ñía del Sur Pacífico (Southern Pacific Company) para que por su cuenta ó por la de la compañía ó compañías que organice al efecto, construya y explote por el término de noventa y nueve años, conforme á las prevenciones de la ley sobre ferrocarriles, de fecha 29 de abril de 1899, las siguientes líneas de ferrocarril.

I. Una que partiendo de un punto conveniente del Ferrocarril de Cananea, río Yaqui y Pacífico cerca de la ciudad de Álamos, Estado de Sonora, y siguiendo en dirección al S. E. llegue á la ciudad de Culiacán, en el Estado de Sinaloa.

II. Otra que partiendo de la citada ciudad de Culiacán siga hasta el puerto de Mazatlán del mismo Estado de Sinaloa.

III. Otra que partiendo de un punto conveniente de la anterior y pasando por ó cerca de la población de Santiago llegue á la ciudad de Tepic, territorio de ese nombre, y

IV. Otra que partiendo de dicha ciudad de Tepic vaya al punto más conveniente de la línea del ferrocarril Central, entre san Marcos y Guadalajara; con derecho la compañía de construir, sin subvención, la parte de línea de este último punto á la ciudad de Guadalajara.

Queda facultada la compañía para construir, previa aprobación de la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas en cada caso y sin subvención, los ramales que estime convenientes por uno y otro lado de la vía troncal, siempre que la extensión de cada ramal no pase de ciento cincuenta kilometros, en la inteligencia de que la Compañía deberá dar aviso á la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas dentro del término de diez años, de cuáles son los ramales que opta por construir, presentando para su aprobación los planos del trazo relativos. Si vencido aquel término no diere tal aviso ni convenido los plazos para la construcción, quedará sin efecto dicha facultad.

Art. 2° La compañía concesionaria comenzará desde luego el reconocimiento de las líneas que se le conceden, debiendo presentar los planos definitivos del trazo y perfil dentro del término de un año, avisando á la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, con quince días de anticipación, de las fechas y lugares en que los trazos han de comenzar.

Art. 3° La compañía concesionaria podrá principiar la construcción del ferrocarril en cualquier extremo de cualquiera de las cuatro líneas concedidas; con la obligación de terminar cuando menos cuatrocientos kilometros dentro de un plazo de dos años, contados desde la promulgación de este contrato y deberá completar cuando menos, ciento sesenta kilometros de su línea troncal en cada año posterior, de manera que construya toda la línea troncal dentro de siete años, contados desde la fecha de esta concesión.

Art. 4° La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, las pendientes y los radios de las curvas, serán fijados por la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas.

La tracción se hará por vapor, electridad ú otro sistema que apruebe la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas.

Art. 5° La empresa contribuirá desde luego y mensualmente por todo el término de la concesión, con la cantidad de ochocientos pesos para el fondo de inspección de ferrocarriles.

Art. 6° La empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de Nogales ó Guaymas, Sonora.

Art. 7° La compañía podrá importar libres de derechos durante diez años, contados desde la fecha de este contrato, además de los materiales y efectos enumerados en el art. 74° de la ley sobre ferrocarriles, los siguientes: maquinaria para talleres, herramientas para artesanos, aceite lubricante y pólvora.

Art. 8° La compañía cobrará por el transporte de pasajeros y mercancías, las siguientes cuotas.

PASAJEROS.

Por el transporte de cada pasajero, por kilometro de distancia recorrido:

Primera clase

De 0 á 250 kilometros, $ 0.0500.
De 250 á 500 kilometros, 0.0400.
De 500 kilometros en adelante, $0.0300.

Segunda clase

De 0 á 250 kilometros, $ 0.0350.
De 250 á 500 kilometros, 0.0250.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.0200.

Tercera clase

De 0 á 250 kilometros, $ 0.0300.
De 250 á 500 kilometros, 0.0200.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.0175.

Cada pasajero tendrá derecho á equipaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase, cincuenta kilogramos.

Segunda clase, treinta kilogramos.

Tercera clase, quince kilogramos.

MERCANCIAS

Cuotas de flete por cada tonelada de mil kilogramos y por kilometro recorrido:

Primera clase

De 0 á 250 kilometros, $ 0.0800.
De 250 á 500 kilometros 0.0700.
De 500 kilometros en adelante, $0.0700.

Segunda clase

De 0 á 250 kilometros, $ 0.0700
De 250 á 500 kilometros, 0.0650.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.0600.

Tercera clase

De 0 á 250 kilometros, $ 0.0600
De 250 á 500 kilometros, 0.0550.

De 500 kilometros en adelante, $ 0.0500.

Cuarta clase

De 0 á 250 kilometros, $0.0500.
De 250 á 500 kilometros, 0.0450.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.0400.

Quinta clase

De 0 á 250 kilometros. $ 0.0400.
De 250 á 500 kilometros, 0.0350.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.0300.

Sexta clase

De 0 á 250 kilometros, $0.0400.
De 250 á 500 kilometros 0.0300.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.0250.

La compañía no tendrá obligación de recibir menos de cincuenta centavos por cualquiera cantidad de carga, sea cual fuere la distancia á que se transporte.

Para el transporte de carbón, la compañía queda autorizada para aplicar las siguientes cuotas como máximum.

Hasta la distancia de cien kilometros, tres centavos por tonelada por kilometro, y pasada esa distancia, dos centavos por tonelada por kilometro.

Exceso de equipaje, y express, quince centavos por tonelada por kilometro.

Todas las fracciones de un kilometro se computarán como kilometro entero, en la inteligencia de que todas las distancias menores de veinte kilometros, se computarán como veinte kilometros.

La compañía queda autorizada por un término de cinco años, contados desde la fecha en que se ponga en explotación cada una de las cuatro líneas mencionadas en el artículo primero, á cobrar por el exceso de equipaje y express, dieciocho centavos por tonelada por kilometro.

Todos los productos nacionales que se transporten por una distancia mayor de doscientos cincuenta kilometros y que se destinen á la exportación, tendrán derecho á una rebaja de un cincuenta por ciento sobre las cuotas especificadas en este contrato, siempre que dicha exportación quede debidamente justificada.

Las cuotas sobre mercancías serán diferenciales, sobre una base decreciente, por tramos, y se establecerán por mutuo convenio entre el gobierno y la empresa.

En ningún caso podrán las mercancías extranjeras que se importen sobre las líneas de esta compañía, tener título á una cuota más favorable que las mercancías similares de procedencia mexicana.

TELEGRAMAS.

Las cuotos para la transmisión de telegramas sobre las líneas de esta empresa, que se remitieren por pasajeros remitentes y consignatarios de mercancías, en conexión con el servicio del ferrocarril, no excederán de lo siguiente:

Por cada mensaje compuesto de diez palabras, además de la fecha, dirección y firma del remitente, y por una distancia de cien kilometros, veinticinco centavos.

Por cada diez kilometros adicionales de distancia, ó por cada palabra adicional que el mensaje contenga, además de las primeras diez, no pagarán más que la parte proporcional de quince centavos, por diez palabras, por diez kilometros.

ALMACENAJE.

Si los dueños ó consignatarios de las mercancías no se presentaren para recibirlas dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes al recibo de la notificación de su llegada, pagarán un centavo por día, por los primeros quince días, por cada cien kilogramos ó fracción de ellos; y dos centavos por cada día que transcurra después de los primeros quince.

Los metales preciosos y valores pagarán el doble de las cuotas arriba mencionadas, por cada doscientos pesos ó fracción de doscientos pesos. La empresa podrá cobrar cuota adicional para cubrir los gastos incidentales al recibo y entrega de las mercancías en bodega.

Por un término de cinco años, á contar desde la fecha en que cualquiera sección de las cuatro líneas á que se refiere este contrato, se ponga en explotación, la compañía podrá cobrar por el transporte de pasajeros ó mercancías y como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS.

Primera clase

De 0 á 250 kilometros, $0.06.
De 250 á 500 kilometros, $0.05.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.04.

Segunda clase.

De 0 á 250 kilometros. $0.0400.
De 250 á 500 kilometros, 0.0300.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.0250.

Tercera clase.

De 0 á 250 kilometros, $0.0300.
De 250 á 500 kilometros, 0.0250.
De 500 kilometros en adelante, $ 0.0200.

MERCANCIAS.

Primera clase.

De 0 á 250 kilometros, $0.0900.
De 250 á 500 kilometros, 0.0850.
De 500 kilometros en adelante, $0.0750.

Segunda clase.

De 0 á 250 kilometros, $0.0800.
De 250 á 500 kilometros, 0.0700.
De 500 kilometros en adelante, $0.0600.

Tercera clase.

De 0 á 250 kilometros, $0.0700.
De 250 á 500 kilometros, 0.6000.
De 500 kilometros en adelante, $0.0550.

Cuarta clase.

De 0 á 250 kilometros, $0.0600.
De 250 á 500 kilometros, 0.0500.
De 500 kilometros en adelante, $0.0450.

Quinta clase.

De 0 á 250 kilometros, $0.0500.

De 250 á 500 kilometros, $0.0400.
De 500 kilometros en adelante, $0.0350.

Sexta clase.

De 0 á 250 kilometros, $0.0400.
De 250 á 500 kilometros, 0.0350.
De 500 kilometros en adelante, $0.0250.

Art. 9° La empresa podrá cobrar por el tránsito de los trenes de otras empresas sobre sus vías, un sesenta por ciento de la cuota que, según su propia tarifa, correspondiere á la clase de efectos ó pasajeros transportados.

Art. 10° Para auxiliar la construcción de las cuatro líneas indicadas en el artículo primero, así como las líneas de telégrafo ó teléfono, el gobierno se compromete á dar á la compañía un subsidio de doce mil quinientos pesos por cada kilometro de vía férrea que se construya.

Queda convenido y entendido que el gobierno no tendrá obligación de pagar subvención sobre una distancia mayor de mil doscientos kilometros; y en el caso de que la línea no alcanzare á esa longitud, el gobierno sólo pagará sobre la extensión efectiva de la línea troncal que fuere construída; y en la inteligencia de que no gozará de subvención el tramo de Guadalajara al punto más conveniente del Ferrocarril Central Mexicano.

Dicho subsidio será pagado á la compañía en bonos del cinco por ciento de la Deuda Interior amortizable hasta por la cantidad de cinco millones de pesos; y agotados éstos, el resto de la subvención se pagará con dinero efectivo que percibirá la compañía en diez abonos mensuales, sin causa de réditos, pagándose el primero á los seis meses de que haya sido construída y aprobada por la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas la línea respectiva que causa la subvención.

La subvención será entregada á la compañía cuando construya y sea aprobada por la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas cualquiera de las líneas indicadas en el artículo primero de este contrato, con excepción de la correspondiente á la línea primera, la cual se pagará al último.

Al entregarse los bonos á la compañía se separarán y cancelarán todos los cupones vencidos hasta la fecha de la entrega, así como el cupón corriente.

La parte del subsidio pagadera en bonos de la Deuda Interior amortizable, puede serlo también, á elección del Ejecutivo, en bonos que no pertenezcan á serie alguna de la Deuda amortizable, pero que devenguen como éstos el cinco por ciento de interés, gocen de la exensión de impuestos y sean reembolsables á la par, en dinero efectivo.

Para el caso de que alguna ley autorice en lo futuro la emisión de bonos con réditos inferior al cinco por ciento anual destinados al pago de subvención de ferrocarriles, el Ejecutivo se reserva el derecho de cubrir al contado, á la par y en efectivo, la subvención pagadera en bonos que devengue la compañía de que se trata ó de darle una cantidad de los nuevos bonos que, realizados al precio del día, produzcan en numerario la expresada suma de doce mil quinientos pesos por kilometro. Este último derecho lo podrá también ejercer el Ejecutivo, aun tratándose de los bonos del cinco por ciento de la Deuda Interior amortizable, cuando su valor en el mercado sea superior al nominal.

Art. 11° Durante el término de quince años, no se hará otro contrato para construir líneas paralelas en todo ó en parte á la línea troncal de esta concesión, dentro de una zona de treinta y tres kilometros á cada lado de la vía, salvo en los tramos en que haya derechos adquiridos en virtud de concesiones anteriores á la presente.

Art. 12° El depósito de $240,000, doscientos cuarenta mil pesos en bonos de la Deuda Pública, que la compañía ha constituído en la tesorería general de la Federación, servirá para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por la compañía concesionaria en virtud del presente contrato.

Art. 13° Este contrato deberá ser sometido á la aprobación del Congreso de la Unión.

México, catorce de agosto de mil novecientos cinco.—*Leandro Fernández.*—*J. A. Naugle.*

Es copia. México, 27 de octubre de 1905.—*Gilberto Montiel*, subsecretario.

Autorización á la oficina de Santiago Tianguistengo, Méx., para desempeñar el servicio internacional de bultos pestales.

Dirección general de Correos.—México.—Sección de servicio internacional.—Mesa 5ª—Circular número 816.

La secretaría de Comunicaciones y Obras públicas ha tenido á bien acordar que, desde el día 15 del actual, se autorice á la oficina de Correos de Santiago Tianguistengo, Méx., para desempeñar el servicio internacional de bultos postales.

Lo que se comunica á las oficinas del ramo, para su conocimiento.

México, 28 de octubre de 1905. —*Norberto Domínguez.*

———

SECCIÓN PRIMERA.

El presidente de la república se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*Porfirio Díaz, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

Que en uso de la facultad que me concede la ley de fecha 3 de junio de 1899, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

Celebrado entre el C. Ing. Leandro Fernández, secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos, y el C. Lic.