por las leyes de la República estén declarados contrabando de guerra, sin obtener igual permiso del propio gobierno.

31. En caso de que la expresada Compañía deje de cumplir con las obligaciones que le impone el art. 2º, las concesiones hechas en este contrato podrán, por este motivo, declararse nulas y de ningun valor ni efecto por el gobierno federal, en cuanto se refiera 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.

32. La Compañía Constructora Internacional, 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, 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, cualquiera que sea la distancia.

33. 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.

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

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

36. Si las tarifas fijadas en el art. 32 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 con aprobacion del ejecutivo 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.

El gobierno, por medio de sus directores, se cerciorará de que no produce la Empresa el diez por ciento de utilidad neta.

37. 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 Constructora Internacional, 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 la obligacion de llenar la condicion en la parte que le toque.

38. 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.

La Compañía concesionaria trasportará gratuitamente la correspondencia pública, y al empleado encargado de cuidarla, por el término de la conclusion definitiva de la vía y cinco años más. Pasado ese tiempo, la Empresa celebrará un contrato especial con el ejecutivo de la Union, partiendo de las bases más equitativas que aquellas de que goce el público. Los contratos de esa naturaleza se renovarán cada diez años.

39. La Compañía presentará á la secretaría de fomento un informe anual en que se manifestará:

1º Los nombres de los tenedores de acciones y de los lugares de su residencia hasta el punto en que sea posible fijarlos.

2º Los nombres y residencia de los directores y de los demás empleados de la Compañía.

3º Una reseña de las líneas del camino que hayan sido reconocidas, de las líneas que se hayan fijado para la construccion del camino.

4º La cantidad recibida de los pasajeros en el camino.

5º La cantidad recibida por fletes.

6º Una relacion del gasto de dicho camino y de sus construcciones fijas.

7º 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 primer dia de Enero de cada año, ó lo más pronto posible despues de esa fecha.

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

1ª Por no comenzar los trabajos y no llevarse á cabo la construccion en los períodos que previene el art. 2º

2ª Por la cesion, traspaso ó hipoteca de esta concesion ó de los derechos que de ella se deriven, á cualquier gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlos como socios en la Compañía.

3ª Por trasportar fuerza armada extranjera sin permiso del gobierno federal, salvo el caso en que la Compañía pruebe que no pudo resistir á fuerza mayor y que no omitió diligencia para impedirlo.

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

42. 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 avalúo 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.

México, Junio 7 de 1881.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—*John B. Frisbie.*

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 Junio de 1881.—*Manuel Gonzalez.*—Al C. Manuel Fernandez, oficial mayor de la secretaría de Estado y del despacho de fomento, colonizacion, industria y comercio."

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Libertad en la Constitucion. México, Junio 7 de 1881.—*M. Fernandez*, oficial mayor.

NÚMERO 8392.

Junio 7 de 1881.—Decreto del Gobierno.—Contrato para la construccion del ferrocarril Oriental Mexicano interoceánico.

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

"Manuel Gonzalez, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sns habitantes, sabed:

Que en uso de la autorizacion concedida al ejecutivo por el decreto de 23 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 federal, y el Sr. Francisco De Gress, representante de la Compañía del "Ferrocarril Internacional Reformado" (International Railway Improvement Company) para la construccion y explotacion del Ferrocarril Oriental Mexicano Interocéanico é Internacional.

CAPÍTULO I.

Construccion de la vía férrea.

Art. 1. Se autoriza á la Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado, (International Railway Improvement Company) para construir y explotar por el término de noventa y nueve años, contados desde la fecha de esta concesion, una vía férrea con su correspondiente línea telegráfica, que partiendo de un punto del Rio Bravo del Norte, situado entre Laredo y Reynosa, continúe hácia el Sur entre los meridianos de longitud, 1° al oeste y 2° al este del meridiano de México, pasando por San Fernando y Santander Jimenez, con obligacion de construir un ramal de este punto á Ciudad Victoria, cuyo ramal podrá prolongarse por Tula hasta San Luis Potosí, estando obligada la Compañía á construir ramales á Matamoros y á la barra de Jesus María, en caso de que este último puerto se abra al comercio de altura y de cabotaje, prévias las mejoras que á bien tenga hacer el ejecutivo. La vía troncal deberá continuar desde Santander Jimenez y dentro de los citados meridianos, hasta buscar el ascenso más conveniente á la Mesa Central para llegar á México; y pudiendo de aquí prolongarse la vía férrea hasta las costas del Pacífico, en un punto comprendido entre los meridianos 0° y 6° longitud oeste de la capital de la República. La vía troncal podrá bifurcarse ántes de su ascenso á la Mesa Central para pasar por Papantla y Misantla, terminando en Veracruz, con ramales á Soto la Marina, Tampico, Túxpam y Tecolutla ó Nautla.

Al espirar los noventa y nueve años de la concesion, el ferrocarril pasará en buen estado y libre de todo gravámen al poder 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 fijen dos peritos nombrados uno por cada parte, y 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. Los trazos que deberán seguir las líneas á que este contrato se refiere, serán los que, conforme á los reconocimientos y estudios que haga la Compañía y apruebe la secretaría de fomento, se consideren como más á propósito para realizar las comunicaciones entre los puntos ya dichos.

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

I. Los reconocimientos y trazos del camino empezarán tres meses despues de sancionado este contrato.

II. Los reconocimientos de la primera seccion de cien kilómetros estarán concluidos nueve meses despues de comenzado su estudio, y los demás tramos de cien kilómetros se irán presentando en iguales períodos de tiempo.

La secretaría de fomento deberá resolver, dentro de un mes de presentados los planos, sobre su aprobacion definitiva.

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, sin exceder de cuatro mil pesos anuales, será fijada por éste y pagáda por la Compañía, á cuyo efecto ésta comunicará á la secretaría de fomento, con un mes de anticipacion, la fecha en que comenzarán los estudios de la primera seccion, y con cuarenta dias para los subsecuentes reconocimientos.

La ausencia de los ingenieros del gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

4. La construccion de la línea del Rio Bravo del Norte á la ciudad de México comenzará ochenta dias despues de la aprobacion de los planos de la primera seccion de cien kilómetros, y se terminará con los ramales que tienen el carácter de obligatorios, dentro del plazo de cinco años, contados desde la fecha en que se comiencen los trabajos de construccion; en el concepto de que una vez comenzados dichos trabajos, se proseguirán sin interrupcion, debiendo hacer la Compañía cada dos años doscientos kilómetros de vía férrea por lo ménos. Las demás líneas especificadas en el art. 1°, y que definitivamente adopte la Compañía, deberán estar concluidas dentro del plazo de diez años, contados desde la fecha expresada ántes.

5. 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, y 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.

6. 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 del Ferrocarril Internacional Reformado," (International Railway Improvement Company), la que sin embargo podrá, prévio permiso del eje-