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

línea de México á Leon, estarán concluidos hasta Irapuato el 31 de Diciembre de 1881, y hasta su término en la ciudad de Leon el 31 de Diciembre de 1882.

En las líneas á Paso del Norte y al Océano Pacífico la compañía comenzará los trabajos dentro de los cuatro meses siguientes á la inauguracion del ferrocarril de México á Leon, ó ántes si le conviniere, principiando la línea al Pacífico precisamente por ambos extremos en los puntos de ella que fijará la compañía dentro del plazo señalado para terminar el camino hasta Leon, y sin que puedan suspenderse dichos trabajos una vez empezados en uno ó en otro extremo.

Una vez comenzados los trabajos de construccion en las líneas á Paso del Norte y al Océano Pacífico, serán proseguidas con la actividad necesaria, para que en cada dos años estén construidos cuatrocientos kilómetros por lo ménos, en el conjunto de dichas líneas, y concluidas en su totalidad la línea del Pacífico dentro de cinco años y la del Paso del Norte dentro de ocho, contados desde la fecha en que se ponga al servicio público el ferrocarril de México á la ciudad de Leon.

7. Las líneas serán de simple ó doble vía, de un metro cuarenta y cuatro centímetros de anchura, (cuatro piés ocho y media pulgadas inglesas) de construccion sólida, estarán provistas de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotacion; estableciéndose depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la compañía.

La construccion de doble vía no da derecho para cobrar doble subvencion.

CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

8. La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, la que sin embargo podrá, prévio permiso del ejecutivo, traspasar los expresados derechos, concesiones y obligaciones á una ó más compañías que al efecto organice, sin que se incluya en esta facultad la de enajenar los derechos y obligaciones relativas á la línea del Pacífico miéntras no se halle concluida.

9. La compañía ó compañías serán siempre mexicanas, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fueren extranjeros; estarán sujetas á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todos los negocios cuya causa y accion tengan lugar dentro de su territorio. Ellas mismas y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ellas se refiera; nunca podrán alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea; solamente tendrán los derechos y medios de hacerlos valer, que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y por consiguiente, no podrán tener ingerencia alguna en los asuntos que se refieran á la Empresa, los agentes diplomáticos extranjeros.

10. Para que pueda verificarse el traspaso de todas ó alguna de las líneas á que se refiere el art. 1º de esta ley, la compañía ó compañías á quienes dicho traspaso se haga, deberán estar organizadas, suscrito cuando ménos un capital de un millon de pesos por cada una de dichas líneas, y enterado en dinero en la tesorería de la compañía ó compañías el 10 por ciento de la suscricion; cuyos hechos se comprobarán legalmete ante la secretaría de fomento, al pedir el permiso para el traspaso.

11. La Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, así como la compañía ó compañías que organice, abrirán en esta capital, al mismo tiempo que en el extranjero y bajo las mismas bases, la suscricion de acciones. Se exceptúan de lo estipulado en este artículo las acciones de la línea de México á Leon, por estar ya suscritas en su totalidad.

12. Los estatutos de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, así como las bases de su organizacion, serán sometidos á la aprobacion de la secretaría de fomento, dentro de nueve meses contados desde esta fecha.

Los de la compañía ó compañías á quienes se hiciere el traspaso de alguna línea, serán igualmente presentados para el mismo efecto, dentro de los nueve meses siguientes al traspaso.

13. La compañía ó compañías tendrán su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demás que puedan establecer en los diversos lugares del exterior en que tengan intereses; y dentro de seis meses de la fecha de este contrato, residirá en México una parte de su junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el ejecutivo y tres por la compañía.

Los directores nombrados por el gobierno pueden residir en México ó en el extranjero.

La remuneracion de los representantes del gobierno en la junta directiva, será fijada por el ejecutivo y pagada por la compañía; pero nunca excederá de tres mil pesos anuales.

Esta junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en el exterior, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que, de tiempo en tiempo, se les concedieren en junta general de accionistas.

Los representantes del gobierno tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros directores nombrados por las juntas de accionistas, y las que el gobierno determinare en los estatutos.

14. La compañía ó compañías nombrarán en esta capital uno ó más representantes ampliamente autorizados y facultados para tratar con el gobierno general y demás autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se les imponen por esta ley y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

15. Cuando se suscitase alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

16. El capital social de la compañía ó compañías que se organicen en virtud de esta ley, se fijará por sus estatutos, despues de que se levanten los planos y perfiles, y en vista de ellos, se formen los presupuestos respectivos.

El capital se dividirá en acciones de cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal de que podrá disponerse libremente, con arreglo á las leyes y con los derechos acordados en esta concesion. Los accionistas no serán responsables por las obligaciones de la compañía ó compañías, sino por el valor de sus respectivas representaciones.

17. Las líneas férreas de que se habla en esta ley, y los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridas por la compañía ó compañías, en virtud de cesion ó compra; los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyan el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus dependencias, se considerarán como propiedad de la compañía ó compañías, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes y reglamentos actualmente vigentes, ó que en lo sucesivo se dictaren, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las estipulaciones de este contrato.

En caso de caducidad, se observará lo estipulado en el art. 41.

18. La compañía ó compañías tendrán el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otra existente ó que existiere dentro ó fuera de la República, y lo tendrán igualmente para explotarlas y mantenerlas en conexion ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que juzguen convenientes. A su vez, la compañía ó compañías tendrán la obligacion de permitir que sobre sus líneas circulen trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso y el de las vías y 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 objetos trasportados. Igualmente la compañía ó compañías no podrán oponerse á que sus ferrocarriles sean cruzados por otros caminos, canales, ó ferrocarriles, que se hagan, con autorizacion del gobierno, salva la indemnizacion á que haya lugar por interrupcion del tránsito ó daño material causado al camino.

En caso de consolidacion con una compañía extranjera, la concesionaria tendrá la obligacion de sujetarse á lo prevenido en el art. 9º

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

19. Ni las compañías á que se refiere esta ley, ni ninguna de las que puedan sucederles, en todo ó en parte de las líneas, podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las demás propiedades anexas, ni las acciones que emitan, á ningun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo, en ningun caso, como socio. Cualquiera estipulacion hecha con violacion de este artículo, será nula y de ningun valor.

20. La compañía ó compañías quedan, sin embargo, autorizadas para emitir libremente acciones comunes, de preferencia, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar á individuos ó asociaciones particulares, las vías y sus dependencias; trasmitiendo el derecho de explotarlas, en todo ó en parte, segun se fueren construyendo. Las hipotecas que se hicieren serán registradas en la ciudad de México, y ese registro se tendrá como suficiente para su validez y ejecucion legal, en lo que se refiere á todas las líneas, sin necesidad de registro local en los estados ó lugares por donde pasen.

21. Para auxiliar la construccion de las líneas del ferrocarril y telégrafo á que este contrato se refiere, el gobierno se compromete á dar á la compañía ó compañías una subvencion de nueve mil quinientos pesos por cada kilómetro de vía construida y aprobada por la secretaría de fomento, segun los términos de esta ley.

Esta subvencion comenzará á pagarse al concluirse los primeros ciento cincuenta kilómetros de la línea de México á Leon, y sucesivamente por secciones de veinticinco kilómetros.

En el tramo de México á Huehuetoca, en el de Celaya á Irapuato, y en general, en todas las líneas de ferrocarriles de vía angosta ya construidas, que conforme al art. 52 adquiriesen la compañía ó compañías, el gobierno solo abonará por vía de subvencion la suma de mil quinientos pesos por kilómetro.

22. Para hacer efectiva la subvencion que se devengare, conforme al artículo anterior, el gobierno emitirá obligaciones, sin causa de réditos, á favor de la compañía ó compañías, por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, titulándose: "Certificados de construccion de ferrocarriles," los cuales serán amortizados con el seis por ciento de todos los derechos que se causen en las aduanas marítimas y fronterizas de la República, segun las leyes que rigieren sobre la materia. Luego que se haya concluido y aprobado cada una de las secciones de kilómetros que causen el pago, la secretaría de fomento emitirá los certificados que deberán amortizarse por las aduanas marítimas y fronterizas.

No se podrá admitir en numerario ó en otra especie que no sea el indicado papel, si lo hubiere en el puerto, el seis por ciento de los derechos que se causaren en dichas aduanas, 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 papel, para que la disposicion de la ley quede cumplida, y la otra mitad en dinero aplicable á los denunciantes.

La obligacion del gobierno en ningun caso se extenderá á pagar á la compañía ó compañías á que esta ley se refiere, más de lo que importe el expresado seis por ciento, y dichas compañías estipularán entre sí, comunicándola al gobierno, la parte proporcional que á cada uno corresponda de ese seis por ciento.

23. La compañía ó compañías están obligadas á situar en todas las poblaciones donde haya aduanas, certificados en cantidad suficiente, para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida, no pudiendo venderlos, en ningun caso, á mayor precio que su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa á favor del erario.

24. En los puntos elegidos para términos de las vías al Océano Pacífico y al Paso del Norte, podrán la compañía ó compañías hacer las mejoras que fueren necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y establecer muelles, almacenes y diques, cobrando por el uso de ellos una retribucion moderada, que se fijará cada dos años, con aprobacion de la secretaría de fomento. Para la adquisicion de los terrenos necesarios para estas obras, la compañía ó compañías gozarán de las exenciones y facultades establecidas en esta ley, respecto á los terrenos necesarios para la construccion de las mismas líneas.

25. Tanto Paso del Norte como el puerto en que termine la línea en el Pacífico, serán habilitados para el comercio exterior y de cabotaje.

26. Los buques que vengan á los puertos del Pacífico cargados con carbon de piedra, maquinarias, rieles, materiales de construccion y explotacion de los ferrocarriles y línea telegráfica, gozarán de la exencion de derechos de tonelada, faro, anclaje y demás de puerto, y pagarán solamente el de práctico. Si trajeren otras mercancías no disfrutarán estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los usos indicados.

Estas exenciones subsistirán durante la construccion de las líneas á que este contrato se refiere y por el período de quince años contados desde esta fecha.

De las mismas franquicias, por el mismo tiempo y en las mismas condiciones, gozarán los buques que llegaren al puerto de Veracruz; observándose en estos puntos los reglamentos que dicten las secretarías de hacienda y fomento.

27. El gobierno mexicano no exigirá ningun derecho que no sea el expresado en el artículo siguiente, por el simple tráfico de pasajeros, correspondencia y mercancías en las líneas internacional é interoceánica, durante el período de veinticinco años, contados desde la fecha de la conclusion 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 derecho de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase.

28. 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 expresadas líneas, y en su conduccion por ellas, á fin de impedir cualquiera fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades y precauciones serán tales, que no