permiso, trayecto y plazo para el establecimiento de la vía.

Art. 1. Se autoriza al C. Juan B. Caamaño y Compañía, para la construcción y explotación de un ferrocarril, que partiendo de la ciudad de México llegará al puerto de Zihuatanejo ó á la boca de Zacatula, en la Costa del Pacífico, pasando por Toluca, Temascaltepec, Cutzamala, Coyuca y Coahuayutla.

2. El trazo que deberá seguir la vía será el que conforme á los reconocimientos que se practiquen aparezca ser el más conveniente y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

3. La Compañía comenzará desde luego, á sus expensas, el reconocimiento de la línea que se le concede por este Contrato, dará

aviso á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno y someterá á la aprobación de la misma Secretaría los planos respectivos con el trazo preliminar en cuatro secciones: la primera de la Ciudad de México á Toluca; la segunda de Toluca á Cutzamala; la tercera de Cutzamala á Coahuayutla y la cuarta de Coahuayutla al puerto de Zihuatanejo ó á la boca de Zacatula en la Costa del Pacífico. Antes de presentar los proyectos definitivos, presentará los expresados reconocimientos.

4. Dentro de un año de la fecha de la promulgación de este Contrato, la Compañía presentará á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los trazos y perfiles definitivos del camino, correspondientes á la primera sección de México á Toluca. Los subsecuentes se presentarán después del trazo preliminar, por secciones por lo menos de cincuenta kilómetros y con la debida oportunidad, á fin de que en ningún caso pueda retardarse la construcción por falta de planos.

5. Los trabajos de construcción podrán ejecutarse simultáneamente en las diferentes secciones, debiendo comenzarse dentro de diez y ocho meses de la fecha de la promulgación de este Contrato, con obligación por parte de la Compañía, de construir cuando menos diez kilómetros en los dos primeros años y cincuenta kilómetros en cada uno de los subsecuentes y toda la línea en el plazo de diez años bajo la pena de caducidad.

6. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos y trazos, un perito que nombrará el Ejecutivo, y cuya remuneración, no excediendo de \$ 400 cada mes por el término que duren estos trabajos, será pagada por la Compañía.

7. La ausencia de los peritos que ha de nombrar el Ejecutivo para el levantamiento de los planos y mapas, no será motivo para demorar los trabajos ni para considerarlos incompletos.

8. Se construirá un telégrafo para el servicio exclusivo de la vía y para el de los viajeros que por ella transiten.

9. Los planos y las obras de construcción

de la vía, se harán conforme á lo dispuesto en el Reglamento de Ferrocarriles. La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, que serán de acero, y las pendientes, se fijarán por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La tracción se hará por vapor.

10. La exactitud de los planos y mapas que hayan de someterse á la aprobación del Ejecutivo, será certificada por los peritos que á su nombre hayan intervenido en el levantamiento.

11. Los plazos que se fijan por el presente Contrato, á menos de referirse á otra época determinada, comenzarán á contarse desde el día de la promulgación de dicho Contrato.

12. Las obras del ferrocarril serán de construcción sólida y tendrán el carácter de definitivas, el material rodante será el suficiente para su pronta y eficaz explotación, y habrá depósitos, talleres y estaciones, en todos los lugares en que fueren convenientes á los intereses de la Empresa, á juicio de sus ingenieros ó á los del público.

CAPITULO II.

Auxilios ministrados por la Nación.

13. La Compañía podrá importar libre de toda clase de derechos de importación ó aduana y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, durante quince años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica y sus accesorios, los siguientes artículos.

Material fijo para la vía.

Rieles, crampas para vía, tuercas y tornillos para idem, silletas ó cojinetes, planchuelas rectas y de ángulo, cambios completos, señales para vía y cruceros, sapos, durmientes de madera y metálicos, puentes metálicos y de madera completos ó en partes, madera ordinaria de construcción, edificios ó casas de madera ó fierro para estaciones, armadas ó sin armar.

Material rodante.

Locomotoras de todas clases, trucks para locomotoras y vehículos, ruedas motrices y

ejes para idem, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeneas para idem, aventadores para idem, pedestales para vehículos, farolas para el frente de las locomotoras (*Head lights*), silbatos para locomotoras, calderas completas, cilindros completos, inyectores completos, manómetros de agua para calderas, hogares para las máquinas, tenders completos.

Material para telégrafo.

Alambre de fierro y galvanizado, aisladores, postes de madera y de fierro, espigas y crucetas, baterías, aparatos telegráficos y telefónicos.

Wagones.

Coches para pasajeros, furgones, plataformas, carros para conductores, idem para express, idem para correo, idem para equipajes, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, carrillas, arzones y velocípedos para ferrocarril, frenos para locomotoras y vehículos.

Miscelánea.

Mesas giratorias, grúas para el servicio de la línea, máquinas para clavar pilotes, tanques para agua, básculas.

Los artículos anteriores los introducirá libremente la Compañía para el uso exclusivo de la línea; pero si enajenare ó aplicare á otros usos alguno ó algunos de estos artículos que causaren derechos, la Secretaría de Hacienda exigirá el reintegro de estos derechos, sin perjuicio de las demás penas que para el caso de contrabando establecen las leyes.

14. Los capitales empleados en la construcción de la vía, así como sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos durante veinte años, del pago de toda contribución ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere en la República, ya sea por las leyes generales ó locales, con excepción del impuesto del timbre que se causará conforme á la ley relativa.

15. Para la construcción y explotación de la línea del ferrocarril autorizada por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de setenta metros, en toda la extensión del ferrocarril, pudiendo, sin embargo, establecerse dentro de esta distan-

cia, otros ferrocarriles en casos excepcionales y cuando el Ejecutivo lo estime conveniente, con tal de que se pague el valor de los terrenos y los diversos perjuicios que se sigan y de que no interrumpan la explotación del que es objeto de la presente ley.

16. El derecho de vía concedido conforme á estas bases á la expresada Compañía, no implica el derecho de ocupar las vías ó caminos comunes, de manera que se impida ú obstruya en ellos el tránsito acostumbrado de otros vehículos. En caso de que la Compañía obstruya los caminos por causa de construcción de sus obras, tendrá obligación de hacer á sus expensas las reparaciones necesarias.

17. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada, y los terrenos de la misma propiedad necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables de la línea y de sus dependencias, se entregarán á la Compañía sin retribución ninguna. De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos de propiedad nacional y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación de la línea y sus dependencias, sujetándose en la extracción de esos materiales á las leyes y reglamentos respectivos.

18. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparación 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:

I. En caso de que no haya advenimiento con los propietarios de los terrenos ó materiales de construcción, se nombrará un perito por cada una de las partes, y ambos presentarán á las mismas sus avalúos, dentro del término de ocho días, contados desde su nombramiento; si los avalúos son discordantes, se someterá el negocio á conocimiento del Juez de Distrito del Estado en donde estén situados el terreno ó materiales que se traten de expropiar, para que nombre un perito tercero en discordia, que emita su dictamen den-

tro del perentorio término de ocho días, contados desde su nombramiento, sobre lo que sea de justicia dar por indemnización al dueño de los terrenos ó materiales que deban ser ocupados. El Juez de Distrito, tomando en cuenta las opiniones de los peritos y las pruebas que las partes le presentaren, mientras aquellos emiten su dictamen, fijará el monto de la indemnización dentro de tres días. El fallo del Juez de Distrito se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad.

II. Si el dueño de la propiedad que deba ser ocupada por causa de utilidad pública para la construcción y reparación de la vía férrea, de sus dependencias y accesorios, no nombrase su perito valuador dentro del término de ocho días después de notificado por el Juez de Distrito, á pedimento de la Compañía, dicho funcionario nombrará de oficio un valuador que represente los intereses del dueño.

III. En todo caso en que sea necesario ocurrir al Juez de Distrito, dicho funcionario, si la Compañía lo pidiere, ó no le fuere posible fijar la cantidad de terreno que necesite ocupar, comenzará el juicio, señalándose por el Juez, previa audiencia del ingeniero del Gobierno, ó en ausencia de éste, del perito que nombrase el mismo Juez, una suma que deberá quedar en depósito mientras el juicio se substancie, y autorizará á la Compañía para ocupar provisionalmente el terreno ó material de que se trate, sin perjuicio de que si el avalúo definitivo de los peritos fuere mayor ó menor que la suma depositada por la Compañía, pague lo que faltare ó recoja el exceso.

IV. Si el poseedor ó dueño de la propiedad que deba ocuparse fuere incierto ó dudoso por causa de litigio ú otro motivo, el Juez de Distrito fijará como monto de la indemnización, la cantidad que resulte en vista del avalúo del perito que nombre la Compañía y del que el mismo Juez designe en representación de los legítimos dueños de las propiedades en cuestión. La cantidad que definitivamente se fije, será depositada conforme á las prescripciones legales, para entregarla á quien corresponda.

V. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribución la cosa que se trate de expropiar, y

los daños y provechos que de ella resulten al propietario.

VI. Si para los reconocimientos y trazos fuere necesario destruir ó derribar en todo ó en parte árboles, magueyes ú otros obstáculos, la Compañía podrá hacerlo, quedando obligada á pagar la indemnización que señalen los peritos, luego que ésta sea conocida.

19. Los criaderos metálicos, así como los de carbón de piedra y sal, los mármoles y los depósitos de minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea dentro del derecho de vía, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las leyes de Minería.

20. La Compañía queda autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones y para disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando á los acreedores hipotecarios, para mayor seguridad en el pago de dichos bonos y obligaciones y de sus réditos, el derecho de explotar, en todo ó en parte, cualquiera de las propiedades de la Compañía.

Las hipotecas no serán lícitas, sino á condición de que sean hechas á favor de individuos ó asociaciones particulares y con arreglo á las cláusulas de esta concesión.

Las hipotecas y demás actos y contratos sujetos á registro, lo serán en la ciudad de México, y su registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal, en lo que se refiera á todas las líneas, sin necesidad de registro local en los Estados ó en lugares por donde pasen.

21. Para la construcción de la línea á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía un subsidio de ocho mil pesos por cada kilómetro de vía que construya y que sea aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, subsidio que será pagado al estar concluida la vía férrea desde la ciudad de México hasta el puerto de Zihuatanejo ó boca de Zacatula y según los términos que expresan los arts. 22, 23 y 24.

Se estipula que esta subvención no se pagará antes de los cinco primeros años aun

cuando la vía esté terminada, que no se duplicará dicha subvención en caso de construirse doble vía, ni se pagará cuando la vía corra en dirección paralela á otra línea de ferrocarril concedida con anterioridad á este Contrato ó cuando una dos puntos que ya estén ligados por otra línea.

22. Para facilitar el pago de la subvención, el Gobierno emitirá á favor de la Compañía ó compañías bonos de á un mil pesos por la cantidad correspondiente á la misma subvención, los que se denominarán "Bonos de subvención de ferrocarriles," los cuales ganarán un interés de seis por ciento anual, que será cubierto cada seis meses por la Tesorería General de la Federación.

23. En el fin del año fiscal en que haya sido terminado y aprobado para su explotación por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el ferrocarril desde la ciudad de México hasta el puerto de Zihuatanejo ó boca de Zacatula, se entregará á la Compañía los bonos correspondientes que recibirá á la par de su valor nominal, y el interés de seis por ciento anual que se le asigna, comenzará á devengarse desde el principio del siguiente año fiscal y se pagarán por semestres vencidos.

24. Para la amortización de los bonos de que hablan los artículos anteriores, el Gobierno establecerá una proporción gradual con el objeto de que queden amortizados en un período de cuarenta años á contar desde la fecha de su emisión.

El Gobierno, sin embargo, se reserva el derecho para amortizar parcial ó totalmente los valores de los bonos que haya recibido la Compañía.

La amortización parcial se hará por medio de sorteos semestrales, anunciándose previamente el número de bonos que se han de amortizar en cada sorteo, concluido el cual, se publicará la lista de los que hayan sido designados por la suerte.

En el caso de la amortización total en cualquier período que lo resuelva el Ejecutivo, se anunciará con un año de anticipación de la fecha en que debe verificarse, cesando, por consiguiente, los réditos de todos los bonos en circulación en la fecha señalada para su amortización, aun de aquellos que no sean

presentados para este efecto por cualquier circunstancia.

25. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas del ferrocarril y telégrafo que en él se ocupen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en los casos de guerra extranjera. Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de sus líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas prerrogativas que los resguardos de las rentas nacionales, con sujeción al Reglamento que aprobare el Ejecutivo.

26. La Compañía queda obligada á cumplir en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida la Secretaría de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales de la República.

27. La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio, sin volverlo á recibir, á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehensión.

28. La Compañía tendrá el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otra que se construyere dentro de la República y lo tendrá igualmente para explotarlas y mantenerlas en conexión con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que creyeren convenientes. A su vez la Compañía tendrá la obligación de permitir que sobre sus líneas circulen trenes pertenecientes á otras empresas bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso y el de las vías y sus dependencias, una cantidad que no exceda de sesenta por ciento de lo que con arreglo á la tarifa respectiva, debiera importar el flete de los objetos transportados. Igualmente la Compañía no podrá oponerse á que sus ferrocarriles sean cruzados por otros caminos, canales ó ferrocarriles que se hagan con autorización del Gobierno, salvo la indemnización á que haya lugar por interrupción del tránsito ó daño material causado al camino.

CAPITULO III.

Condiciones relativas al servicio público y al transporte de mercancías y pasajeros.

29. Las secciones de ferrocarril, según las fuere concluyendo la Compañía, serán inmediatamente examinadas por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oído el parecer de dicho ingeniero, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que hubiere intervenido, y las causas del disenso; pero la Compañía, si no estuviere conforme, podrá pedir que otro ó otros ingenieros nombrados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y oyendo á los de la Compañía, examinen de nuevo el tramo. Si el segundo informe de los ingenieros ratifica el primero, la Compañía procederá desde luego á ejecutar las modificaciones que acuerde la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Los honorarios del ó de los ingenieros que nombre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, según lo expresado, serán satisfechos por la Compañía. Luego que vayan á ponerse al servicio público los tramos del camino previamente aprobados, la Compañía someterá á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas las tarifas de precios que han de cobrarse por la conducción de pasajeros y mercancías, almacenaje y telegramas, que no excederán de los tipos que en seguida se expresan:

TARIFA A.—Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos centavos por cada uno de los días que transcurran después de los quince primeros. Los metales y objetos de gran valor pagarán el doble de las cuotas anteriores, por cada doscientos pesos de valor, ó por fracción de doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso para gastos de recibo y entrega en los almacenes.

TARIFA B.—Por el transporte de pasajeros por cada kilómetro de distancia recorrida y

por cada persona transportada: Primera clase, tres centavos.

Segunda clase, dos centavos.

Tercera clase, uno y medio centavos.

Los niños de diez años pagarán solamente la mitad del pasaje, y los de menos de dos años no pagarán nada.

La cuota mínima por cada persona, por cualquiera distancia, podrá ser de diez centavos.

A cada adulto se librarán por lo menos veinticinco kilogramos de equipaje.

TARIFA C.—Por el flete de cada tonelada de mil kilogramos de mercancías y por cada kilómetro de distancia: Primera clase, seis centavos.

Segunda clase, cuatro centavos.

Tercera clase, tres centavos.

Equipajes y encargos en tren de pasajeros, y materias explosivas en tren de mercancías, diez centavos por tonelada y por kilómetro.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de setenta y cinco centavos por cualquiera cantidad de carga que se transporte á cualquiera distancia.

Las tarifas de las mercancías nacionales, serán diferenciales de base decreciente, por secciones, y se establecerán de acuerdo entre el Gobierno y la Compañía, atendiendo á la distancia recorrida, á la procedencia, destino y clase de mercancía. El decrecimiento comenzará de ciento cincuenta á doscientos kilómetros.

La Compañía podrá, si le conviniere, y previa aprobación de las tarifas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, extender la graduación á distancias menores de ciento cincuenta kilómetros y á la mercancía extranjera.

La Compañía, durante cinco años, contados desde la pronulgación de este Contrato, no estará obligada á reducir en la graduación total su tarifa máxima kilométrica, más de un cuarenta por ciento en la primera clase, de un treinta por ciento en la segunda y de un veinte por ciento en la tercera; y fenecido este período de tiempo, la reducción se fijará equitativamente entre el Gobierno y la Compañía.

En ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la Compañía,