V. Deuda flotante y otras de la Empresa, explicando la clase á que pertenezcan.

VI. Importe de lo devengado y percibido por subvencion.

VII. Número de kilómetros de camino construido y puesto en explotacion.

VIII. Descripcion y costo real del camino construido.

IX. Descripcion y costo probable de la parte por construir.

X. Cantidad percibida por pasajeros, y número de los de cada clase.

XI. Cantidad percibida por fletes, especificando la clase de la carga conducida.

XII. Gastos de explotacion.

50. En el evento de que por cualquiera causa dejare de terminarse la vía principal en los plazos de que se habla en los arts. 8º y 10º de este contrato, pagará la Empresa respectiva al tesoro federal, y con los productos netos de la explotacion de la parte construida, una multa de mil pesos por cada uno de los kilómetros que hubiere dejado de construir.

51. Las concesiones hechas por este contrato, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no comenzar los trabajos y por no hacer la construccion en los plazos prevenidos en los artículos 8º y 10º

II. Por enajenar, traspasar ó hipotecar esta concesion, ó los derechos que de ella se derivan, á algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa, siendo además nula toda estipulacion hecha en este sentido.

La caducidad será declarada administrativamente por el ejecutivo, luego que tenga lugar.

52. En caso de caducidad por falta de cumplimiento á lo prevenido en los artículos 8 y 10, perderá la Empresa las concesiones otorgadas por este contrato, de las cuales el gobierno de la Union podrá disponer libremente; pero la Empresa conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion. El gobierno de la República, ó el individuo ó compañía á quien éste conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, prévio el pago correspondiente, hecho segun el valúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados uno por cada parte, los cuales, ántes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

53. Si la caducidad fuere causada por enajenacion, hipoteca ó traspaso á un gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, además de la nulidad del acto y de la caducidad del presente contrato, se dará por espirado desde ese momento el plazo concedido para la explotacion de la vía, y la nacion entrará desde luego en posesion de ella y de todos sus accesorios, sin que la Empresa tenga derecho á indemnizacion de ninguna especie.

54. Al término de los noventa y nueve años, el ferrocarril con sus estaciones y demás inmuebles, y con la dotacion de material rodante que á juicio de peritos fuere necesaria, pasará en perfecto buen estado, y sin más gravámen que el prefijado en el art. 19, á ser propiedad de la nacion. El valor del material rodante será pagado á la Empresa con los productos líquidos de la explotacion, abonándosele un rédito de diez por ciento al año, por la cantidad que se le adeude, miéntras no se termine el pago.

Entre el tercero y el segundo año anteriores al término de la concesion, se practicará, con la intervencion de un perito nombrado por el ejecutivo, un inventario de todos los bienes muebles que pertenezcan á la Empresa, siendo nula la enajenacion 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.

TRANSITORIO.

55. Miéntras dure la construccion de la línea y hasta cinco años despues de que dicha construccion se haya terminado ó de que por caducidad de la concesion se haya suspendido, podrá aumentarse hasta en un centavo de peso el flete por cada tonelada de 1,000 kilógramos de mercancías, por cada kilómetro de distancia, y para cada una de las tres clases que expresa el art. 26.

ARTÍCULO ADICIONAL.

56. Los gobiernos de los Estados ó la compañía que ellos mismos organicen, se comprometen á no traspasar ni enajenar las concesiones otorgadas en este contrato, ni el ferrocarril ni el telégrafo, á un particular ó á otra compañía sin consentimiento prévio del gobierno federal, siendo nula y de ningun valor toda estipulacion de traspaso ó enajenacion sin ese requisito.

México, Setiembre 6 de 1880.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—*Joaquin M. Alcalde.—A. Castillo.—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 Union en México, á 6 de Setiembre de 1880.—*Porfirio Diaz.*—Al C. Manuel Fernandez, oficial mayor, encargado del despacho de la secretaría de fomento, colonizacion, industria y comercio."

Lo que comunico á vd. para su conocimiento.

Libertad en la Constitucion. México, Setiembre 6 de 1880.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—Al....

NÚMERO 8220.

Setiembre 7 de 1880.—Decreto del Gobierno.—Contrato celebrado para la construccion de un ramal de ferrocarril en el Estado de Hidalgo.

Secretaría de Estado y del despacho de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República mexicana.—Seccion 3ª—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 la autorizacion dada al ejecutivo por las leyes de 27 y 31 de Mayo del corriente año, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

celebrado entre el C. Manuel Fernandez, oficial mayor de la Secretaría de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el C. Rafael Cravioto, gobernador constitucional del Estado de Hidalgo, para la extension de las líneas de ferrocarril concedidas al mismo.

Art. 1. Se autoriza al gobierno del Estado de Hidalgo para construir por su cuenta ó por la de una ó varias compañías que al efecto organice y para explotar de la misma manera durante noventa y nueve años un ramal de ferrocarril con su telégrafo correspondiente, que partiendo de San Agustin ó de otro punto sobre el que actualmete está construyendo con direccion al de México á Veracruz, termine en Huehuetoca ó en cualquier otro punto sobre el de México al Interior.

2. El ramal expresado en el artículo anterior será considerado como parte de las líneas concedidas al Estado de Hidalgo por el contrato de 28 de Enero de 1878 que fué aprobado por decreto de 2 de Febrero del mismo año y se construirá y explotará con arreglo á las prevenciones de dicho contrato. Este ramal estará concluido dentro de cuatro años, contados desde la fecha en que se promulgue la aprobacion de este contrato.

3. Si la Empresa lo juzgare conveniente podrá adoptar para la vía una anchura de un metro cuatrocientos treinta y seis milímetros, fijándose en tal caso el *mínimum* para los radios de las curvas en cien metros y para el peso de los rieles en veintiocho kilógramos por metro siendo de fierro ó en su equivalente á juicio de la secretaría de fomento siendo de acero.

4. Si al terminarse la construccion del camino hasta Tulancingo, ó ántes, quisiere la Empresa extenderlo entre las inmediaciones de Tulancingo y las de Túxpam ó viceversa, podrá hacerlo con arreglo á lo prevenido en la concesion, aprobada por decreto de 2 de Febrero de 1878, con tal que en cada año concluya por lo ménos, treinta y dos kilómetros.

5. Las tarifas por la explotacion así como las prevenciones de la fraccion V del art. 17 y las del 40 de la concesion para la línea de Puebla á Izúcar de Matamoros, serán aplicables á las líneas á que se refiere este contrato.

México, Setiembre 7 de 1880.—*Manuel Fernandez*, oficial mayor.—*Rafael Cravioto.*

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 7 de Setiembre de 1880.—*Porfirio Diaz.*—Al C. Manuel Fernandez, oficial mayor encargado del despacho de la secretaría de fomento, colonizacion, industria y comercio."

Lo que comunico á vd. para su conocimiento.

Libertad en la Constitucion. México, Setiembre 7 de 1880.—*Manuel Fernandez*, oficial mayor.—Al....

NÚMERO 8221.

Setiembre 8 de 1880.—Decreto del Gobierno.—Contrato celebrado para la construccion de un ferrocarril de México á Leon, y de esta ciudad á Paso del Norte.

Secretaría de Estado y del despacho de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República mexicana.— Seccion tercera.

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 la facultad que concede al ejecutivo el artículo único de la ley de 1º de Junio del corriente año, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

celebrado entre el C. Manuel Fernandez, oficial mayor de la Secretaría de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y los CC. Sebastian Camacho y Ramon G. Guzman, en representacion de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, para la construccion de dos líneas de ferrocarril, una de México á la costa del Pacífico, y la otra de México al Paso del Norte.

CAPÍTULO I.

Construccion de las vías férreas.

Art. 1. Se autoriza á la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, para construir y explotar dentro de noventa y nueve años contados desde la fecha de esta concesion, las siguientes líneas de ferrocarril con su correspondiente telégrafo:

I. De México á la ciudad de Leon en el Estado de Guanajuato, ligando las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato y Silao.

II. De Leon á Paso del Norte ligando las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua.

III. Del punto que se juzgue más conveniente de la ciudad de México á Leon, ó de la línea á que se refiere la fraccion anterior, á otro punto sobre la costa del Pacífico, ligando la ciudad de Guadalajara.

Al espirar los noventa y nueve años de la concesion, el ferrocarril pasará en buen estado y libre de todo gravámen al dominio de la nacion; pero el gobierno deberá comprar todas las estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere la compañía para el uso y explotacion del camino, con obligacion de pagar al contado el precio que á tales estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres fijasen dos peritos, nombrados uno por cada parte, ó un tercero en caso de discordia designado préviamente por los mismos. Si entónces conviniere al gobierno arrendar ó enajenar el ferrocarril, gozará

la compañía del derecho de preferencia por el tanto.

2. Habiendo recibido ya la compañía parte de los planos de los terrenos y de las obras de la extinguida Compañía del Ferrocarril Central, el valor que tuvieren se adeudará á la compañía por cuenta de subvencion, con las bases siguientes:

I. Los planos que aprovechare la compañía por ser el mismo trazo que hubiere de seguir ahora, se valuarán por peritos.

II. Los terrenos se estimarán al precio de costo, comprobado por los títulos respectivos de compra, que se entregarán desde luego á la compañía.

III. Estando ocupadas las obras de la cuesta de Barrientos, que aun son de propiedad de la nacion, por la Compañía del Ferrocarril de Toluca, y en parte por la Compañía del Central, se cargará el valor de dichas obras fijado por los peritos que nombró la secretaría de fomento en 1877, por mitad á ambas compañías. Las otras obras las tomará la compañía por el mismo valor que se les fijó en aquella época.

3. El trazo que deberá seguir la línea en la parte comprendida en los planos aprobados á la extinguida Compañía del Ferrocarril Central, será el que éstos determinan, pudiendo continuarse conforme á ellos las obras comenzadas; pero tanto las modificaciones que puedan ser necesarias como los mapas de nuevos reconocimientos y el trazo de la línea, en la parte no comprendida en esos planos, serán sometidos á la aprobacion de la secretaría de fomento, á cuyo efecto se le remitirá una copia de dichos mapas.

Igualmente se declara aprobado el trazo de los sesenta kilómetros comprados por la Compañía Limitada del Ferrocarril central Mexicano, á la Compañía del ferrocarril de Guanajuato; y las obligaciones que la primera de dichas compañías se impone con respecto á esos sesenta kilómetros, se reducen á ampliarlos hasta la anchura normal de un metro cuarenta y cuatro centímetros, con las condiciones necesarias para la seguridad del tráfico.

4. Los trazos que deberán seguir las líneas á que este contrato se refiere, serán los que, conforme á los reconocimientos y trazos que haga la compañía y apruebe la secretaría de fomento, se consideren como más á propósito para realizar las comunicaciones internacional é interoceánica y la de las ciudades que quedan especificadas.

5. Los plazos para comenzar y concluir los reconocimientos y trazos expresados, serán los siguientes:

I. Los trazos de la línea de México á Leon, estarán concluidos dentro de ocho meses, contados desde esta fecha.

II. Dentro de los tres meses siguientes contados de la misma manera, la Compañía comenzará el reconocimiento de las demás líneas, por secciones de ciento sesenta kilómetros. El de la primera seccion estará concluido, y los planos consiguientes sometidos á la aprobacion de la secretaría de fomento, nueve meses despues de comenzado, y así sucesivamente, de suerte que el de todas las líneas estará concluido dentro de cuatro años.

Cuando sean presentados los planos á la secretaría de fomento, deberá resolver dentro de un mes, respecto de los correspondientes á la primera seccion, y dentro de dos, respecto de los de las otras.

Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinadas á los reconocimientos y trazos, un ingeniero que deberá nombrar el ejecutivo, cuya remuneracion, no excediendo de cuatro mil pesos anuales, será fijada por éste y pagada por la compañía, á cuyo efecto ésta comunicará á la secretaría de fomento, con diez dias de anticipacion, la fecha en que comenzarán aquellos para la primera seccion, y con cuarenta dias para los subsecuentes. La ausencia de los ingenieros del gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

6. Los trabajos de construccion de la