

del despacho de Comunicaciones y Obras públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el ciudadano Tomás Macmanus, en la de la compañía del Ferrocarril Cananea, Río Yaqui y Pacífico, refundiendo en una sola por pertenecer á una misma compañía, la concesión de fecha 13 de marzo de 1903, referente al expresado Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico y la de fecha 18 de noviembre de 1904, relativa al Ferrocarril de Guaymas á Tonichi, las cuales se regirán en lo sucesivo por las estipulaciones siguientes:

Art. 1° Se autoriza á la compañía del Ferrocarril Cananea, Río Yaqui y Pacífico, para que por su cuenta ó por la de la compañía que organice al efecto, construya y explote por el término de noventa y nueve años, contados desde el día 22 de octubre de 1900, y conforme á las prevenciones de la ley sobre ferrocarriles, de fecha 29 de abril de 1899, las siguientes líneas de ferrocarril:

I. Del pueblo de Naco sobre la línea divisoria con los Estados Unidos del Norte, al mineral de Cananea.

II. Del puerto de Guaymas á Batamotal siguiendo el curso del río Yaqui, á Tonichi.

III. Del punto más conveniente de la línea II, á Álamos.

IV. De un punto de la línea anterior III, á Agiabampo y Topobampo.

V. De Tonichi á la frontera del

Norte, entre san Bernardino y Agua Prieta.

Queda facultada la compañía para construir tres ramales: uno á Naco, otro á la Barranca y el tercero á la Trinidad, partiendo de los puntos que sean más convenientes de las líneas II y V, con aprobación de la secretaría de Comunicaciones, gozando dicha compañía del plazo de cinco años para resolver si hace uso de esta facultad.

Art. 2° La compañía concesionaria continuará los reconocimientos de las líneas, quedando obligada á presentar simultáneamente para su aprobación, los planos de reconocimiento de las líneas II y III, en el concepto de que aprobados que sean los planos de trazo definitivo, se procederá á los trabajos de construcción, en la inteligencia de que á partir del punto de bifurcación de la línea tercera para Álamos, los trabajos de construcción serán simultáneos en ambas líneas y en tal proporción que será terminada la línea á Tonichi al mismo tiempo que la línea á Álamos, siendo causa de caducidad la falta de cumplimiento á esta prevención.

Los reconocimientos de las líneas IV y V también se presentarán simultáneamente, una vez terminados los anteriores.

La construcción debe hacerse de manera que sea preferida la línea de Guaymas hacia el Sur sobre la del Norte, ó que por lo menos se construyan ambas simultáneamente, es decir, que se construyan hacia el

Sur tantos kilómetros como se construyan al Norte, y en caso de que la línea del Norte avance más que la del Sur, no podrá ponerse en explotación sino hasta que se hayan hecho en la del Sur los kilómetros que faltan para que queden iguales.

Art. 3° Estando ya terminada la sección de la línea de Naco á Cananea, la compañía se obliga á terminar ciento cincuenta kilómetros para el día 11 de mayo de 1906 en las líneas II y III; otros cien kilómetros en cada año siguiente hasta terminar dichas líneas simultáneamente, como se expresa en el artículo anterior.

Respecto de las líneas IV y V la compañía está obligada á terminar cincuenta kilómetros anuales en la proporción que sea conveniente para terminar al mismo tiempo ambas líneas el día 11 de mayo de 1914.

Art. 4° La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles en las líneas que faltan por construir, 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 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 seiscientos pesos pa-

ra el fondo de inspección de ferrocarriles.

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

Art. 7° El término para la libre importación de los materiales y efectos á que se refiere el art. 74° de la ley sobre ferrocarriles, será de cinco años.

Art. 8° La empresa cobrará por flete de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS.

Por transporte de cada pasajero por kilómetros de distancia recorrido:

Primera clase.

De 0 á 250 kilómetros, 6 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 5 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 4 centavos.

Segunda clase.

De 0 á 250 kilómetros, 3 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 2¹/₂ centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 2 centavos.

Tercera clase.

De 0 á 250 kilómetros, 2¹/₂ centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 2 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 1³/₄ centavos.

Á cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase, cincuenta kilogramos.

Segunda clase, treinta kilogramos.

Tercera clase, quince kilogramos.

MERCANCÍAS.

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilometro de distancia recorrido:

Primera clase.

De 0 á 250 kilometros, 14 centavos.

De más de 250 kilometros á 500 kilometros, $13\frac{1}{2}$ centavos.

De más de 500 kilometros en adelante, 12 centavos.

Segunda clase.

De 0 á 250 kilometros, 11 centavos.

De más de 250 kilometros á 500 kilometros, $10\frac{1}{4}$ centavos.

De más de 500 kilometros en adelante, 9 centavos.

Tercera clase.

De 0 á 250 kilometros, 9 centavos.

De más de 250 kilometros á 500 kilometros, $8\frac{1}{4}$ centavos.

De más de 500 kilometros en adelante, 7 centavos.

Cuarta clase.

De 0 á 250 kilometros, 7 centavos.

De más de 250 kilometros á 500 kilometros, $6\frac{1}{4}$ centavos.

De más de 500 kilometros en adelante, 5 centavos.

Quinta clase.

De 0 á 250 kilometros, 6 centavos.

De más de 250 kilometros á 500 kilometros, $5\frac{1}{4}$ centavos.

De más de 500 kilometros en adelante, 4 centavos.

Sexta clase.

De 0 á 250 kilometros, 5 centavos.

De más de 250 kilometros á 500 kilometros, $4\frac{1}{4}$ centavos.

De más de 500 kilometros en adelante, 3 centavos.

La empresa no tendrá obligación de recibir menos de cincuenta centavos por cualquiera cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia.

Por el transporte de carbón de piedra, la empresa queda autorizada para aplicar las cuotas máximas siguientes: hasta 100 kilometros, cinco centavos por tonelada, y por kilometro, y más allá de esta distancia, tres centavos por tonelada y por kilometro.

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

Toda fracción de kilometro se contará por kilometro entero, en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilometros, se contará como de quince kilometros.

Queda facultada la empresa para que durante cinco años contados desde el día 15 de julio de 1902, pueda cobrar por exceso de equi-

paje y express, dieciocho centavos por tonelada y por kilometro.

Todos los productos nacionales que recorran una distancia mayor de ciento cincuenta kilometros y que se destinen á la exportación, gozarán de una rebaja de cincuenta por ciento sobre las cuotas fijadas por el presente contrato, siempre que se compruebe debidamente la exportación.

Las tarifas de mercancías serán diferenciales, de base decreciente, por secciones y se establecerán de acuerdo entre el gobierno y la compañía.

En ningún caso la mercancía extranjera importada por la línea de la empresa, gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

TELEGRAMAS.

El cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la compañía, por los pasajeros, remitentes ó consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del ferrocarril no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma que se transmite á una distancia de cien kilometros, quince centavos.

Por cada diez kilometros más de distancia ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez palabras primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á quin-

ce centavos por diez palabras en cien kilometros.

ALMACENAJE.

Una vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos centavos por cada uno de los días que transcurran de los quince primeros.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor, ó por fracción de doscientos pesos. La empresa puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Durante cinco años, contados desde la fecha en que se ponga en explotación cualquier tramo de las líneas á que se refiere este contrato, la compañía podrá cobrar por flete de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS.

Primera clase.

De 0 á 250 kilometros, 7 centavos.

De más de 250 kilometros á 500 kilometros, 6 centavos.

De más de 500 kilometros en adelante, 5 centavos.

Segunda clase.

De 0 á 250 kilometros, 4 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 3 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 2 1/2 centavos.

Tercera clase.

De 0 á 250 kilómetros, 3 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 2 1/2 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 2 centavos.

MERCANCIAS.

Primera clase.

De 0 á 250 kilómetros, 15 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 14 1/2 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 13 centavos.

Segunda clase.

De 0 á 250 kilómetros, 12 centavos.

De 250 kilómetros á 500 kilómetros, 11 1/4 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 10 centavos.

Tercera clase.

De 0 á 250 kilómetros, 10 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 9 1/4 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 8 centavos.

Cuarta clase.

De 0 á 250 kilómetros, 8 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 7 1/4 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 6 centavos.

Quinta clase.

De 0 á 250 kilómetros, 7 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 6 1/4 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 5 centavos.

Sexta clase.

De 0 á 250 kilómetros, 6 centavos.

De más de 250 kilómetros á 500 kilómetros, 5 1/4 centavos.

De más de 500 kilómetros en adelante, 4 centavos.

Art. 9º La empresa cobrará por el tránsito de trenes de otros ferrocarriles por sus vías, el sesenta por ciento de lo que con arreglo á su tarifa importaría el flete ó pasaje de los efectos transportados.

Art. 10º Para los efectos de la caducidad á que se refiere el art. 46º de la citada ley sobre ferrocarriles, se considerarán como secciones diferentes:

- 1ª La línea de Naco á Cananea.
 - 2ª Como dependientes una de otra formando una sola las líneas II del puerto de Guaymas á Batamotal ó Tonichi y la III de un punto de la anterior á la ciudad de Álamos.
 - 3ª La línea IV de Álamos á Agiabampo y Topolobampo.
 - 4ª La línea V de Tonichi á la frontera del Norte entre san Bernardino y Agua Prieta y
 - 5ª Cada uno de los tres ramales.
- Queda convenido que si llegare

el caso de declararse caduca alguna de las mencionadas secciones, la empresa perderá la parte del depósito de \$115,500.00, ciento quince mil pesos, á que se refiere el art. 12º en la proporción siguiente:

1ª sección, Naco á Cananea.	\$ 7,490 00
2ª sección, Guaymas ó Batamotal á Tonichi y líneas de Álamos.	43,275 00
3ª sección, línea de Álamos á Agiabampo y Topolobampo.	18,900 00
4ª sección, Tonichi á la frontera del Norte.	45,835 00
	<hr/>
	\$ 115,500 00

Art. 11º En conformidad con lo dispuesto en el art. 29º de la misma ley sobre ferrocarriles, no se hará durante el término de diez años otro contrato para construir líneas paralelas en todo ó en parte á las de esta concesión, dentro de una zona de treinta y tres kilómetros á cada lado de la vía, salvo en los tramos en que haya derechos adquiridos por concesiones anteriores á la presente; y en la inteligencia de que si alguna de las líneas de este ferrocarril tiene que cruzar, con aprobación del gobierno, alguna zona prohibitiva perteneciente á otro ferrocarril que tenga igual concesión, estará obligada la empresa á no establecer estación alguna en toda la zona que cruce.

Art. 12º Los depósitos de . . . \$24,750, veinticuatro mil setecientos cincuenta pesos en bonos de la

Deuda Pública, constituido por la empresad el Ferrocarril de Cananea, río Yaqui y Pacífico: el de \$25,500, veinticinco mil quinientos pesos, constituido por el Sr. Davis Richardson, para la línea de Guaymas á Tonichi y el nuevo que hizo la empresa por valor de \$65,250, sesenta y cinco mil doscientos cincuenta pesos, formarán un solo de \$115,500 ciento quince mil quinientos pesos que garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato, en la inteligencia de que si dicho concesionario hace uso de la facultad para construir los tres ramales, depositará, además, la suma que comprenda á la longitud de cada ramal, calculándose á razón de cincuenta pesos por kilometro para garantizar el cumplimiento del contrato, por lo que toca á estos ramales.

México, veintisiete de abril de mil novecientos cinco.—Leandro Fernández.—Tomás Macmannus.—Rúbricas.

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

Supresión del servicio de giros postales entre Mexico y el Uruguay, por conducto de la Gran Bretaña.

Dirección general de Correos.—México.—Sección de servicio internacional.—Mesa 6ª—Circular núm. 741.

La dirección general de Correos