por este motivo, declararse nulas y de ningun valor ni efecto por el gobierno federal, en cuanto se refiere á cualquiera porcion de la línea ó líneas mencionadas en este contrato, que puedan no haberse terminado, al tiempo de dicha falta de cumplimiento de las referidas obligaciones, subsistiendo sin embargo en todo su valor y efectos, por lo que hace á las porciones de la línea ó líneas terminadas con anticipacion, en cumplimiento de los términos de este contrato.

CAPÍTULO IV.

Tarifas, trasporte de efectos del gobierno y prevenciones várias.

31. La Compañía del Ferrocarril Meridional Mexicano, cobrará por fletes de mercancías y pasajeros las cuotas siguientes, sujetas á las prevenciones del art. 35 de este contrato:

Mercancías.

Por flete de cada tonelada de mil kilógramos y por cada kilómetro de distancia recorrida:

Primera clase, diez centavos.
Segunda clase, siete centavos.
Tercera clase, cinco centavos.

Pasajeros.

Por trasporte de cada pasajero por kilómetro recorrido:

Primera clase, siete centavos.
Segunda clase, cuatro centavos.
Tercera clase, tres centavos.

La Compañía no tendrá obligacion de recibir ménos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni ménos de 10 centavos por un pasajero por cualquier distancia.

32. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajeros con relacion á las dificultades y gastos de traccion en los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros recorridos.

33. La Compañía podrá establecer tarifas especiales para los carros-salones y carros de dormir y para los objetos ó efectos que por no deber sujetarse prudencialmente á peso ó medida, tengan que pagar mayor flete.

34. La aplicacion de las tarifas se hará siempre bajo la base de la más completa igualdad, no pudiendo concederse á nadie ventaja que no se conceda á todos los que se hallen en las mismas circunstancias.

35. Si las tarifas fijadas en el art. 31 de esta ley, con las explicaciones y modificaciones contenidas en los arts. 32, 33 y 34 no dieren un producto neto en todo el camino y telégrafo, de un diez por ciento al año sobre el capital social del mismo camino, se aumentarán hasta llegar á producir una utilidad neta de un diez por ciento al año sobre el expresado capital. Por producto neto se entiende para los efectos de este artículo, el que quede despues de deducir todos los gastos del camino, comprendiéndose entre éstos los de reparacion, mejoras, habilitacion, explotacion y administracion.

36. Si en lo futuro hiciere el gobierno de México, á cualquier particular ó compañía, alguna concesion para construir ferrocarriles en los Estados Unidos Mexicanos sin subvencion, bajo condiciones más favorables al concesionario que las contenidas en este contrato, por ese hecho se entenderán concedidas á la Compañía del Ferrocarril Meridional Mexicano, en lo que concierna á las líneas á que esta ley se refiere, en el concepto de que cuando la concesion fuese condicional, esta Compañía tendrá que llenar la condicion en la parte que le toque.

37. El gobierno de México tendrá la preferencia sobre los particulares, en el trasporte de la correspondencia, pasajeros y materiales pertenecientes á la nacion, en las líneas de la Compañía. En caso de guerra ó revolucion, el gobierno podrá usar del camino, con exclusion de cualquiera otro tráfico, por todo el tiempo que dure la guerra ó revolucion, pero pagando los precios de tarifa fijados conforme á esta ley, con la rebaja de que se habla en seguida: en los trasportes de militares ó empleados que viajen en servicio público y de efectos de la nacion, se hará una rebaja del cinco por ciento sobre los precios de tarifa, y durante la construccion y por cinco años despues, la Compañía conducirá gratuitamente las balijas de correspondencia.

38. La Compañía del Ferrocarril Meridional Mexicano presentará á la secretaría de fomento un informe anual, en el que se manifestará:

Primero. Los nombres de los tenedores de acciones y de los lugares de su residencia hasta el punto en que sea posible fijarlos.

Segundo. Los nombres y residencia de los directores y de los demás empleados de la Compañía.

Tercero. Una reseña de las líneas del camino que hayan sido reconocidas, de las líneas que se hayan fijado para la construccion del camino.

Cuarto. La cantidad recibida de los pasajeros en el camino.

Quinto. La cantidad recibida por fletes.

Sexto. Una relacion del gasto de dicho camino y de sus construcciones fijas.

Sétimo. Una relacion de los adeudos de dicha Compañía, en que se pondrá de manifiesto las diversas especies de ellos; cuya relacion se presentará al secretario de fomento el dia 1º de Enero de cada año, ó lo más pronto posible despues de esta fecha.

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

I. Por no comenzar los trabajos y no llevarse á cabo la construccion en los períodos que previene el art. 2º

II. Por la cesion, traspaso ó hipoteca de esta concesion ó de los derechos que de ella se derivan, á cualquier gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlos como socios en la Compañía.

El ejecutivo declarará administrativamente la caducidad tan luego como haya mérito para ello.

40. En caso de caducidad por falta de cumplimiento de lo que se previene en el art. 2º, perderá la Compañía las concesiones otorgadas por este contrato, de las cuales podrá disponer libremente el ejecutivo de la Union; pero la Compañía retendrá la propiedad de los edificios que haya construido, y la parte de ferrocarril y telégrafo que pueda haber establecido así como los materiales, máquinas y herramientas empleados en las obras. El gobierno de la República ó el individuo ó Compañía á quien pueda haber concedido el derecho de disponer de todo, lo tendrá expedito para el efecto, mediante el pago prévio que corresponda, que se hará conforme al valúo que con este fin se verificará por dos peritos nombrados uno por cada parte; cuyos peritos nombrarán un tercero ántes de comenzar sus operaciones, para que decida en caso de que haya falta de conformidad.

Si la caducidad fuere ocasionada por enajenacion, hipoteca ó traspaso de la concesion á un gobierno extranjero, ó por admitirlo como socio, la Compañía perderá en beneficio de la nacion la parte del camino que hubiere construido, en el caso de que la enajenacion, hipoteca ó traspaso haya sido hecha con consentimiento ó aprobacion de la Compañía.

41. Este contrato sustituirá al celebrado con el gobierno del Estado de Oaxaca en 25 de Agosto de 1880 y traspasado á la Compañía del Ferrocarril Meridional Mexicano en 26 de Marzo siguiente, el cual quedará concluido y de ningun valor ni efecto, luego que el presente sea debidamente ratificado por el congreso de la Union.

México, Mayo 11 de 1881.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—*U. S. Grant.*