

con los productos líquidos de la explotación, abonándosele un rédito de seis por ciento 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 año 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.

56. Dentro de seis meses el concesionario, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones, depositará en la Tesorería general de la Federación bonos de la Deuda pública consolidada, por valor de tres mil pesos, cuya cantidad perderá en caso de caducidad.

57. La Empresa no podrá traspasar ó enajenar esta concesión, sin el previo permiso del Ejecutivo federal.

México, Agosto 28 de 1888.—*Cárlos Pacheco.—Gabriel Mancera.*

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 28 de Agosto de 1888.—*Porfirio Díaz.*—Al C. General *Cárlos Pacheco*, Secretario 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, Agosto 28 de 1888.—*Pacheco.*—Al.....

NÚMERO 10,252.

Agosto 28 de 1888.—*Decreto del Gobierno.*—*Concede un privilegio exclusivo.*

Artículo único. De conformidad con lo prevenido en la ley de 7 de Mayo de 1832 y en su reglamento de 12 de Julio de 1852, se concede privilegio exclusivo por diez años al Sr. Rafael M. Enciso, por su sistema para el cerramiento de los bariles en que se transporta el pulque. El interesado pagará por derecho de patente, cien pesos en títulos reconocidos de la Deuda pública.

NÚMERO 10,253.

Agosto 29 de 1888.—*Decreto del Gobierno.*—*Aprueba las reformas hechas al Contrato de concesión de algunas líneas de ferrocarril en el Estado de Veracruz.*

Secretaría de Fomento, colonización, industria y comercio.

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 artículo 1.º de la ley de 14 de Diciembre de 1887, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

celebrado entre el C. General *Cárlos Pacheco*, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. *Luis Méndez*, en representación: 1.º, de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á Anton Lizardo y Alvarado, propietaria de las líneas de Veracruz á Medellín y de Medellín á Alvarado; y 2.º, de *P. G. Méndez y Comp.*, cesionarios de la línea del Río de San Juan á Minatitlán, reformando algunos artículos de la concesión de 25 de Marzo de 1878.

“Art. 1. Se reforman los arts. 2.º, 3.º, 4.º, 7.º, 9.º, 12, 15, 16, 27, 40, 41, 42,

44, 50 y 51, de la concesión de 25 de Marzo de 1878, aprobada por decreto de 26 del mismo mes y año, como sigue:

I.—“Art. 2.º El trazo que deberán seguir las vías será el que conforme á los reconocimientos que se practiquen, apareciere ser el más conveniente.

“La línea de Medellín á Alvarado se enlazará con la de Veracruz á Medellín, obligándose la Compañía á poner en ésta un riel intermedio para obtener un tráfico directo, sin trasbordación entre Veracruz y Alvarado.

“Si el riel intermedio fuere colocado en toda la extensión de la línea de Veracruz á Medellín, dentro de tres años contados desde la fecha del presente Contrato, el Gobierno cederá á la Compañía por todo subsidio de esta operación, las acciones que representa, según escritura otorgada en esta ciudad el 8 de Febrero de 1879, ante el notario D. Agustín Pérez de Lara.

“La línea del Río de San Juan partirá de un punto hasta donde el mismo río ó alguno de sus afluentes sea navegable para embarcaciones de un metro ó más de calado, y terminarán en un punto de conexión con el Ferrocarril de Tehuantepec, propuesto por la Empresa y aprobado por la Secretaría de Fomento.”

II.—“Art. 3.º Los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de la línea del Río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec, se comenzarán á más tardar dentro del año siguiente á la promulgación de este Contrato, sometiendo-se á la aprobación de la Secretaría de Fomento, por secciones de no menos de diez kilómetros en dos ejemplares, á fin de que uno de ellos se devuelva á la Empresa con la nota de su aprobación, y el otro con igual anotación se conserve en los archivos de la misma Secretaría.”

III.—“Art. 4.º La Secretaría de Fomento se reserva el derecho de nombrar un perito que se asocie á los reconocimientos y trazos, y cuya remuneración, no excediendo de doscientos cincuenta pesos

mensuales por el tiempo preciso que desempeñe sus funciones, será pagada por la Empresa respectiva. Esta, con quince días de anticipación, dará aviso á la Secretaría de Fomento del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los reconocimientos y trazos de cada una de las secciones de que se hablará en el art. 9.º”

IV.—“Art. 7.º Se procurará que la línea del Río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec toque en San Andrés, Acayucan y Jaltipan.”

V.—“Art. 9.º La línea del Río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec, se dividirá en las secciones que se concluirán en los plazos siguientes, contados desde la fecha de este Contrato:—Del Río de San Juan ó alguno de sus afluentes á San Andrés, en tres años.—De San Andrés á Acayucan, en dos años más.—De Acayucan al punto de conexión con el Ferrocarril de Tehuantepec, en dos años más.—El ramal de Anton Lizardo podrá ser construido por la Empresa del Ferrocarril de Veracruz á Alvarado, después de abierto el puerto de Anton Lizardo al comercio de altura, ó antes si conviniera á la Empresa.”

VI.—“Art. 10. Queda sin efecto en virtud de las presentes modificaciones.”

VII.—“Art. 12. El ferrocarril será de construcción sólida, estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, y tendrá depósitos, talleres y estaciones en los lugares convenientes, á juicio de sus ingenieros.

“El servicio podrá hacerse por tracción animal en la línea de Medellín á Alvarado, mientras esta línea y la de Veracruz á Medellín no tuvieren una anchura uniforme, según lo prescrito en el art. 2.º

“La misma tracción podrá usarse en la línea del Río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec, mientras el tráfico en ella no dé en un semestre el promedio de cincuenta toneladas y cincuenta pasajeros en un día.”

VIII.—“Art. 15. Podrán las empresas importar libres de toda clase de derechos de importación ó aduana, y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, por el período de veinte años contados desde la fecha del presente Contrato, para la construcción, explotación, conservación y reparación de sus líneas de ferrocarril, de telégrafo ó de teléfono y sus accesorios, los siguientes efectos:

“*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 ordinaria de construcción, edificios ó casas de madera y fierro 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, inyectores 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, armos 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, lásculas,

Los artículos anteriores los introducirán libremente las compañías respectivas, para el uso exclusivo de las vías; pero si enajenasen ó aplicasen á otros usos 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.”

IX.—“Art. 16. Las líneas mismas y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construcción, reparación, conservación y explotación, y las acciones comunes y preferentes, bonos y obligaciones de las compañías estarán exentas del pago de toda contribución ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere hasta veinte años después de concluida la construcción de las líneas, con excepción del impuesto del timbre, que se causará con arreglo á las leyes de la materia.”

X.—“Art. 27. Las vías férreas que en lo de adelante se construyan podrán enlazarse con las que son objeto del presente Contrato, y sobre éstas podrán circular los trenes pertenecientes á otras Empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrando por este uso de las vías y de sus dependencias una cantidad que no exceda del sesenta por ciento de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiera importar el flete de los efectos transportados.

“Además, las empresas tendrán derecho de cobrar retribución con arreglo á las tarifas que en seguida se expresan:—I. Por almacenaje de mercancías.—II. Por la conducción de pasajeros.—III. Por el transporte de mercancías.—IV. Por la trasmisión de telegramas.

“*Tarifa A.*—Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes después de veinticuatro horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros cinco días, por fracciones indivisibles de cien kiló-

gramos, y dos centavos por cada uno de los días que trascurren después de los cinco primeros. Los metales y objetos de gran precio 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 por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

“*Tarifa B.*—Para el transporte de pasajeros por cada kilómetro de distancia recorrida y por cada persona transportada:—Primera clase, tres centavos.—Segunda clase, dos centavos.

“Los niños de menos 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 veinticinco centavos. A cada adulto se le librarán por lo ménos quince 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 en tren de pasajeros, y materias explosivas en tren de mercancías, doce centavos.

“Durante la construcción y los primeros cinco años de explotación de la línea del Río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec, la Compañía podrá aumentar un centavo más por pasaje ó conducción de tonelada de mercancías por cada kilómetro de distancia recorrida, exceptuándose los frutos nacionales de exportación en que no habrá lugar á aumento.

“La Compañía ó compañías no estarán obligadas á percibir menos de las cantidades siguientes por cualquiera cantidad de carga que transporten y cualquiera que sea la distancia:—Primera clase, un peso cincuenta centavos.—Segunda clase, noventa centavos.—Tercera clase, setenta y cinco centavos.—Las fracciones de tone-

lada que sean menos de diez kilogramos, se estimarán como si fueran diez kilogramos. Y las fracciones de kilómetro se considerarán como un kilómetro entero.

“*Tarifa D.—Telegramas.*—Por cada mensaje telegráfico ó telefónico que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se trasmite á una distancia hasta de cien kilómetros, quince centavos.—Por cada diez kilómetros más de distancia, hasta un centavo de aumento.—Por cada palabra de exceso que sobre las diez primeras contenga el mensaje, se cobrará cuando más la vigésima parte de lo que en razón de la distancia corresponda.”

XI.—“Art. 40. Las obligaciones que contrae la Empresa del Río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec, respecto de los plazos fijados en este Contrato, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones. La suspensión durará solo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Empresa presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya alegarse por la Empresa, en ningún tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Empresa presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo sumo, dentro de dos meses después de haber cesado, haciendo la expresada presentación dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.”

XII.—“Art. 41. Las Empresas tendrán su domicilio principal en México ó en

Veracruz, sin perjuicio de las sucursales que puedan tener en los diversos lugares del país en que tuvieren intereses."

XIII.—"Art. 42. En las juntas directivas tendrá derecho el Gobierno á una representación que no excederá de las dos séptimas ó de las tres undécimas partes del número de directores que las compongan, y los directores que nombrare el Gobierno con tal objeto, tendrán las mismas facultades y prerogativas que los demás."

XIV.—"Art. 44. La inspección oficial de la explotación se ejercerá según las leyes y reglamentos que rigieren para las líneas de ferrocarril en general explotadas por empresas particulares de la República."

XV.—"Art. 50. En el evento de que por cualquiera causa dejare de terminarse alguna de las secciones de la línea del Río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec, en los plazos de que se habla en el art. 9.º de este Contrato, pagará la Empresa constructora correspondiente al Tesoro Federal, con los productos netos de la explotación de la parte construida de la misma sección, una multa de mil pesos por cada uno de los kilómetros que faltaren para completarla."

XVI.—"Art. 51. Las concesiones hechas por este Contrato, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:—I. Por no hacer la construcción en los plazos previstos en el art. 9.º—II. Por enajenar, traspasar ó hipotecar esta concesión ó los derechos que de ella se derivan, á algún gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa, siendo además nula toda estipulación hecha en este sentido."

"La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo, con recurso para las compañías de reclamar la declaración, si no la creyeren fundada, ante los tribunales federales que fueren competentes."

"Dicha caducidad surtirá sus efectos solamente respecto de la sección ó de las

secciones cuya construcción no se hubiere hecho ó terminado."

2. Queda sin efecto el art. 30 del Contrato de 25 de Mayo de 1878.

3. Todos los plazos expresados en estas modificaciones, correrán desde la fecha de su promulgación.

México, Agosto 29 de 1888.—*Carlos Pacheco.—Luis Mendez.*

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 29 de Agosto de 1888.—*Porfirio Díaz.*—Al C. General Carlos Pacheco, Secretario 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, Agosto 29 de 1888.—*Pacheco.*—Al...

NÚMERO 10,254.

Agosto 29 de 1888.—*Decreto del Gobierno.*—*Concede un privilegio exclusivo.*

Artículo único. De conformidad con lo prevenido en la ley de 7 de Mayo de 1832 y en su reglamento de 12 de Julio de 1852, se concede privilegio exclusivo por diez años al Sr. Francisco R. Covarrubias, por su "Máquina de movimiento continuo hidráulico."—El interesado pagará por derecho de patente, cien pesos en títulos reconocidos de la Deuda pública.

NÚMERO 10,255.

Agosto 30 de 1888.—*Decreto del Gobierno.*—*Aprueba el Contrato celebrado para la canalización de la Barra de Tampico y mejoramiento del Puerto.*

Secretaría de Fomento, colonización, industria y comercio.

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. 2.º de la ley de 14 de Diciembre de 1887, he tenido á bien aprobar 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. Sebastian Camacho, en representación de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, para las obras de canalización y mejoramiento del puerto de Tampico.

Art. 1. Se autoriza á la Compañía Limitada del Ferracarril Central Mexicano, para construir por su cuenta, ó por la de la Compañía ó compañías que al efecto organice en México ó en el extranjero, y para explotar de la misma manera durante treinta y cinco años ó hasta la amortización total de los bonos que sean emitidos por el gobierno según las estipulaciones de los arts. 5.º y 6.º

I. Las obras de canalización de la barra á la entrada del puerto de Tampico, en los Estados de Veracruz y Tamaulipas.

II. Para construir revestimientos, muelles, malecones, escolleras, diques, dársenas, varaderos, ferrocarriles marinos y diques flotantes, y establecer asimismo las luces, boyas, valizas y todas las demás obras que fueren necesarias para facilitar el tráfico y mejorar el servicio marítimo del puerto, de la manera y en los lugares que la Compañía lo estime conveniente, con aprobación de la Secretaría de Fomento, y asimismo para comunicar estas obras con el Ferrocarril Central Mexicano por medio de una vía férrea.

2. Se autoriza asimismo á la Compañía para hacer uso en propiedad ó por medio de alquiler, de vapores, lanchas, alijadores y barcas para el transporte de carga y pasajeros entre sus muelles y embarcaderos y los diversos puntos del río ó las afueras de la barra; pero sin que esto dé derecho á privilegio exclusivo.

3. Se faculta á la Compañía para ha-

cer además la carga y descarga de buques en sus muelles y embarcaderos, sin perjuicio de que el gobierno pueda construir muelles y almacenes.

4. Los reconocimientos se comenzarán dentro de los cuatro meses después de la fecha de este Contrato, sometiéndose los planos á la aprobación del gobierno dentro de los doce meses contados desde la misma fecha. Las obras preliminares, tales como acopio de materiales, se comenzarán dentro de los seis meses después de la aprobación de los planos, y las obras definitivas se comenzarán dentro de los diez y ocho meses después de la misma fecha.

La anchura del canal será fijada por la Compañía, de acuerdo con la Secretaría de Fomento, después de un estudio del reconocimiento, y será la que se considere necesaria para obtener la profundidad deseada. Dentro de los tres años después de comenzadas las obras, la profundidad del centro del canal obtenida por la acción de las obras mismas, no será menos de tres metros cuarenta y ocho milímetros ó sean diez pies á marea alta, y dentro de los cinco años contados desde igual período, dicha profundidad no será menos de cinco metros cuatrocientos ochenta y seis milímetros ó sean diez y ocho pies; y la Compañía se compromete á profundizar, dentro de los cinco años siguientes, hasta seis metros setecientos diez milímetros ó sean veintidos pies, siempre que no se ponga en peligro la solidez de las obras ejecutadas y que el fondo no sea de roca ó madrepora, en cuyo caso el gobierno no tendrá la obligación de abonar á la Compañía hasta la suma de cuatrocientos veinte mil pesos (\$420,000) á que se refiere la frac. V del art. 5.º. La Compañía, sin embargo, podrá, si lo cree conveniente, profundizar el canal á más de seis metros setecientos diez milímetros ó sean veintidos pies, pero con la obligación de conservar en el canal una profundidad central de á lo menos diez y