

libras, las que le serán entregadas á medida que avancen las obras, en los términos especificados en el artículo siguiente.—Queda autorizado el contratista, desde que los bonos hayan sido depositados en la Agencia financiera de México en Londres, á hacer una realizacion de todo ó parte de la emision por conducto de algun banco ó banquero de Londres, Paris ó Amsterdam, ó de otro centro europeo que designe el contratista y que sea aprobado por el gobierno, é interviniendo en la realizacion el Agente financiero de México. Los gastos de esta operacion los pagará el contratista.—El producto de la venta de los bonos, se depositará en la Agencia financiera de México, ó en poder del banco ó banquero que la haya hecho, si el gobierno diere su consentimiento.—Queda igualmente autorizado el contratista, una vez hecha la realizacion del todo ó parte de los bonos, á comprar con su producto, consolidados ingleses, dejándoles depositados en la Agencia financiera ó el banco designado, como equivalente al dinero.—El producto de los intereses de dichos consolidados, pertenecerá al contratista, entretanto no se hubiere declarado la caducidad, quien á su vez recibirá en pago los expresados consolidados, como si fuera dinero y en la proporcion que corresponda, segun el precio á que hubiere comprado.—El contratista queda igualmente obligado á proponer al gobierno para su aprobacion, el tipo mínimo á que puede realizarse la emision de los dos millones setecientas mil libras de bonos.—Hasta que los bonos sean vendidos ó ganados por el contratista, los cupones vencidos pertenecerán al gobierno, quien los inutilizará.

29. Cada mes se practicará entre los inspectores del gobierno y el contratista una liquidacion por las obras ejecutadas y materiales entregados en el mismo mes. Una vez aprobada esa liquidacion por la Secretaría de Fomento, se librá desde luego la orden por cable al agente finan-

ciario de México en Londres para que se entreguen al contratista, en bonos, el importe respectivo, ó si se hubiesen realizado los bonos, el dinero que equivalga, segun el precio á que se hayan realizado. Servirá de base para estas liquidaciones, á los inspectores del gobierno y á los agentes del contratista, el detalle adjunto á este Contrato, sobre el cual se hará previamente por la Secretaría de Fomento y el contratista una valorizacion convencional.—A la terminacion y entrega definitiva de la línea, recibirá el contratista el importe total que le corresponda.

30. Los materiales, máquinas, herramientas, útiles y demás objetos necesarios para la construccion del ferrocarril y sus dependencias, y que han de pasar á ser propiedad del gobierno, se introducirán al Istmo de Tehuantepec libres de todo derecho de importacion, previas las órdenes de las Secretarías de Fomento y Hacienda.—Si justificadamente escasean en el Istmo, artículos de primera necesidad, como maíz, frijol, arroz, papa, harina, manteca, picante y galleta, el contratista podrá solicitar del gobierno la importacion libre de derechos de estos artículos, y las Secretarías de Fomento y Hacienda regularán las cantidades que deban introducirse en proporcion al número de trabajadores que haya en la línea.

31. El gobierno de México no podrá imponer gravámen sobre la hipoteca ni sobre los bonos de la emision y sus cupones.

32. Los capitales empleados en la construccion de la vía, así como sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo futuro se estableciere en la República, ya sea por las leyes generales ó locales, con excepcion del impuesto del timbre.

33. El contratista ó quien sus derechos represente, establecerá en la capital de la República un apoderado amplia y suficientemente autorizado é instruido para

entenderse con el Gobierno federal y demás autoridades de la misma, en todos los negocios referentes á las obligaciones que por este contrato se le imponen.

34. La interpretacion y cumplimiento de las obligaciones de este Contrato, en el período de construccion y despues con los tenedores de bonos, se decidirá exclusivamente por los tribunales federales competentes de la República Mexicana y con arreglo á las leyes de la misma.

35. La Empresa será siempre mexicana, aun cuando todos ó alguno de sus miembros fueren extranjeros, y estará sujeta exclusivamente á la jurisdiccion de los tribunales de la República en todos los negocios cuya causa y accion tengan lugar dentro de su territorio. Ella misma y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, como empleados, tenedores de bonos ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera. Nunca podrán alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea, y únicamente tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y por consiguiente no podrán, en ningun caso, tener ingerencia alguna los Agentes diplomáticos extranjeros.

36. Si el Gobierno arrendare ó vendiere el ferrocarril dentro del período de los sesenta años de la hipoteca, el contratista, siempre que haya cumplido fielmente con las obligaciones de este Contrato, ó el representante de los tenedores de bonos, tendrán derecho de preferencia por el tanto, debiendo hacérseles conocer por el Gobierno los términos de arrendamiento ó venta, á fin de que resuelvan precisamente dentro de tres meses de haberseles comunicado el Contrato respectivo, si usan ó no del derecho que se les concede. En el caso de no convenir al contratista

ó representante de los tenedores de bonos el arrendamiento ó venta, el Gobierno, al arrendar ó vender, dejará garantizados los derechos de aquella y de aquellos, conforme á las estipulaciones de este Contrato.

37. El servicio de la amortizacion de bonos y cupones lo hará la Agencia financiera, y si el Gobierno, más tarde, nombra otra oficina ó banco para hacer este servicio, serán por cuenta de él los gastos de comision correspondientes.

38. Este Contrato se elevará á Escritura pública, siendo de cuenta del Gobierno las estampillas que fueren necesarias á su otorgamiento, quedando obligado el contratista á poner á disposicion del Gobierno la suma de dos mil quinientas libras en la Agencia financiera en Londres ó Banco que se designare, á fin de ayudar en parte y por su propia cuenta á los gastos que demande en aquella ciudad la legalizacion de los bonos por timbres, segun se le vayan entregando á dicho contratista, conforme á las estipulaciones de este Contrato.—El testimonio que de esta escritura ha de entregarse al representante del contratista, será registrado en la oficina del Registro público de esta capital, bastando este requisito para su validez y perfecta legalidad de la hipoteca constituida, y sin que sea necesario ocurrir á los registros locales establecidos en el territorio de los Estados que ha de atravesar la línea férrea contratada. Los bonos que han de emitirse con arreglo á este Contrato, llevarán impresa una copia exacta de las cláusulas relativas á capital, réditos, amortizacion, pago de cupones, y en general, á todo lo relativo expresado en los arts. 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 27, 28, 31, 34 y 37, y dichos bonos tendrán la forma, términos y condiciones del modelo adjunto á este Contrato, é irán impresos en castellano y en inglés.

39. Esta escritura y los derechos que otorga, no podrán traspasarse, cederse ó

enajenarse á otra Compañía ni á algun particular, en ningun tiempo, sin el consentimiento previo del Gobierno Mexicano; siendo nula y de ningun valor toda estipulacion hecha en contravencion á este artículo.

40. Este Contrato sustituye en todas sus partes al celebrado el 28 de Abril de 1888 y promulgado el 4 de Mayo del mismo año, para la construccion del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, y cuyo Contrato se rescinde, quedando por lo tanto nulo y de ningun valor ni efecto.

41. El presente Contrato surtirá todos sus efectos desde la fecha de su promulgacion.

México, Octubre 15 de 1888.—*Carlos Pacheco.—Justino Fernandez.*

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

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Union, en México, á 15 de Octubre de 1888.—*Porfirio Diaz.*—Al C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, colonizacion industria y comercio.

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

Libertad y Constitucion. México, Octubre 15 de 1888.—*Pacheco.—Al...*

PORMENOR

de los materiales, máquinas, herramientas, etc., que queda obligada la Empresa á emplear en la construccion del ferrocarril, sus dependencias, obras de arte y material rodante; y en el telégrafo y muelle en el puerto de Salina Cruz, en cumplimiento del Contrato de 15 de Octubre de 1888, celebrado entre la Secretaría de Fomento, en virtud de la facultad que le concede al Ejecutivo la ley de 30 de Mayo de 1882, y el coronel Edward Mac-Murdo, representado por el Sr. Salvador Malo, y que conforme al art. 1.º y relativos, se adjunta á dicho Contrato para sus efectos; cuyo pormenor con poder legal lo firma en representacion del Sr. Mac-Murdo, el Lic. Justino Fernandez.

Especificacion de los trabajos y material.

Los trabajos que deberán ser ejecutados comprenderán todo lo necesario para la formacion completa de una sola línea de ferrocarril, entre los puntos terminales de las secciones de ferrocarriles construidas ya parcialmente en los lados del

Atlántico y Pacífico del Istmo de Tehuantepec, desde Coatzacoalcos y Salina Cruz, de acuerdo con los planos y perfiles aprobados por la Secretaría de Fomento ó con las modificaciones que en lo de adelante se determinen.

Limpia del camino.

Se dejará libre de toda clase de obstáculos en el ancho de veinte metros en toda la extension de la vía construida.

Secciones transversales.

La seccion transversal del camino se hará de conformidad con el dibujo núm. 12 que se adjunta; la inclinacion de los taludes y terraplenes se hará segun la naturaleza del terreno lo requiera.

Terracería.

La terracería incluye excavaciones de todas clases, ya sea de la línea del ferrocarril, taludes de los costados y zanjas, desviaciones del camino ó de la alteracion en el nivel de caminos existentes, cimentaciones de todos los puentes, viaductos, alcantarillas y pasos de agua.

Zanjas.

Todas las zanjas de los costados de la línea se nivelarán propiamente para asegurar una corriente igual á las varias aperturas del camino.

Túneles.

Todo trabajo subterráneo se hará para una sola línea de ferrocarril y se revestirá con ladrillo ó piedra donde fuere necesario; la altura no excederá de cinco metros del nivel de los rieles á la corona del arco, y será construido de conformidad con el dibujo núm. 18.

Estacado.

Se tomarán precauciones especiales en donde la línea tuviere que pasar por lugares cenagosos ó pantanosos, ya sea poniendo los rieles en estacado ó por medio

de un sistema de desagüe que dará seguridad al camino.

Balast.

El embalastado de la línea tendrá un espesor uniforme de treinta centímetros. El balast consistirá de arena gruesa, piedra quebrada, arcilla arenosa, barro quemado ú otro material conveniente que se encontrare al lado del camino. Se usará tambien arena fina, pero solamente debajo del balast.

Puentes.

Los puentes sobre los rios Jaltepec, Almoloya, Rio Verde, Buenavista, Jumuapa, Malatengo, Sarabia, Tortugeros, etc., de más de diez metros de abertura, serán de celosía ó puentes de traveses de palastro, como lo indica el tipo de los dibujos núms. 19 y 20; superestructura de fierro forjado, y los machones y estribos de mampostería ó fierro, como mejor convenga. El puente sobre el rio Tehuantepec deberá construirse para el tráfico comun y para el ferrocarril como lo indica el dibujo núm. 17. Puentes de menos de diez metros de abertura, serán construidos de conformidad con el dibujo núm. 21, con superestructura de fierro forjado y machones de mampostería.

Alcantarillas.

Los pasos de agua y alcantarillas, dibujo núm. 22, que no excedan de 3m.50 de abertura, serán construidos con machones de mampostería, ladrillo y superestructura de fierro forjado ó madera; si fuere necesario emplear bóvedas, éstas serán de piedra ó ladrillo; podrá emplearse tambien en las pequeñas aberturas tubos de fierro forjado ó fundido.

Obras de fierro.

El fierro forjado usado en todos los puentes, alcantarillas y pasos de agua, deberá ser perfecto, libre de toda clase de ampollas, escamas ú otros defectos, y de una resistencia á la tension de veinte to-

neladas por pulgada de seccion y extenderse á $\frac{1}{2}$ de pulgada sin fractura. Los remaches y tuercas sostendrán una resistencia á tension de veintidos toneladas por pulgada cuadrada de seccion sin fracturarse. Todos los agujeros se harán con precision, los remaches se pondrán calientes, bien cerrados en la obra y puestos de una manera perfecta, aplastados ó de gota de sebo, como se requiera. La obra de fierro cuando esté construida, recibirá una capa de pintura anti-corrosiva y despues de erigida, dos capas de pintura magnética. Todos los travesaños y traveses se probarán con un peso que no exceda de una y media toneladas por pié lineal de camino. Todo fierro fundido que se use en las columnas, pilotes de tornillo, placas de fundicion, zapatas y otros, estará limpio, bien fundido, libre de arena, burbujas ú otros defectos. No se permitirá el tapar agujeros con pedazos de madera ó fierro.

Mampostería.

Toda piedra que se use en la construccion de puentes, alcantarillas, pasos de agua y otras construcciones, será plana y dura, de la mejor calidad que se encuentre en el Distrito. Para toda obra de mampostería se hará uso de una mezcla de cal hecha en la proporcion de una parte de cal recien quemada y sin apagar, dos partes de arena limpia sin barro, y si se usa con cemento la mezcla, consistirá de una parte de cemento de Portland y tres partes de arena fina limpia.—La cal concreta en cimentaciones consistirá de buena cal fresca recien quemada y sin apagar, dos de arena fina y tres de arena gruesa ó piedra quebrada de una y media pulgadas, mezcladas en seco y despues bien incorporada con la cantidad conveniente de agua.

Vía permanente.

La vía permanente será tendida de acuerdo con el dibujo núm. 12, y será de una sola vía; el ancho de la vía, medio del interior de los rieles, será de 1m.435. An-

tes de tender los rieles, los durmientes serán cortados á la hacha á una medida propia, de acuerdo con el dibujo núm. 12, para asegurar á los rieles un perfecto asiento por todo el ancho del durmiente, con una inclinacion de 1 en 26. Los rieles se afianzarán á los durmientes con clavos de cabeza de perro, de una manera perfecta, y se les dará una separacion conveniente para la dilatacion antes de que las planchas de union se hayan atornillado, y la inclinacion del riel exterior de la curva se hará desaparecer en las porciones rectas de la línea, por lo menos en la longitud de dos rieles.

Durmientes.

Los durmientes serán de madera y tendrán las dimensiones que se ven en el dibujo núm. 12, sin nudos, grietas ú otros defectos.

Rieles y planchuelas.

Los rieles, exceptuando los que están sobre la línea, serán de acero de Béssemer, seccion de Viñolas, pesando cincuenta y seis libras por yarda lineal, con las necesarias planchuelas, tornillos, tuercas y clavos, como lo indica el dibujo núm. 12. Los rieles estarán bien hechos, libres de toda clase de defectos; los extremos serán cerrados á escuadra y probados de la siguiente manera:—1.º Para una distancia de tres piés entre los apoyos, se empleará un peso de quince toneladas, que obrará constantemente durante media hora y aplicado en el centro de la pieza de prueba, no debiendo hallarse deflexion alguna en ella al cabo de este tiempo.—2.º Para una distancia de tres piés entre los apoyos, se dejará caer un peso de quince quintales, comenzando á dos piés de altura y aumentando dos piés á cada golpe. El riel deberá aguantar seis golpes sin quebrarse.—Las planchuelas ó planchas de union serán de la mejor clase de acero, capaz de resistir á la tension de treinta toneladas por pulgada cuadrada de seccion. Los tornillos y clavos serán del me-

yor fierro maleado forjado, capaz de resistir á una tension de veintidos toneladas por pulgada cuadrada de seccion.

Telegrafo.

El telegrafo será construido sobre postes de fierro, distantes uno de otro setenta y cinco metros, con dos alambres galvanizados del número 8, B. W. G., y los aparatos necesarios para trabajar en siete oficinas.

Estaciones principales.

Las estaciones principales y las intermedias serán construidas como lo indican los dibujos números 16 y 14, con las oficinas, cambios, almacenes, tanques, etc., etc. Habrá dos estaciones principales, cinco intermedias y seis depósitos de agua, segun el detalle siguiente:—A. Estaciones principales, que comprenden cada una:—Un edificio para pasajeros, como lo indica el dibujo núm. 1.—Un cobertizo para mercancías, dibujo núm. 2.—Un almacén cubierto para mercancías, dibujo núm. 3.—Un almacén para mercancías abierto, dibujo núm. 3.—Una casa cubierta para wagnes, etc., dibujo núm. 4.—Una casa para locomotoras, dibujo núm. 5.—Un taller de reparacion, idem núm. 6.—Una bomba para locomotoras, pozo y tanque, idem núm. 7.—Dos semáforos, dibujo núm. 8.—Una báscula para pesar wagnes, idem núm. 9.—Una mesa giratoria, idem núm. 10.—Seis topes de vía (Buffer stops), idem núm. 11.—Veintidos juegos de cambios y cruzamientos, idem núm. 12.—Una grúa de mano, de tres toneladas, dibujo núm. 42.—Dos grúas de mano de dos toneladas, dibujo núm. 43.—Dos básculas para peso de una tonelada, dibujo núm. 43.—Una bomba para incendio con sus accesorios, completa, dibujo núm. 44.—B. Estaciones intermedias, comprendiendo cada una:—Un edificio para pasajeros y mercancías, como lo indica el dibujo núm. 13.—Una casa para jefe de estacion, dibujo núm. 13.—Una bomba de locomotora, piso y

tanque, dibujo núm. 7.—Un cobertizo abierto para mercancías, dibujo núm. 3.—Dos semáforos, dibujo núm. 8.—Una báscula para pesar wagnes, idem núm. 9.—Un tope de vía (Buffer stop), idem núm. 11.—Tres juegos, cambios y cruzamientos (points and crossings), dibujo núm. 12.—Dos grúas de mano de dos toneladas, dibujo núm. 42.—Una báscula para pesos de una tonelada, dibujo núm. 43.—Una bomba para incendio con sus accesorios, completa, dibujo núm. 44.—C. Depósitos de agua, comprendiendo cada uno:—Una casa para el guarda, como lo indica el dibujo núm. 15.—Una bomba para locomotora, pozo y tanque, dibujo núm. 15.—Todas las estaciones tendrán un drenaje perfecto.—Los talleres de las dos estaciones principales estarán provistos cada uno de la siguiente herramienta.

Utiles para talleres.

Una locomóvil de veinte caballos de fuerza, como lo indica el dibujo núm. 31.—Un torno de doce pulgadas (lathe), dibujo núm. 32.—Uno de siete pulgadas, idem, dibujo núm. 32.—Una máquina de doble engrane automático, para cepillar, de diez y seis pulgadas de carrera por seis piés, dibujo núm. 34.—Una idem idem para taladrar, 2½" diámetro vástago por treinta y seis, dibujo núm. 35.—Una idem idem perforada radial automática de doble engrane, de cuatro piés, seis de radio, dibujo núm. 36.—Una máquina para agujerear y cortar, movida por vapor ó de mano, con punzones de refaccion, dibujo núm. 37.—Una prensa hidráulica para ruedas de locomotoras, con bomba completa, doce pulgadas de juego, dibujo núm. 38.—Un banco de sierra circular, con uso de subir y bajar, completa, dibujo núm. 39.—Una máquina para escoplear, dibujo núm. 40.—Una fragua grande de herrero, con fuelle circular de doble corriente, de veintiseis pulgadas de diámetro, y todas sus pesas, completa, dibujo núm. 41.—Una fragua pequeña para idem, con

fuelles y pesas, completa, dibujo núm. 45.—Flechas y bandas completas.

Casas de guarda.

Veinte casas de guarda, como lo indica el dibujo núm. 14.—Veinte pasos á nivel, los que se levantarán en lugares en donde el Gobierno lo determine, dibujo núm. 3.

Material rodante.

Ocho locomotoras grandes, como lo indica el dibujo núm. 23 y 23 a.—Dos idem pequeñas, idem idem núm. 24 y 24 a.—Cinco coches de primera clase, idem núm. 25.—Quince idem de segunda idem idem núm. 25.—Ocho idem abiertos, idem núm. 26.—Diez carros para madera, idem núm. 27.—Cuarenta furgones, idem núm. 28.—Sesenta idem costado alto, idem núm. 29.—Ochenta idem idem bajo, idem núm. 30.—Doscientas cincuenta lonas embreadas.

Las locomotoras grandes estarán provistas de las siguientes piezas de refaccion.

Dos juegos de velas y varillas de conexión.—Dos idem completos extra de bronce ó chumaceras.—Cuatro émbolos y vástagos.—Ocho juegos extra de anillos de fierro fundido.—Dos cilindros de distribucion con cajas de vapor, válvulas y glándulas completas.—Dos juegos extra de glándulas y anillos.—Treinta y dos correderas (Croshead slippers).—Cuatro juegos completos de cajas de grasa.—Doce manzuelas.—Cuatro pernos de Crosshead.—Dos juegos completos de tubos y anilletas.—304.—Dos idem de resortes para chumaceras.—Cuatro resortes para bogie.—Ocho juegos de zapatas de garrote, de fierro fundido.—48.—Cuatro manómetros.—Cuatro inyectoros.—Cuatro válvulas del freno de vapor.—Dos émbolos y varillas para el freno de vapor.—Seis juegos de anillos para idem.—Ocho tornillos de garrote y zapatas.—Dos juegos completos de pernos para garrote.—Dos idem idem de idem de tope y de traccion

para adelante.—Dos idem idem de idem de tope y de traccion para atrás.—Diez y seis resortes extra de refaccion para los mismos.—Ocho juegos de barras para parrillas.—Cuatro válvulas reguladoras.—Treinta y dos taponos para lodo y cuatro fusibles.—Ocho vidrios para lámpara.—Dos quintales remaches de cobre, grandes.—Dos idem idem de idem chicos.—Cuatro idem idem de fierro.—Ocho docenas tubos para nivel.—Cuatro extendedores de tubos.—Las piezas de refaccion para las locomotoras chicas, serán las mismas que las enumeradas para las grandes, solamente siendo la mitad en número.

Piezas de refaccion para wagones y furgones.

Doscientos topes completos.—Cuarenta juegos (pares) de ruedas y ejes.—Ochenta resortes y sus accesorios.—Pernos y tuercas, surtidos.

Rieles y durmientes de refaccion.

Cinco kilómetros rieles de refaccion y sus accesorios.—Durmientes de refaccion para cinco kilómetros.

Muelle en Salina Cruz.

Un muelle de fierro en el puerto de Salina Cruz, de la longitud necesaria para llegar á una profundidad de nueve metros en marea baja, y anchura competente, con sus correspondientes grúas de servicio y ferrocarril de doble vía sobre el mismo muelle.

NOTA.—Queda admitido por las partes contratantes el detalle que precede, con la sola excepcion, por lo que se refiere al material rodante que deberá entregar la Empresa constructora para el servicio de la línea, sobre cuyo punto se conviene en que se resolverá en su oportunidad de la competencia de dicho material para el servicio amplio de la línea, en cuanto á su capacidad y potencia, esperándose al efecto la llegada del ingeniero en jefe de

la Empresa constructora, á fin de que se resuelva por la Secretaría de Fomento la admision de la potencia de las máquinas y capacidad del resto del material rodante conforme al catálogo de dibujos presentado por la Empresa constructora, entendido que solo tiepe derecho la Secretaría á exigir mayor potencia y capacidad en las máquinas y material rodante, pero sin que exceda del número propuesto.

México, Octubre 15 de 1888.—*Carlos Pacheco.—Justino Fernandez.*

NÚMERO 10,286.

Octubre 16 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. Luis Pauer, por su nuevo procedimiento de beneficio de metales. El interesado pagará por derecho de patente, cien pesos en títulos reconocidos de la Deuda pública.

NÚMERO 10,287.

Octubre 16 de 1888.—Circular de la Secretaría de Guerra.—Sobre reconocimiento de soldados que quieran reengancharse.

Secretaría de Guerra.—Circular núm. 110.—El Presidente de la República se ha servido disponer, que á los soldados que cumplido su tiempo pretendan reengancharse, se les reconozca por el médico del batallon ó regimiento á que pertenezcan, á fin de conocer si conservan las condiciones de salud que exige á los reclutas para ser admitidos al servicio, el art. 29 de la Ordenanza general del Ejército.

Lo que comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Libertad y Constitucion, México, Octubre 16 de 1888.—Por ausencia del Se-

cretario, *Ignacio M. Escudero*, Oficial mayor.—Al....

NÚMERO 10,288.

Octubre 17 de 1888.—Decreto del Gobierno.—Formacion del Batallon de Artillería de Plaza y Costa.

Secretaría de Guerra.—El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“Porfirio Diaz, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades concedidas al Ejecutivo de la Union por decreto de 5 de Diciembre de 1887 para el arreglo del Ejercicio y Armada nacional, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1. Se suprimen las compañías de Artillería denominadas fijas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlan y Campeche.

2. Con las expresadas compañías se formará un batallon del arma, que se denominará de Plaza y Costa, cuyo personal y sueldos serán los siguientes:

Plana Mayor.—1 Coronel, \$7 75; 2,828 75¹.—1 Teniente coronel, 4 96; 1,810 40.—1 Mayor, 4 28; 1,562 20.—1 Ayudante capitán primero, 3 13; 1,142 45.—1 Subayudante teniente, 2 14; 781 10.—1 Guarda-almacén de 1.^o, 3 13; 1,142 45.—4 Id. de 2.^o, á \$901 55: 2 47; 3,606 20.—1 Sargento 1.^o de clarines, 0 99; 361 35.—1 Idem picador, 0 99; 391 35.—1 Cabo de clarines, 0 44; 160 60.—4 Artificieros de 2.^o á \$361 35: 0 99; 1,445 40.—4 Idem de 3.^o, á \$226 30: 0 62; 905 20.—Lavado para una plaza, 0 02: 7 30.—Forraje para un caballo de silla, 0 22; 80 30.—Suma, 16,195 05.

Cuatro compañías.—4 Capitanes primeros, á \$1,152 45: 3 13; 4,569 80.—4 Idem segundos, á \$963 30: 2 64; 3,854 40.—4 Tenientes, á \$781 10: 2 14; 2,124 40.—

1 La primera cifra indica la *Cuota diaria fija*; la segunda la *Asignacion anual*.

8 Subtenientes, á \$722 70: 1 98; 5,781 60.—4 Sargentos primeros, á \$361 35: 0 99; 1,445 40.—24 Idem segundos, á \$313 90; 0 86; 7,533 60.—48 Cabos, á \$160 60: 0 44; 7,708 80.—12 Clarines, á \$138 70; 0 38; 1,664 40.—200 Artilleros, á \$138 70: 0 38; 27,740 00.—4 Cabos trenistas, á \$270 10: 0 74; 1,080 40.—8 Trenistas de 1.^o, á 226 30: 0 61; 1,810 40.—16 Idem de 2.^o, á \$182 50: 0 50; 2,920 00.—4 Mancebos, á \$182 50; 0 50; 730 00.—Gratificacion para 40 artilleros de 1.^o, á \$12 00; 480 00.—Lavado para 292 plazas, á \$7 30: 0 02; 2,131 60.—Forraje para 8 caballos de silla, á \$80 30: 0 22; 642 40.—Idem para 96 mulas de tiro, \$80 30: 0 22; 7,708 80.—Suma, 80,926 00.

Gratificaciones.—Al coronel, para gastos de escritorio, cada mes \$8; 96 00.—Al mayor, para idem idem, cada mes \$5; 60 00.—Al ayudante, idem idem, cada mes \$2; 24 00.—Al subayudante, idem idem, cada mes \$1; 12 00.—A 4 capitanes primeros, idem idem, cada mes \$2; 96 00.—A 4 idem segundos, idem idem, cada mes \$2; 96 00.—A 4 sargentos primeros, idem idem, cada mes \$1; 48 00.—Suma, 432 00.—Total, \$97,553 05.

Artículo transitorio.—El presente decreto comenzará á regir el 1.^o de Noviembre del corriente año.

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

Dado en el Palacio Nacional de México á 17 de Octubre de 1888.—*Porfirio Diaz.*—Al C. general de Division Pedro Hinojosa, Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.—Presente.”

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Libertad y Constitucion, México, Octubre 17 de 1888.—Por ausencia del secretario, *Ignacio M. Escudero*, Oficial mayor interino.