

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-

bras primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á quince centavos por diez palabras.

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 fracciones de doscientos pesos. La empresa puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Art. 10° 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 importarian los pasajes ó el flete de los efectos transportados.

Art. 11° De conformidad con lo dispuesto en el art. 29° 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 tres kilómetros de cada lado de la vía.

Art. 12° El depósito de tres mil pesos en bonos de la Deuda Pública Consolidada constituido por la empresa en la tesorería general de la Fe-

deración, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

México, veintidós de mayo de mil novecientos dos.—*Francisco Z. Mena*.—Rúbrica.—*Rafael Pardo*.—Rúbrica.

Es copia. México, 22 de mayo de 1902.—*Santiago Méndez*, subsecretario.

SECCIÓN 2ª.

Cuatro estampillas por valor en junto 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. Luis Rojas, representante del C. Eusebio Rojas, para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Guanajuato.

Art. 1° Se autoriza al C. Eusebio Rojas 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, conforme á las prevenciones de la ley sobre ferrocarriles de fecha 29 de abril de 1899, un ferrocarril en el Estado de Guanajuato que, como prolongación del ferrocarril de Marfil al Mineral de san Gregorio, del cual es concesionario el mismo ciudadano Eusebio Rojas, partirá del segundo de los indicados puntos y terminará en san Miguel de Allende.

Art. 2° El concesionario comenzará á los seis meses el reconocimiento de la línea que se le concede, dando aviso á la secretaría de Comunicaciones con quince días de anticipa-

ción, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

Art. 3° El concesionario, ó la compañía que organice, deberá terminar seis kilómetros, por lo menos en el primer año, y otros nueve, cuando menos, en cada uno de los años siguientes, pero de manera que quede concluido el camino dentro del término de cinco años.

Art. 4° La anchura de la vía, entre los bordes interiores de los rieles, será de novecientos catorce 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.

Art. 5° La empresa contribuirá mensualmente, desde luego, y por todo el término de la concesión, con la cantidad de ciento cincuenta pesos para la inspección técnica y administrativa del ferrocarril.

Art. 6° La empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de Guanajuato.

Art. 7° 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 secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, para la construcción y equipo, por una sola vez, del ferrocarril y la línea telegráfica y sus accesorios, los artículos á que se refiere el art. 74° de la ley sobre ferrocarriles.

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

Art. 9° 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.....	Cuatro centavos.
Segunda clase.....	Tres centavos.
Tercera clase.....	Dos centavos.

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

Primera clase.....	50 kilogramos.
Segunda clase.....	30 kilogramos.
Tercera clase.....	15 kilogramos.

La empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia á que lo transporte.

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 cada palabra más que contenga el mensaje, sobre las diez palabras primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á quince centavos por diez palabras.

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 pri-

meros. 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.

Art. 10°. 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 pasaje ó el flete de los efectos transportados.

Art. 11°. El depósito de tres mil pesos en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la empresa en la tesorería general de la Federación, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

México, veintitrés de mayo de mil novecientos dos.—*Francisco Z. Mena*.—Rúbrica.—*Luis Rojas*.—Rúbrica.

Es copia. México, 23 de mayo de 1902.—*Santiago Méndez*, subsecretario.

SECCIÓN 2ª

Dos estampillas por valor en junto de diez 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 Lic. Pablo Martínez del Río, apoderado general de la compañía limitada del Ferrocarril Central Mexicano, concesionaria del Ferrocarril de

san Pedro de la Colonia á la estación de Treviño, reformando el contrato de concesión relativo, de fecha 17 de enero del corriente año de 1902.

Artículo único. Se reforman los artículos 1º, 3º y 11º del contrato de fecha 17 de enero del corriente año de 1902, relativo á la construcción del Ferrocarril de san Pedro de la Colonia á la estación de Treviño, del Ferrocarril de Monterrey al Golfo, quedando dichos artículos en la forma siguiente:

I

Art. 1º Se autoriza á la compañía limitada del Ferrocarril Central Mexicano 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 contados desde el 30 de enero del corriente año de 1902, y conforme á las prevenciones de la ley sobre ferrocarriles de fecha 29 de abril de 1899, un ferrocarril que partiendo de la estación de san Pedro de la Colonia del Ferrocarril Central Mexicano, termine en un punto conveniente de la línea de Monterrey á Treviño, situado entre Amargos y Paredón.

Queda facultada la compañía para construir un ramal que partiendo de un punto conveniente cerca de la estación de Paredón de la línea de Monterrey á Treviño, termine en la ciudad del Saltillo, en la inteligencia de que se fija á la misma compañía el plazo de cuatro años para que dé aviso á la secretaría de Comunicaciones si opta por construir el referido ramal; pasado ese tiempo, si no diere tal avi-

so, se dará por extinguida dicha facultad.

II

Art. 3º La empresa deberá terminar cuando menos veinte kilometros durante los dos primeros años, y cincuenta también, cuando menos, en cada uno de los años siguientes, pero de manera que quede concluido el camino dentro de cinco años.

Si la empresa se decidiere á construir el ramal al Saltillo gozará del plazo de seis años para terminarle, contados desde la fecha de la promulgación de este contrato.

III

Art. 11º El depósito de diez mil pesos en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la empresa en la tesorería general de la Federación, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae en lo que se refiere á la línea principal, en la inteligencia de que si hiciere uso de la facultad que le da el art. 1º para construir el ramal al Saltillo, depositará, además, en bonos de la referida Deuda Pública, al dar el aviso de opción, la suma que corresponda á la longitud de ese ramal, á razón de cincuenta pesos por kilometro, para garantizar el cumplimiento del contrato por lo que toca al referido ramal.

México, treinta de mayo de mil novecientos dos.—*Francisco Z. Mena*.—Rúbrica.—*P. Martínez del Río*.—Rúbrica.