

SECRETARÍA DE ESTADO

Y DEL DESPACHO

DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Cuatro estampillas por valor en junto de veinte pesos, debidamente canceladas.

CONTRATO celebrado conforme á la ley sobre ferrocarriles, de fecha 29 de abril de 1899, entre el C. general Francisco Z. Mena, secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Pablo Martínez del Río, apoderado general de la compañía limitada del Ferrocarril Central Mexicano, poseedora actual de las concesiones del Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico y Sandoval á México, modificando algunos artículos de dichas concesiones.

Art. 1º. Los arts. 1º., 3º. y 17º de la concesión del Ferrocarril de Pachuca á Tampico, de fecha 14 de agosto de 1889 que fueron modificados por decreto de 26 de agosto de 1899 y el artículo 1º. del contrato de 18 de noviembre de 1901, quedarán en los siguientes términos:

I

«Art. 1º. Se autoriza á la compañía limitada del Ferrocarril Central Mexicano, actual poseedora de las concesiones del Ferrocarril de Pachuca á Zacualtipán y Tampico, para construir por su cuenta ó por la de la compañía ó compañías que organice al efecto y para explotar de la

misma manera, durante noventa y nueve años contados desde el 14 de agosto de 1889, una línea de ferrocarril con su correspondiente telégrafo destinado al servicio exclusivo del mismo ferrocarril, que partiendo de la estación de Lechería de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano y pasando por Sandoval y Apulco termine en la estación de Tamós de la línea de Chicalote á Tampico del mismo Ferrocarril Central, ó en un punto conveniente de esta última línea, que se fije de común acuerdo entre la secretaría de Comunicaciones y la empresa. Queda facultada la misma empresa para construir dos ramales: uno á Zacualtipán, otro á Pachuca y el tramo para completar el de La Trinidad, sin que gocen de subvención los dos primeros.

II

Art. 3º. Para el 30 de junio de... 1903 estará concluido el tramo de Lechería á Sandoval y además cincuenta kilómetros en el de Apulco á Tampico.

El resto de la línea se terminará para el día 31 de diciembre de 1904.

III

Art. 17º. Para auxiliar la construcción de las líneas de ferrocarril y telégrafo á que se refiere el artículo 1º. de esta concesión, el gobierno se compromete á dar á la compañía ó compañías un subsidio de seis mil quinientos pesos por cada kilómetro de vía de un metro, cuatrocientos treinta y cinco milímetros de anchura que construya y sea aprobado por la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, y sin que la subvención exceda de la correspondiente á quinientos cuarenta kilómetros, incluyéndose en este número los cien kilómetros construidos y pagados. Si la distancia fuere menor de los referidos quinientos cuarenta kilómetros, el gobierno no está obligado á abonar la subvención por los kilómetros que resulten de diferencia.

Dicho subsidio será pagado en bonos de la Deuda Interior Amortizable, creados por decreto de 6 de septiembre de 1894. Los mencionados bonos serán entregados á la compañía ó compañías por su valor nominal, y precisamente al terminar la construcción de la línea férrea de Lechería á Tamós ó al punto de entronque con la división de san Luis que se eligiere en los términos del artículo 1º.

Al entregarse á la empresa los bonos, se separarán y cancelarán todos los cupones vencidos con anterioridad á la fecha de orden de pago, así como el cupón corriente.

Si se hubieren agotado los bonos de la serie de la Deuda Interior Amor-

tizable, cuya emisión hubiere sido legalmente autorizada, la empresa recibirá, en pago de la subvención estipulada, certificados provisionales que devenguen el mismo interés de cinco por ciento anual y en las mismas condiciones de dichos bonos, hasta que una ley ó decreto autorice la emisión de una nueva serie; llegado este caso, se hará el canje á la par de los certificados por los bonos.

El Ejecutivo tiene el derecho, que ejercerá por conducto de la secretaría de Hacienda, de recoger, dentro de las veinticuatro horas de su emisión, los bonos del cinco por ciento que devengue la empresa por subvención, mediante el pago en efectivo del ochenta por ciento de su valor nominal.

El gobierno se reserva la facultad para que, llegado el caso de que se resolviera en lo sucesivo á no emitir más bonos de la Deuda Interior Amortizable, se pague la subvención convenida en igual cantidad de otros bonos que devenguen también el cinco por ciento de interés, pero que no pertenezcan á serie alguna de la mencionada Deuda Amortizable.

Art. 2º. Los depósitos de cinco mil pesos y doce mil quinientos pesos, en bonos de la Deuda Pública Consolidada que el anterior concesionario efectuó en la tesorería general de la Federación para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de los contratos de concesión de 14 de agosto de 1889 y 18 de de noviembre de 1901, respectivamente,

subsistirán con ese objeto, y el depósito adicional de ochenta mil pesos en títulos de la misma Deuda, que la compañía del Ferrocarril Central Mexicano ha efectuado en la repetida oficina, garantizará, igualmente, tanto las obligaciones de los referidos contratos, cuanto las que contrae por el presente.

Art. 3º. La empresa contribuirá mensualmente, desde luego, y por todo el término de la concesión, con la cantidad de cuatrocientos pesos para la inspección técnica y administrativa del ferrocarril materia de este contrato.

Art. 4º. Como consecuencia de las reformas á que se refiere el presente contrato, se declaran insubsistentes, para lo sucesivo, el de 26 de agosto de 1899 y el de 18 de noviembre de 1901, relativo á la prolongación de la vía férrea de Sandoval á Mexico, quedando en todo su vigor y fuerza para la línea de Sandoval á la estación de Tamós y ramales á que se refiere el artículo 1º. de este contrato, las estipulaciones contenidas en la concesión de 14 de agosto de 1889 y en el contrato de reformas aprobado por decreto de 1º. de diciembre de 1890 que no hayan sido modificadas por este mismo contrato, y en cuanto al tramo comprendido entre Lechería y Sandoval, se regirá por las prevenciones de la ley de ferrocarriles, de fecha 29 de abril de 1899; en el concepto de que el plazo para la libre importación de materiales será de cinco años.

México, primero de mayo de mil

novcientos dos.—*Francisco Z. Mena.*—Rúbrica.—*F. Martínez del Río.*—Rúbrica.

Es copia. México, 1º de mayo de 1902.—*Santiago Méndez*, subsecretario.

SECCIÓN 2ª.

Estampillas por valor de diez pesos, debidamente canceladas.

CONTRATO celebrado conforme á la ley sobre ferrocarriles, de fecha 29 de abril de 1899, entre el C. general Francisco Z. Mena, secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. D. Albert J. Payton, concesionario del Ferrocarril de Morelia á Tacámbaro, reformando el contrato de concesión relativo de fecha 3 de marzo del corriente año de 1902.

Artículo único. Se reforman los arts. 1º, 3º, 4º, 5º y 11º del contrato de concesión del Ferrocarril de Morelia á Tacámbaro, de fecha 3 de marzo del corriente año de 1902, quedando dichos artículos como sigue:

I

Art. 1º Se autoriza al Sr. D. Albert J. Peyton para que por su cuenta ó por la de la compañía ó compañías que organice al efecto, contruya 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, un ferrocarril que partiendo de La Piedad y pasando por Morelia, capital del Estado de Michoacán, termine en Tacámbaro, quedando facultado el concesionario para prolongar la línea desde Tacámbaro hasta Ario; en la inteligencia de que se le fija el plazo de

dos años para que dé aviso á la secretaría de Comunicaciones si opta para llevar al cabo esa prolongación; pasado ese término, si no diere tal aviso, se dará por extinguida dicha facultad.

II

Art. 3º El concesionario ó la compañía que organice, deberá terminar treinta kilometros en el primer año, contado desde la fecha de la promulgación de este contrato de reformas, y otros treinta en cada uno de los años siguientes, pero de manera que quede concluído dentro de siete años.

En el caso de que el concesionario optare por llevar al cabo la prolongación de la línea á que se contrae el art. 1º, convendrán la secretaría de Comunicaciones y el referido concesionario, los plazos para la construcción.

III

Art. 4º La anchura de la vía entre los dos 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.

La tracción se hará por vapor ú otro sistema que apruebe la misma secretaría de Comunicaciones.

IV

Art. 5º La Empresa contribuirá, mensualmente, desde luego y por todo el término de la concesión, con la cantidad de \$ 300, trescientos pesos

para inspección técnica y administrativa del ferrocarril.

V

Art. 11º El depósito de once mil seiscientos pesos en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido en dos partidas, una de cinco mil pesos y la otra de seis mil seiscientos pesos por la empresa, en la tesorería general de la Federación, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato, en lo que se refiere á la línea de La Piedad á Tacámbaro por Morelia; en la inteligencia de que si dicho concesionario hiciera uso de la facultad que le da el artículo 1º para prolongar la línea hasta Ario, depositará, además, en bonos de la referida Deuda Pública al dar el aviso de opción respectivo, la suma que corresponda á la longitud de esa prolongación, á razón de cincuenta pesos por cada kilometro, para garantizar el cumplimiento del contrato por lo que toca á esa prolongación.

México, quince de mayo de mil novecientos dos, *Francisco Z. Mena.*—Rúbrica.—*Albert J. Payton.*—Rúbrica.

Es copia. Mexico, quince de mayo de 1902.—*Santiago Méndez*, subsecretario.

SECCIÓN 2ª

Una estampilla por valor de cinco pesos, debidamente cancelada.

CONTRATO celebrado conforme á la ley sobre ferrocarriles de fecha 29 de abril de 1899, entre el C. general Francisco Z. Mena, secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras

públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Felipe Martel, concesionario del Ferrocarril de la estación del Cazadero del Ferrocarril Central Mexicano á la de Solís, del Ferrocarril Nacional de México, rescindiendo el contrato de concesión relativo en lo que concierne á la parte que falta por construir.

Artículo único. De común acuerdo y en consideración á las razones expuestas por el C. Felipe Martel, concesionario del Ferrocarril de la estación del Cazadero, del Ferrocarril Central Mexicano á la de Solís, del Ferrocarril Nacional de México, aprobado por decreto de fecha 9 de diciembre de 1893, reformado en 12 de diciembre de 1899, se rescinde dicho contrato en lo que concierne á la parte que falta por construir desde el kilometro número 60, limite del tramo ya construido, hasta el punto en que debía terminar la línea entre las estaciones de Solís y Tepetongo del Ferrocarril Nacional de México.

México, diez y nueve de mayo de mil novecientos dos.—*Francisco Z. Mena.*—Rúbrica.—*Felipe Martel.*—Rúbrica.

Es copia. México, 19 de mayo de 1902.—*Santiago Méndez,* Subsecretario.

SECCIÓN 2ª.

Stampillas por valor de veinte pesos, debidamente canceladas.

CONTRATO celebrado entre el C. general Francisco Z. Mena, secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Rafael Pardo, apoderado del Sr. Dwight Furness, para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Jalisco.

Art. 1º. Se autoriza al Sr. Dwight Furness para que por su cuenta ó

por la de la compañía ó compañías que organice, 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, un ferrocarril en el Estado de Jalisco, que partiendo de la estación de Ocotlán, del Ferrocarril Central Mexicano, llegue al pueblo de Jamay en las márgenes del lago de Chapala, pasando por la población de Ocotlán y el punto conocido con el nombre de «El Fuerte.»

Art. 2º El concesionario comenzará dentro de seis meses el reconocimiento de la línea que se le concede dando aviso á la secretaria de Comunicaciones y Obras públicas, con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

Art. 3º El concesionario ó la compañía que organice deberá terminar cuando menos cuatro kilometros en el primer año, y el resto de la línea á los dos años siguientes.

Art. 4º 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 secretaria de Comunicaciones y Obras públicas.

La tracción se hará por vapor, electricidad ú otro sistema que apruebe la secretaria de Comunicaciones.

Art. 5º La empresa contribuirá mensualmente, desde luego, y por todo el término de la concesión, con la cantidad de cincuenta pesos para la

inspección técnica y administrativa del ferrocarril.

Art. 6º La empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de México.

Art. 7º. La empresa podrá importar libre de toda clase de derechos de importación ó aduana y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, por la cantidad limitada que fije la secretaria de Comunicaciones y Obras públicas, para la construcción y equipo, por una sola vez, del ferrocarril y líneas telegráficas y sus accesorios, los artículos á que se refiere el art. 74º de la ley sobre ferrocarriles.

Art. 8º El derecho de vía á que se refiere la regla I del art. 70º de la citada ley sobre ferrocarriles, será el indispensable para la construcción del ferrocarril y para sus dependencias, sin exceder de setenta metros.

Art. 9º La empresa cobrará por el flete de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes.

Pasajeros.

Por transporte de cada pasajero, por kilometro recorrido:

Primera clase..... Cinco centavos.
Segunda clase..... Cuatro centavos.
Tercera clase..... Tres 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.

La empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea

la distancia á que lo transporte, ni de hacer el servicio con coches de segunda clase ó el transporte de pasajeros á precios de segunda clase.

Mercancías.

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

Primera clase..... Diez centavos.
Segunda clase..... Nueve centavos.
Tercera clase..... Ocho centavos.
Cuarta clase..... Siete centavos.
Quinta clase..... Seis centavos.
Sexta clase..... Cinco centavos.

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

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

En ningún caso la mercancía extranjera importada por la línea de la empresa podrá gozar 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 carga 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 transmita por la línea de la compañía, quince centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje, sobre las diez pala-