

Artículo único. Se aprueba el Contrato celebrado en 9 de Mayo del corriente año entre el C. Manuel Fernández Leal, Oficial mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo federal, y los Sres. Sydney Marshall y Henry E. Dennie, que amplía los plazos de la concesión de 18 de Diciembre de 1890, para construir un sistema de ramales de ferrocarril, que partiendo de un punto del Ferrocarril Nacional Mexicano, entre Morelia y Pátzcuaro, una los Distritos de Pátzcuaro, Tacámbaro, Uruápam, Ario y Apatzingán, del Estado de Michoacán.—*J. I. Limantour*, diputado presidente.—*F. Ibarra*, senador presidente.—*Rosendo Pineda*, diputado secretario.—*Enrique M. Rubio*, 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 9 de Junio de 1891.—*Porfirio Díaz*.—Al C. Manuel Fernández, Oficial mayor encargado de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

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

Libertad y Constitución. México, Junio 9 de 1891.—*M. Fernández*, Oficial mayor.—Al. . . .

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

CONTRATO

Celebrado entre el C. Manuel Fernández, Oficial mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. Sydney Marshall por sí y su socio Henry E. Dennie, ampliando los plazos de la concesión para construir un sistema de ramales de ferrocarril, que partiendo de un punto del Ferrocarril Nacional Mexicano entre Morelia y Pátzcuaro, una los Distritos de Pátzcuaro, Tacámbaro, Uruápam, Ario y Apatzingán, del Estado de Michoacán, aprobado por decreto de 18 de Diciembre de 1890.

Artículo único. Los plazos á que se refieren los arts. 2.º y 41 de la mencionada concesión, se contarán desde la fecha

de la promulgación del decreto que aprueba este Contrato.

México, Mayo 9 de 1891.—*M. Fernández*. Oficial mayor.—*Sydney Marshall*.

NÚMERO 11,220.

Junio 9 de 1891.—Decreto del Congreso.—Aprueba el Contrato con E. Baz refundiendo las concesiones del ferrocarril de Sierra Mojada al Ferrocarril Central Mexicano y al Internacional Mexicano.

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 que sigue:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo único. Se aprueba en todas sus partes el Contrato celebrado entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo y el C. Enrique Baz, concesionario de los ferrocarriles de la Villa de Sierra Mojada al Ferrocarril Central Mexicano, y de esa misma Villa al Ferrocarril Internacional Mexicano, refundiendo en una sola las concesiones relativas á dichos ferrocarriles, fechas 17 y 19 de Marzo de 1888.—*J. I. Limantour*, diputado presidente.—*F. Ibarra*, senador presidente.—*Rosendo Pineda*, diputado secretario.—*Antonio Arguinzóniz*, 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 9 de Junio de 1891.—*Porfirio Díaz*.—Al C. Manuel Fernández, Oficial mayor encargado de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

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

Libertad y Constitución. México, Junio 9 de 1891.—*M. Fernández*, Oficial mayor.—Al.

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

CONTRATO

celebrado entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Enrique Baz, concesionario de los ferrocarriles de la Villa de Sierra Mojada al Ferrocarril Central Mexicano, y de esa misma Villa al Ferrocarril Internacional Mexicano, refundiendo en una sola y modificando las concesiones relativas á dichos ferrocarriles, fechas 17 y 19 de Marzo de 1888.

CAPÍTULO I.

Del permiso, trayecto y plazo para el establecimiento de las vías férreas.

Art. 1. Se autoriza al C. Enrique Baz, para construir por su cuenta ó por la de la Compañía ó compañías que al efecto organice, y para explotar de la misma manera durante 99 años, un ferrocarril con su correspondiente telégrafo ó teléfono para el servicio exclusivo del mismo ferrocarril, que partiendo de la ciudad de Lampazos en el Estado de Nuevo León, toque la estación de Hermanas, del Ferrocarril Internacional Mexicano, las Villas de Cuatro Ciénegas y Sierra Mojada, en el Estado de Coahuila, y termine en la estación de Jiménez, del Ferrocarril Central Mexicano, con facultad de construir un ramal de la estación de Hermanas á los terrenos carboníferos del "Carrizo" y "Mota del Cura," pudiendo prolongar este ramal hasta la Villa de Múzquiz, del propio Estado de Coahuila, así como los demás ramales que la Compañía crea conveniente construir en el trayecto de su línea principal, previa aprobación de la Secretaría de Fomento y siempre que ninguno de ellos exceda de 100 kilómetros.

2. Igual al art. 2.º del Contrato aprobado por Decreto de 20 de Abril de 1891.

3. La Empresa continuará á sus expen-

sas los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de las líneas; y antes de comenzar los trabajos de construcción, remitirá á la Secretaría de Fomento, para su examen, dos copias de los mapas de reconocimiento y de los planos del trazo del camino, á fin de que una de ellas se le devuelva con la nota de haber sido ó no aprobada, y la otra, con igual anotación, se conserve en los archivos de la Secretaría.

4. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinadas á los reconocimientos y trazos, un perito que nombrará el Ejecutivo, y cuya remuneración, no excediendo de \$300 mensuales por el tiempo que duren los trabajos, será pagada por la Empresa, la cual, con quince días de anticipación, dará aviso á la Secretaría de Fomento del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

5 y 6. Iguales respectivamente á los arts. 5.º y 6.º del citado Contrato, aprobado por Decreto de 20 de Abril de 1891.

7. El reconocimiento de las líneas, previa la presentación de los planos expresados en el art. 3.º, se hará por secciones de 25 kilómetros que gradualmente se irán sometiendo á la aprobación de la Secretaría de Fomento, sin perjuicio de que, si á la Empresa le conviniera, pueda presentar el plano del trazo de toda la vía, ó de secciones mayores de 25 kilómetros.—Si la Empresa pretendiese hacer alguna modificación en los trazos ya aprobados, se observarán con respecto á ella las mismas prevenciones que para el trazo general.

8. Los trabajos de construcción comenzarán luego que la Secretaría de Fomento haya aprobado los planos, y se continuarán salvo impedimento de fuerza mayor, en los términos que se fijan en el art. 11, debiendo quedar concluidas las líneas, así como la telegráfica, dentro del plazo de siete años contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato.

9. Dichos trabajos podrán igualmente emprenderse por cualquiera punto ó puntos que se crean más convenientes de las líneas á que se refiere este Contrato, previa aprobación de la Secretaría de Fomento.

10. Igual al art. 9.º del citado Contrato, aprobado por Decreto de 20 de Abril de 1891.

11. Hasta 31 de Diciembre de 1893, la Empresa queda enteramente en libertad de construir ó no el número de kilómetros de ferrocarril en cualquiera de las líneas expresadas que crea conveniente, pero á los bonos de subvención que correspondan á los kilómetros que construya en ese período, el Gobierno no les abonará interés sino desde 1.º de Enero de 1894, según se explicará en los artículos respectivos, salvo lo que se estipula en el párrafo IV del art. 22.—Desde la última fecha citada, la Empresa construirá en cada año fiscal el número de kilómetros que la Secretaría de Fomento determine en el curso del año fiscal anterior.

12 y 13. Iguales respectivamente á los arts. 11 y 12 del citado Contrato aprobado por Decreto de 20 de Abril de 1891.

CAPÍTULO II.

Auxilios ministrados por la Nación

14. Igual al art. 13 del citado Contrato, con la única diferencia de fijar diez años como término durante el que la importación será libre de derechos.

15 á 18. Iguales respectivamente á los arts. 14 á 17 del citado Contrato.

19. La Empresa 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 la 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 Empresa.—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 este Contrato.—En todos los títulos de las hipotecas se expresará: que á los 99 años, cuando la vía pase á ser propiedad de la Nación, ésta no reconocerá gravámenes cuyo monto exceda de \$8,000 por kilómetro, ni abonará por los capitales garantizados por la hipoteca un rédito de 6 por 100 al año, ni será responsable por el pago de intereses que se hubieren devengado con anterioridad á dicho término.—De las hipotecas que hiciere la Empresa, se tomará nota en el Registro público de la capital del Estado donde establezca su domicilio principal la Compañía, y este requisito será suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiere á toda la línea, sin necesidad de registro local en todos los puntos que recorra.

20. Para auxiliar la construcción de las líneas de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía ó compañías un subsidio de \$8,000 por cada kilómetro de vía que se construya y que sea aprobado por la Secretaría de Fomento, el que será pagado en el tiempo y en los términos que expresan los artículos siguientes, en el concepto de que ninguno de los ramales de que se habla en el art. 1.º tendrá subvención; pero el ramal de "Hermanas" á los terrenos carboníferos del "Carrizo" y "Mota del Cura" ó hasta la Villa de Múzquiz, tendrá una prima de \$1,000 por kilómetro, que se le abonará en dinero efectivo por la Tesorería General de la Federación, siempre que termine dicho ramal á los cuatro meses después de concluida la línea principal de Lampazos á Jiménez.

21. Para facilitar el pago de la subvención, el Gobierno emitirá á favor de la Compañía ó compañías bonos por las cantidades correspondientes á la misma subvención, los que se denominarán "Bonos de subvención del Gobierno Mexicano," los cuales ganarán un interés de 6 por

100 anual, que será cubierto por la Tesorería General de la Federación cada seis meses.—Se entiende que este auxilio no se duplicará en caso de construirse doble vía; tampoco disfrutará subvención alguna cuando la línea corra en dirección paralela á otra línea construida con anterioridad.—La Compañía ó compañías aprovecharán, en caso de que las puedan adquirir, las líneas que estuvieren ya construidas sobre el trayecto aprobado por las suyas; en caso contrario podrán construir segundas líneas. En uno y otro evento no percibirán de la Nación más que el exceso que su subvención tuviere sobre la concedida anteriormente á la línea ya construida.

22. En fin de cada año fiscal se practicará por la Secretaría respectiva una liquidación de los kilómetros construidos que haya entregado la Empresa, por secciones de á 10 kilómetros, á fin de que se le abone la cantidad de \$8,000 por cada kilómetro, en bonos al 90 por 100 de su valor nominal, con los cupones que le correspondan, en la forma siguiente:—A los bonos correspondientes á los kilómetros construidos hasta 31 de Diciembre de 1893, el Gobierno pagará sólo los cupones cuyo interés comienza á devengarse en 1.º de Enero de 1894.—A los bonos correspondientes á los kilómetros construidos desde 1.º de Enero de 1894, el Gobierno pagará los cupones correspondientes desde 1.º de Julio siguiente á la fecha de la aprobación dada por la Secretaría de Fomento.—Si la Empresa construyere todas las líneas en el curso de tres años contados desde la promulgación de este Contrato, queda entendido que las emisiones de bonos se harán sin causa de rédito en tres años, por lo que hace á dos terceras partes de los kilómetros de todas las líneas, contados desde la liquidación respectiva que se forme al fin del semestre en que tenga verificativo la conclusión de las repetidas líneas, y los bonos de la tercera parte restante no causarán rédito sino á los cuatro años, contados también

desde la misma fecha.—En cualquiera de los casos expresados, la Empresa podrá recibir de la Tesorería General de la Federación los bonos á que tenga derecho según las órdenes de pago que libre la Secretaría de Fomento, por entrega de kilómetros, sin perjuicio de las liquidaciones respectivas que se hagan conforme á las estipulaciones de este Contrato.

23. La amortización de los bonos de que hablan los artículos anteriores, no podrá hacerla el Gobierno antes de cumplidos diez años de la fecha de cada emisión anual.—Cumplidos los diez años de cada emisión, queda en su más perfecto derecho el Gobierno de amortizar parcial ó totalmente los valores de los bonos que haya recibido la Empresa.—El Gobierno establecerá una proporción gradual de manera que queden amortizados los bonos entre el período de los diez primeros años cumplidos y los treinta siguientes, sin perjuicio del derecho que tiene el Gobierno de hacer la amortización total en cualquier período después de cumplidos los diez primeros años de cada emisión.—La amortización parcial se hará por medio de sorteos semestrales, anunciándose previamente por la Secretaría de Hacienda el número de bonos que se han de amortizar en cada sorteo, y después de esto se publicará la lista de los que hayan resultado favorecidos por la suerte.—En el caso de amortización total en cualquier período que lo resuelva el Ejecutivo, se anunciará con un año de anticipación de la fecha en que deba 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 cualquiera circunstancia.

24 á 26. Iguales respectivamente á los arts. 23 á 25 del citado Contrato aprobado por decreto de 20 de Abril de 1891.

27. Igual al art. 26 del citado Contrato, con la única diferencia de citar el art. 33.

CAPÍTULO III.

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

28. Las secciones de ferrocarril, según las fueren construyendo la Compañía ó compañías, serán inmediatamente examinadas por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oído el parecer de aquel, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y la causa del disenso; pero la Compañía, si no estuviere conforme, podrá pedir que otro ó otros ingenieros nombrados por la Secretaría de Fomento, y oyendo á los de la Empresa, 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 misma Secretaría.—Luego que se pongan al uso del público los tramos del camino, la Compañía ó compañías fijarán la tarifa de precios que han de cobrar para la conducción de pasajeros, efectos y demás, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Pasajeros.

Por transporte de pasajeros, por cada kilómetro ó fracción recorrida:—1.ª clase, 3 centavos; 2.ª idem, 2 idem; 3.ª idem, 1½ idem.—A cada pasajero se le admitirán quince kilogramos de equipaje libre.—La Compañía ó compañías no tendrán obligación de percibir menos de 10 centavos por cada pasajero, por una distancia cualquiera, ni de hacer el servicio con coches de primera clase, ó el transporte de pasajeros á precios de primera clase, exceptuando entre los puntos en que, á juicio de la misma Compañía, el tráfico sea suficiente para justificarlo.

Mercancías.

Por el flete de cada tonelada de 1,000 kilogramos cada una, por cada kilómetro de distancia recorrida:—1.ª clase, 6 centavos; 2.ª idem, 4 idem; 3.ª idem, 3 idem.

—La Compañía ó compañías no estarán obligadas á percibir menos de las cantidades siguientes por cualquiera cantidad de carga que transporten, cualquiera que sea la distancia:—1.ª clase, \$1 20 centavos; 2.ª idem, 80 centavos; 3.ª idem, 60 idem.

—Las fracciones de tonelada que sean menos de 10 kilogramos, se estimarán como si fueren 10 kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.—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 mercancías. El decrecimiento comenzará de 150 á 200 kilómetros.—La Compañía podrá, si le conviniere, y previa aprobación de las tarifas por la Secretaría de Fomento, extender la graduación á distancias menores de 150 kilómetros y á la mercancía extranjera.—La Compañía, durante cinco años contados desde la promulgación de este Contrato, no será obligada á reducir en la graduación total su tarifa máxima legal kilométrica, más de un 20 por 100 en la primera clase, de 15 por 100 en la segunda y de un 10 por 100 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, podrá gozar de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.—Todos los productos nacionales que recorran una distancia mayor de 400 kilómetros, y que se exporten por las aduanas respectivas, gozarán de una rebaja de 50 por 100 sobre las tarifas fijadas en el presente Contrato, siempre que se compruebe debidamente la exportación.

Almacenaje.

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes á los expresados, se cobrará á razón de un cen-

tavo diario por cada 100 kilogramos ó fracción de 100 kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes, se cobrará á razón de 2 cs. diarios por cada 100 kilogramos ó fracción de 100 kilogramos.—Por cada día más y por cada 100 kilogramos ó fracción de 100 kilogramos, 3 cs.—La Compañía ó compañías podrán cobrar, además, lo que fuere preciso para gastos de recibo y entrega en los almacenes.—El Gobierno gozará en el importe del almacenaje que cause, la misma rebaja estipulada en el art. 34.

Telegramas.

El cobro de telegramas que se transmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:—Por cada mensaje que contenga hasta 10 palabras, además de la fecha, dirección y firma, que se transmitan á una distancia de 100 kilómetros, 15 cs.—Por cada 10 kilómetros más de distancia ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las 10 palabras primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á 15 cs. por 10 palabras en 100 kilómetros.

Durante la construcción de cada una de las líneas y los primeros tres años de explotación, la compañía ó compañías podrán aumentar la tarifa de pasajeros y mercancías en la misma proporción que las establecidas para el ferrocarril de Oaxaca, y que en seguida se expresan, con excepción de los frutos nacionales de exportación, en que no habrá lugar á aumentar:

Pasajeros.

1.ª clase, 4 cs.—2.ª idem, 2½ cs.—3.ª idem, 1½ cs.

Mercancías.

1.ª clase, 8 cs.—2.ª idem, 6 cs.—3.ª idem, 4 cs.

29. Igual al art. 28 del citado Contrato, aprobado por Decreto de 20 de Abril de 1891.

30. Igual al art. 29 del citado Contra-

to, con la única diferencia de citar el artículo 28.

31. Igual al art. 30 del citado Contrato, con la única diferencia de fijar tres años para la revisión de las tarifas.

32. Igual al art. 31 del citado Contrato.

33. La distribución de efectos en las tres ó más clases de tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con la Secretaría de Fomento, cada tres años, contados desde la fecha en que se ponga en explotación el todo ó parte de la línea. Los cereales se considerarán siempre en la tercera clase. Los rieles y materiales para la construcción de ferrocarriles, gozarán además de una rebaja de 30 por 100 sobre la tarifa de dicha tercera clase. La tarifa de carbón de piedra será un centavo por tonelada y por kilómetro, siempre que sea por carro por entero, y el Gobierno tendrá en ella una rebaja de la tercera parte.

34 á 36. Iguales respectivamente á los arts. 33 á 35 del citado Contrato, aprobado por decreto de 20 de Abril de 1891.

CAPÍTULO IV.

Obligaciones impuestas á la Empresa.

37 á 42. Iguales respectivamente á los arts. 36 á 41 del citado Contrato.

43. El Gobierno mexicano no exigirá ningún derecho que no sea el expresado en el artículo siguiente, por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías en las líneas á que se refiere este Contrato, durante el período de veinticinco años, contados desde la fecha de la conclusión de cada una de las líneas; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase.

44. La Secretaría de Hacienda fijará las formalidades que deberán observarse para la carga y descarga de los objetos y mercancías en los extremos de las expre-

sadas líneas, y en su conducción por ellas, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y mercancías, equipajes y pasajeros, sin perjuicio del derecho que el Ejecutivo se reserva para examinarlas, en cualquier punto del camino. Además del precio de tarifa, la Compañía ó compañías cobrarán como máximo un aumento de \$1 por cada pasajero y por cada tonelada de 1,000 kilogramos de mercancías, de puro tránsito á través del país, y la Compañía ó compañías recaudarán este aumento por cuenta del Gobierno, sin gravamen de éste, verificándose cada cuatro meses la correspondiente liquidación y entrega del saldo. La Secretaría de Hacienda publicará anualmente las tarifas y dictará los reglamentos necesarios para hacer efectivo el cobro de este derecho de tránsito. De conformidad con la Constitución de la República, no se exigirán pasaportes ni carta de seguridad á las personas que pasen de tránsito por dichas líneas y que no han de permanecer en el país.

CAPÍTULO V.

Cláusulas generales diversas.

45. La Empresa establecerá su domicilio principal en el Saltillo ó Ciudad Porfirio Díaz, sin perjuicio de las sucursales que pueda tener en los diversos lugares del país ó del extranjero, en que convenza á sus intereses.

46 á 49. Iguales respectivamente á los arts. 43 á 46 del citado Contrato, aprobado por Decreto de 20 de Abril de 1891.

50. Las líneas férreas de que se hace mención en este Contrato, y los terrenos y demás propiedades de la Empresa, legalmente adquiridos en virtud de cesión ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y to-

dos los demás objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Empresa, la cual tendrá derecho de usar de ellas en los términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra cosa que posea; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, y siempre que no alteren las condiciones de este Contrato.

51 á 53. Iguales respectivamente á los arts. 48 á 50 del citado Contrato, aprobado por Decreto de 20 de Abril de 1891.

54. Las concesiones hechas por este Contrato, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no ejecutar la construcción en los plazos fijados en los arts. 8.º y 11.

I. Por enajenar, traspasar, ceder ó hipotecar esta concesión, ó los derechos que de ella se derivan, á algún gobierno, su agente ó Estado extranjero; siendo además nula toda estipulación hecha en tal sentido. —La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo de la Unión, luego que tenga lugar. —Dicha caducidad surtirá sus efectos solamente respecto de la línea cuya construcción no se hubiere terminado, ó sobre que recayere alguna de las otras infracciones previstas en el presente artículo.

55. Igual al art. 52 del citado Contrato, aprobado por Decreto de 20 de Abril de 1891, con la única diferencia de citar los arts. 8.º y 11.

56. Igual al art. 53 del citado Contrato.

57. Al término de los 99 años, el ferrocarril con sus estaciones y demás inmuebles, y con la dotación del material rodante que á juicio de peritos fuere necesaria, pasará en perfecto buen estado y sin más gravamen que el prefijado en el art. 19, á ser propiedad de la Nación. El valor del material rodante fijado por los peritos, será pagado á la Empresa con los

NÚMERO 11,221.

Junio 9 de 1891.—Decreto del Congreso. —Aprueba el Contrato de reforma del de 30 de Mayo de 1890, para la construcción de un ferrocarril de México á Cuernavaca y á la Barra de Tecoa- napa.

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 que sigue:

El Congreso de los Estados Unidos mexicanos decreta:

Artículo único. Se aprueba el Contrato celebrado entre el C. Manuel Fernández Leal, Oficial mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo, y Sr. General Herman Sturm, reformando los arts. 1.º, 2.º, 3.º, 20, 21 y 40 del Contrato de 30 de Mayo de 1890, que lo autorizó para construir un ferrocarril que partiendo de la ciudad de México y pasando por Cuernavaca, llegue á la Barra de Tecoa- napa en el Océano Pacífico.

J. I. Limantour, diputado presidente. —F. Ibarra, senador presidente.—Rosendo Pineda, diputado secretario.—Enrique María Rubio, 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 9 de Junio de 1891.—Porfirio Díaz.—Al C. Manuel Fernández, Oficial mayor encargado de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

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

Libertad y Constitución. México, Junio 9 de 1891.—M. Fernández, Oficial mayor.—Al...

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

productos líquidos de la explotación, abonándosele un rédito de 6 por 100 al año por la cantidad que se le adeude, mientras no se termine el pago.—Los peritos para la calificación y estimación del material rodante que deba pasar á ser propiedad de la Nación, serán dos, nombrándose uno por el Ejecutivo y otro por la Empresa; y ambos, antes de comenzar á desempeñar sus funciones, designarán un tercero para que haga la mencionada calificación y estimación en caso de que los pareceres de dichos peritos no fueren conformes. De la decisión del tercero no habrá ya recurso de ninguna especie para ambas partes.—Entre el tercero y el segundo años anteriores al término de la concesión, se practicará, con intervención de un perito nombrado por el Ejecutivo, un inventario de todos los bienes muebles que pertenezcan á la Empresa; siendo nula la enajenación que sin permiso del Ejecutivo se hiciere de cualquiera de los muebles comprendidos en dicho inventario, así como la de los inmuebles aplicados al servicio del camino.

58. Para garantizar el cumplimiento de las estipulaciones de este Contrato, el concesionario constituirá un depósito en el Banco Nacional de México, de \$20,000, en certificados de la Deuda pública no diferida, y cuyo depósito perderá en caso de caducidad.—Este depósito de \$20,000 garantiza la construcción de las líneas á que se refiere el art. 1.º

59. La Compañía no podrá traspasar, vender ó enajenar esta concesión, sin el previo permiso del Ejecutivo federal.

60. El presente Contrato, aprobado que sea por el Congreso de la Unión, sustituye en todas sus partes las concesiones otorgadas al C. Enrique Baz en 17 y 19 de Marzo de 1888 y sus reformas relativas.

México, Febrero 4 de 1891.—Carlos Pacheco.—Enrique Baz.

CONTRATO

celebrado entre el C. Manuel Fernández, Oficial mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. Herman Sturm, reformando la concesión de fecha 30 de Mayo de 1890, referente al ferrocarril de México á Cuernavaca y de este punto á la Barra de Tecoaapa en el Pacífico.

Art. 1. Se reforman los arts. 1.º, 2.º, 3.º, 20, 21 y 40 de la citada concesión de 30 de Mayo de 1890, los cuales quedarán como sigue:

I.—Art. 1.º Se autoriza al Sr. Herman Sturm para construir por su cuenta ó por la de la Compañía ó compañías que al efecto organice, y para explotar de la misma manera durante 99 años, un ferrocarril con su correspondiente telégrafo y teléfono para el servicio exclusivo del mismo ferrocarril, que partiendo de esta capital llegue á Cuernavaca y de este punto siga al Estado de Guerrero, localizándose la línea en la parte que ofrezca menos dificultades en los límites del mismo Estado de Guerrero y los de Puebla y Oaxaca hasta terminar en la Barra de Tecoaapa en el Pacífico, pudiéndose prolongar á lo largo de la costa hasta Palizada.—Queda igualmente autorizado el concesionario para construir ramales á uno y otro lado de la vía, siempre que la extensión de esos ramales no exceda en su conjunto de 100 kilómetros.—El concesionario ó la Compañía que organice estarán obligados á avisar á la Secretaría de Fomento, dentro del plazo de 4 años de la fecha de la promulgación de este Contrato, si hacen uso de la autorización para construir los ramales á que se refiere el párrafo anterior, indicando cuáles serán esos ramales; si pasado este tiempo no diere aviso el concesionario, ya no tendrá derecho á la construcción de dichos ramales.—Una vez declarado por el concesionario ó la Compañía que hace uso de la mencionada autorización, quedarán por este hecho los ramales que señale dentro de las prescripciones y franquicias de este Contrato.

II.—Art. 2.º El concesionario comenzará dentro de 6 meses y á sus expensas el reconocimiento de la línea que se le concede por el artículo anterior, sometiéndose á la aprobación de la Secretaría de Fomento los planos del trazo antes de comenzar la construcción de la vía; y dentro de 18 meses dará principio á la expresada construcción de la vía, debiendo entregar 10 kilómetros en los dos años y medio primeros y 50 kilómetros por lo menos en cada uno de los siguientes años, pero de manera que toda la expresada vía férrea y sus ramales queden concluidos dentro del término de 10 años, bajo la pena de caducidad.—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 435 milímetros; pero podrá colocarse un tercer riel si la Empresa lo creyere conveniente, á fin de poder conectar su vía con otras líneas de menor anchura.—El peso de los rieles, las pendientes y los radios de las curvas serán fijados por la Secretaría de Fomento.—La tracción se hará por vapor. Si la Compañía lo creyere conveniente y el tráfico llegare á requerirlo, podrá construir una doble vía.—Los plazos que se fijan en este artículo se contarán desde la fecha de la promulgación del presente Contrato.

III.—Art. 3.º Al expirar los 99 años de la concesión, el ferrocarril pasará en buen estado y libre de todo gravamen al dominio de la Nación, pero el Gobierno deberá comprar las estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles, y enseres que tuviere la Compañía para su uso y explotación del camino, con obligación de pagar al contado el precio que á tales estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres fijaren dos peritos nombrados uno por cada parte ó un tercero en caso de discordia designado previamente por los mismos.—Si entonces conviniere al Gobierno arren-

dar ó enajenar el ferrocarril, gozará la Compañía del derecho de preferencia por el tanto.

IV.—Art. 20. Los criaderos metálicos así como los de carbón de piedra y sal, los mármoles y depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea ó en los ramales, 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.

V.—Art. 21. La Empresa podrá importar libres de toda clase de derechos de importación ó aduana y de impuestos, ya sean federales ó locales, durante 15 años, contados de la fecha de la promulgación de este Contrato, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica y telefónica y sus accesorios, los siguientes artículos:

Material fijo para la vía.

Rieles, crampas para vía, tuercas y tornillos para vía, silletas ó cojinetes, planchuelas rectas ó 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 de construcción, edificios ó casas de madera y hierro para estaciones, armadas ó sin armar.

Material rodante.

Locomotoras de todas clases, trucks para locomotoras y vehículos, ruedas motrices y ejes para locomotoras, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeneas para máquinas, aventadores para máquinas, pedestales para vehículos, farolas para el frente de las locomotoras, silbatos para locomotoras, calderas completas, inyectorres completos, cilindros completos, manómetros de agua para las calderas, hogares para las máquinas, ténders completos.

Material para telégrafo.

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

Wagones.

Coches para pasajeros, furgones, plataformas, carros para conductores, carros para express, carros para correo, carros para equipajes, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, carretillas, armones 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 introducirán libremente las compañías respectivas para el uso exclusivo de las vías; pero si enajenasen ó aplicasen á otros usos alguno ó algunos de estos artículos, 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.

VI.—Art. 40. Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae el concesionario por el presente Contrato, se depositarán en el plazo de 30 días, en el Banco Nacional de México, \$10,000 en títulos reconocidos de la Deuda pública, cuyo depósito perderá en caso de caducidad; siendo causa de insubsistencia del mismo Contrato, no verificar el concesionario el mencionado depósito en el plazo estipulado.

2. Quedan en todo su vigor y fuerza las demás estipulaciones contenidas en la concesión de 30 de Mayo de 1890 que no hayan sido expresamente modificadas por el presente Contrato.

México, Mayo 11 de 1891.—M. Fernández, Oficial mayor.—Por poder del Sr. H. Sturm, Joaquín D. Casasús.