

de 1889.—*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, Mayo 25 de 1889.—*Pacheco*.—Al....

NÚMERO 10,450.

Mayo 27 de 1889.—*Decreto del Congreso*.—*Licencia para aceptar una condecoracion*.

Secretaría de Relaciones.—El Presidente de la República ha tenido á bien dirigirme el decreto que sigue:

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

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo que sigue:

El Congreso de los Unidos Mexicanos, decreta:

Artículo único. Se concede licencia al C. Encarnacion Payén para que pueda aceptar la condecoracion que le ofrece el gobierno español.—*Luis G. Medrano*, diputado presidente.—*Manuel G. Cosío*, senador presidente.—*Roberto Núñez*, 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 Union, en México, á 27 de Mayo de 1889.—*Porfirio Diaz*.—Al C. Lic. Ignacio Mariscal, Secretario de Estado y del despacho de Relaciones Exteriores.”

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demás fines, protestándole mi atenta consideracion.—*Mariscal*.—Al....

NÚMERO 10,451.

Mayo 27 de 1889.—*Decreto del Congreso*.—*Aprueba las reformas hechas al Contrato de concesion del ferrocarril de Puebla á Oaxaca y Tehuantepec*.

Secretaría de Fomento, colonizacion, industria y comercio.

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 el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo que sigue:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

Artículo único. Se aprueba el Contrato celebrado en 3 de Mayo del presente año, entre el C. Manuel Fernandez Leal, Oficial mayor de la Secretaría de Estado y del despacho de Fomento, en representacion del Ejecutivo, y el Sr. Alberto J. Campbell, representante del Sr. Harry R. Read, reformando algunos artículos de la concesion del ferrocarril de Puebla á Oaxaca y Tehuantepec, fecha 21 de Abril de 1888, que modificó la de 21 de Abril de 1886, relativa al ferrocarril de Tehuacan á Oaxaca.

*Luis G. Medrano*, diputado presidente.—*Manuel G. Cosío*, 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 Union, en México, á 27 de Mayo de 1889.—*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, Mayo 27 de 1889.—*Pacheco*.—Al....

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

CONTRATO

celebrado entre el C. Manuel Fernandez, Oficial mayor de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el Sr. Alberto J. Campbell en representacion del Sr. Harry R. Read, reformando algunos artículos de la concesion del Ferrocarril de Puebla á Oaxaca y Tehuantepec, fecha 21 de Abril de 1888, y cuya concesion modificó á la de 21 de Abril de 1886, relativa al Ferrocarril de Tehuacán á Oaxaca.

Art. 1. Se reforman los arts. 1.º en sus fracs. III, IV y XIX, y el 3.º de la referida concesion de 21 de Abril de 1886, los cuales quedarán como sigue:

I.—“III.—Art. 4. La Empresa gozará del plazo de diez años para la conclusion de toda la línea, contados desde la fecha de la aprobacion de los planos y presupuestos de que se hablará despues; pero en el concepto de que la seccion de Puebla á Oaxaca deberá quedar terminada dentro de los seis primeros años de dicho plazo, y en los cuatro años restantes la seccion de Oaxaca á Tehuantepec. La Empresa queda obligada á comenzar los trabajos dentro de los seis meses de la fecha de estas reformas y se continuarán salvo impedimento de fuerza mayor, debiendo concluirse por lo menos 120 kilómetros en cada bienio, contados desde la aprobacion de los planos hasta terminar toda la línea en el plazo de los diez años fijados.”

II.—“IV.—Art. 5. Los reconocimientos de la línea se continuarán haciendo por secciones de 40 kilómetros por lo menos, cuyos planos y perfiles se irán sometiendo sucesivamente á la aprobacion de la Secretaría de Fomento, sin perjuicio del derecho de la Empresa de presentar los planos de toda la línea si así le conviniere.—Los presupuestos de la construccion de la línea se continuarán presentando por secciones de 40 kilómetros ó por tramos de mayor longitud, segun se convenga entre la Secretaría de Fomento y la Empresa.—Dichos planos, perfiles y presupuestos se presentarán por duplicado, á fin de que un ejemplar se devuelva á la Empresa con la nota de aprobacion y el otro con igual anotacion se conserve en los archivos de la misma Secretaría.—Ninguna

seccion kilométrica podrá construirse sin que preceda la aprobacion de los planos respectivos. La Secretaría de Fomento deberá resolver dicha aprobacion dentro de los dos meses siguientes á la fecha en que se presenten los planos.—Si en los trazos hubiere diferencia entre el ingeniero del Gobierno y el de la Empresa, la Secretaría de Fomento, oyendo las razones de uno y otro, resolverá la diferencia. Si ésta versare sobre el presupuesto, se nombrarán peritos por cada parte y un tercero para el caso de discordia.”

III.—“XIX.—Art. 51. En caso de caducidad por falta de cumplimiento en lo prevenido en las fracs. I y II del artículo anterior, perderá la Empresa el depósito constituido y las concesiones otorgadas por este Contrato, de las cuales podrá disponer libremente el Gobierno de la Union; pero aquella conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido en los términos de este mismo Contrato, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion, y el derecho á percibir los réditos correspondientes segun el art. 18. El Gobierno de la República ó el individuo ó Compañía á quienes se traspase la concesion que haya caducado, tendrá derecho para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, hecho segun el avalúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia. Para los efectos de dicha caducidad, se entiende dividida la línea en las dos secciones que se fijan en el art. 4.º, sin perjuicio de las otras causas que establece el mismo art. 4.º Queda igualmente estipulado que si la Empresa no construye la seccion de Puebla á Oaxaca dentro del período de seis años que se fija en el inciso I de este Contrato, además de la pérdida de todo el depósito de que luego se hablará, perderá las concesiones otorgadas por



este Contrato, disponiendo el Gobierno de la parte construida en los términos antes expresados. En el caso de que construyere dicha seccion y no la de Oaxaca á Tehuantepec en el plazo respectivo, subsistirá la concesion solamente para la primera seccion y se declarará la caducidad por lo relativo á la segunda, perdiendo la Empresa la parte del depósito en los términos que se establecen en el siguiente inciso.”

IV.—El art. 3.º de la concesion de 21 de Abril de 1888, dirá: “Art. 3.º Además del depósito de \$ 10,000 que en títulos de la Deuda pública no diferida tiene ya hecho el concesionario en el Banco Nacional de México, constituirá otro de \$ 140,000 tambien en títulos de la Deuda pública no diferida, á los seis meses de la fecha de la promulgacion de estas reformas, y cuya suma total de \$ 150,000 garantiza la construccion de la línea en los términos siguientes: \$ 30,000 por la seccion de Puebla á Oaxaca y \$ 120,000 por la seccion de Oaxaca á Tehuantepec. No obstante esta division de garantía, queda convenido que si la Empresa no construyere la seccion de Puebla á Oaxaca en el plazo de seis años que se fija en el inciso I, perderá los \$ 150,000 que constituyen el total de la garantía. Si construyere dicha seccion de Puebla á Oaxaca dentro del plazo marcado y no concluyere la de Oaxaca á Tehuantepec en el período que para ello se señala en dicho inciso, entonces perderá solamente \$ 120,000, quedando libres los 30,000 restantes.”

2. Quedan en todo su vigor y fuerza las estipulaciones contenidas en las concesiones de 21 de Abril de 1886 y 21 de Abril de 1888 en todo lo que no hubieren sido expresamente modificadas por el presente Contrato.

México, Mayo 3 de 1889.—*M. Fernandez*, Oficial mayor.—*A. J. Campbell*.

El Contrato que se modifica por el que antecede, es el siguiente:

#### CONTRATO

celebrado entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el C. Lic. Ignacio Mariscal, en representacion del Gobierno del Estado de Oaxaca, reformando y adicionando algunos artículos de la ley de concesion relativa al Ferrocarril de Tehuacan al mencionado Estado, de fecha 21 de Abril de 1886.

Art. 1. Se reforman los arts. 1.º, 2.º, 4.º, 5.º, 11, 12, 14, 17, 18, 19, 20, 26, 27, 28, 41, 42, 46, 50, 51 y 54, relativos á la mencionada concesion del Ferrocarril de Tehuacan á Oaxaca, de fecha 21 de Abril de 1886, de la manera siguiente:

I.—“Art. 1.º Se autoriza al Gobierno del Estado de Oaxaca para construir por su cuenta, ó por la de una ó varias compañías que organice, y para explotar de la misma manera durante noventa y nueve años, una línea de ferrocarril con su correspondiente telégrafo y teléfono para el servicio del ferrocarril, que partiendo de Tehuacan termine en Tehuantepec, entroncando con el Ferrocarril Nacional del Istmo ó en un puerto del Pacífico en el Estado de Oaxaca, pasando, en todo caso, por la capital del mismo.”

II.—“Art. 2. La Empresa queda tambien facultada para extender la línea hasta la ciudad de Puebla ó hasta un punto de la línea del Ferrocarril Mexicano que se juzgue conveniente con aprobacion de la Secretaría de Fomento.”

III.—“Art. 4. La Empresa gozará libremente del plazo de diez años para la conclusion de la línea, contados desde la aprobacion de los planos y presupuestos de que se hablará despues, estando obligada á dar principio á los trabajos de construccion, previa la aprobacion expresada, dentro de los diez y ocho meses siguientes á la fecha de este Contrato, y á concluir 120 kilómetros cada dos años por lo menos. Al término de los diez años toda la línea deberá estar concluida en definitiva y en buen estado al servicio público.”

IV.—“Art. 5. El reconocimiento de la línea y su presupuesto se harán por secciones de 40 kilómetros á lo menos, que su-

cesivamente se irán sometiendo á la aprobacion de la Secretaría de Fomento, sin perjuicio del derecho de la Empresa de presentar los planos y presupuestos de toda la línea. Estos planos y presupuestos se presentarán por duplicado á fin de que un ejemplar se devuelva á la Empresa con la nota de su aprobacion, y el otro, con igual anotacion, se conserve en los archivos del Ministerio. Ninguna seccion podrá construirse antes de la aprobacion de los planos respectivos. La Secretaría de Fomento deberá resolver sobre la aprobacion de los planos, dentro de los dos meses siguientes á su presentacion. Si en los trazos hubiere diferencia entre el ingeniero del Gobierno y el de la Empresa, la Secretaría de Fomento, oyendo las razones de uno y otro, resolverá la diferencia. Si ésta versare sobre el presupuesto, se nombrarán peritos por cada parte y un tercero para el caso de discordia.”

V.—“Art. 11. La anchura de la vía podrá ser de 1 metro 45 centímetros ó 914 milímetros, ó bien de 75 centímetros. En el primer caso, el peso de los rieles, que deberán ser de acero, no podrá ser menor de 28 kilogramos por metro lineal; los radios de las curvas podrán reducirse solamente hasta 100 metros, y las pendientes no excederán de 3 por 100; en el segundo caso, el peso de los rieles, que serán de acero, no será menor de 20 kilogramos por metro lineal; los radios de las curvas solo podrán llegar al minimum de 50 metros y las pendientes no podrán exceder de 4 por 100. Finalmente, en el tercer caso, el peso de los rieles podrá reducirse hasta 15 kilogramos por metro lineal, debiendo ser de acero; los radios de las curvas no podrán ser menores de 40 metros y las pendientes no podrán pasar de 5 por 100 como maximum. Las condiciones establecidas en este artículo podrán variarse por la Empresa con la aprobacion de la Secretaría de Fomento en casos excepcionales. La Empresa, al

presentar los primeros planos manifestará cuál de las anchuras de vía expresadas ha elegido, para los efectos de la presente estipulacion.”

VI.—“Art. 12. El Gobierno del Estado de Oaxaca ó la Compañía ó compañías que organice, podrán importar, libres de toda clase de derechos de importacion ó aduana y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, durante la construccion, y quince años más para la construccion, explotacion, conservacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica y telefónica y sus accesorios, los siguientes artículos:

*Material fijo para la vía.*—Rieles, crampas para vías, tuercas y tornillos para idem, 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 construccion, 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 idem, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeas 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 las calderas, hogares para las máquinas, tenders completos.

*Material para telégrafo y teléfono.*—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, idem para express, idem para correo, idem 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 introducirá libremente la Compañía para el uso exclusivo de la vía; 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.

Por los demás materiales y efectos para el ferrocarril no comprendidos en la lista anterior, el Gobierno abonará á la Compañía la suma de \$30 anuales como máximo por cada kilómetro que tenga en explotación, y por el mismo período de que se habla en el párrafo primero de este artículo. El abono de esta suma de \$30 se hará á la Compañía precisamente en las introducciones que haga de dichos materiales y efectos, debiendo practicarse con la Secretaría de Hacienda las liquidaciones cada dos meses, y cubriendo desde luego la Compañía, en efectivo, el saldo que resultare á su cargo. Si por algún caso imprevisto, aun el de fuerza mayor, se paralizase en todo ó en parte el tráfico de la línea, cesará el abono de los \$30 anuales por kilómetro, en la proporción que corresponda y por el tiempo que dure la suspensión. Durante los primeros años de construcción, y seis meses antes que aquella empiece, podrá importar las herramientas y efectos necesarios para la construcción, libres de derechos, garantizando á satisfacción del Ejecutivo, que las herramientas y efectos importados se emplearán únicamente en ese objeto, con las reglas y limitaciones que dicten las Secretarías de Fomento y Hacienda.

VII.—“Art. 14. Para la construcción y explotación de las líneas de ferrocarril,

telégrafo y teléfono autorizadas por este Contrato, se concede á la Empresa el derecho de vía hasta la anchura de 70 metros en toda la extensión del ferrocarril. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, así como para los depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la Nación, se entregarán á la Empresa sin retribución alguna. De la misma manera podrá la Empresa tomar de los terrenos de propiedad nacional los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y sus dependencias. Los caminos públicos no podrán ser ocupados sino previo permiso del Ejecutivo, y reponiéndose por la Empresa en los términos que se prevengan por el Ministerio de Fomento.”

VIII.—“Art. 17. La Empresa queda autorizada para emitir libremente acciones comunes, de preferencia, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar á individuos ó asociaciones particulares la vía y sus dependencias, transmitiendo el derecho de explotarla en todo ó en parte, según se fuere construyendo. Las hipotecas y demás actos y contratos que lo requieran, serán registrados en la ciudad de México, y ese registro será suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiere á la línea, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.”

IX.—“Art. 18. Para auxiliar la construcción y explotación de las líneas de ferrocarril, telégrafo y teléfono, objeto de esta concesión, el Gobierno federal pagará á la Empresa durante quince años el interés de 8 por 100 anual sobre el presupuesto aprobado por la Secretaría de Fomento de la vía permanente, obras de arte y valor de terrenos ocupados, según los arts. 4.º y 5.º El rédito y el plazo

comenzarán á correr respecto de los kilómetros coestruidos y aprobados, desde su aprobación por la Secretaría de Fomento, excluyéndose el valor presupuestado de aquellas obras que comprendidas en el presupuesto general de la sección aprobada, aun no estuvieren hechas, pues los réditos sobre tal valor no se pagarán á la Empresa sino á la fecha de su conclusión y aprobación, que deberá ser dentro de los diez años que se expresa en el art. 4.º”

X.—“Art. 19. Para hacer efectivo el pago de los intereses, el Gobierno federal consigna y aplica, en primer lugar, el producto de la contribución federal que se recaude en el Estado de Oaxaca, y en segundo lugar, en lo que no alcanzare á cubrir dicha contribución, el 2 por 100 de todos los derechos que se causaren en las aduanas marítimas y fronterizas de la República. Al efecto, al recibirse cada tramo de 40 kilómetros ó más, se emitirán por la Tesorería general de la Federación y se entregarán á la Empresa quince series de certificados, correspondiendo cada serie á los réditos que por el tramo recibido deban pagarse en cada uno de los años fiscales. Estos certificados serán al portador y se denominarán: “Certificados de réditos del Ferrocarril de Oaxaca.” Los certificados serán admisibles desde luego en pago de la contribución federal que se cause en el Estado de Oaxaca, y los que no hubieren sido amortizados con el producto de dicha contribución en el año en que debieren serlo serán canjeados por la Tesorería general de la Federación por otros certificados. Estos nuevos certificados serán admisibles en pago del 2 por 100 de los derechos que se causen en las aduanas marítimas y fronterizas de la República hasta su completa amortización. Si los productos consignados al pago de los intereses por el Gobierno federal no fueren suficientes para cubrir en su totalidad lo adeudado, pagará la Tesorería general de la Federación el deficiente.”

XI.—“Art. 20. No se podrá admitir en numerario ó en otra especie que no sean los certificados de que habla el artículo precedente, ni el pago de la contribución federal, ni el del 2 por 100 de los dechos aduanales en sus respectivos casos si los hubiere en el lugar del pago, bajo la pena de quedar sujeto el interesado á segunda paga. Esta será de doble cantidad de la no pagada en certificados, exhibiendo la mitad en ellos para que la disposición de esta ley quede cumplida, y la otra mitad en dinero aplicable á los denunciados.”

XII.—“Art. 26. La Empresa podrá poner en explotación los tramos de 40 kilómetros ó menos que vaya construyendo, previo reconocimiento hecho á sus expensas por ingenieros nombrados por el Gobierno, el cual, oído el parecer de éstos, autorizará ó no la explotación del tramo. 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.”

XIII.—“Art. 27. Las vías férreas que en adelante se construyan, podrán enlazarse con la que es objeto del presente Contrato, y sobre ésta podrán circular los trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vías y de sus dependencias una cantidad que no exceda de 60 por 100 de lo que, con