

caso fortuito ó de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones. La suspension durará solo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Empresa presentar al gobierno federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya alegarse por la Empresa, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Empresa presentar al gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo sumo dentro de los dos meses despues de haber cesado, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más."

2. Quedan en todo su vigor las estipulaciones contenidas en la ley de 24 de Mayo de 1882, que no se haya modificado expresamente por el presente contrato.

México, Junio 29 de 1886.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—*P. Landázuri*.

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 3 de Julio de 1886.—*Porfirio Diaz*.—Al C. Manuel Fernandez, oficial mayor encargado de la secretaría de Estado y del despacho de fomento, colonizacion, industria y comercio."

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitucion. México, Julio 3 de 1886.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—Al.....

NÚMERO 9610.

Julio 5 de 1886.—Decreto del Gobierno.—Aprueba las reformas hechas al Contrato de concesion del Ferrocarril Nacional Mexicano.

Secretaría de Estado y del despacho de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República mexicana.—El presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"Porfirio Diaz, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de la facultad que concede al ejecutivo el artículo único de la ley de 12 de Diciembre de 1885, 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 de la Union, y el Sr. James Sullivan, en representacion de las Compañías Constructora Nacional Mexicana y del Ferrocarril Nacional Mexicano, reformando algunos artículos de las leyes de concesion de 13 de Setiembre de 1880 y 10 de Enero de 1883, relativas á este ferrocarril, cuyas concesiones quedarán en la forma que sigue:

CAPÍTULO I.

Construccion de las vías férreas.

Art. 1. La construccion y la explotacion de las líneas y ramales de ferrocarril y telégrafo á que se refiere el art. 1.º del decreto de 10 de Enero de 1883, sancionando un contrato de la misma fecha entre la secretaría de fomento y las Compañías Constructora Nacional Mexicana y del Ferrocarril Nacional Mexicano, se sujetarán de hoy en adelante á las estipulaciones del presente contrato.

A las mismas estipulaciones se sujetarán la construccion y explotacion de una línea, que las citadas compañías podrán construir y explotar desde un punto de la línea internacional entre Nuevo Laredo y Monterey que se estime conveniente, con la aprobacion de la secretaría de fomento, hasta los terrenos carboníferos de los Estados de Nuevo Leon y Coahuila, en los que podrá ramificarse, tambien con

la aprobacion de la secretaría de fomento, para la mejor explotacion de dichos terrenos, quedando convenido que el gobierno no ha de dar subvencion por más de ciento veinte kilómetros de dicha línea y sus ramales.

Todas estas concesiones durarán noventa y nueve años, contados desde el 13 de Setiembre de 1880, al cabo de los cuales las líneas principales y sus ramales pasarán en buen estado y libres de todo gravámen, al dominio de la nacion; pero el gobierno deberá comprar todas las estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres destinados al uso y á la explotacion de las líneas y ramales, con la obligacion de pagar al contado el precio que á tales estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres, fijaren dos peritos nombrados uno por cada parte, ó un tercero en caso de discordia, designado previamente por los mismos. Si entónces conviniere al gobierno arrendar ó enajenar el todo ó parte de las líneas principales y ramales, la compañía poseedora, al espirar los noventa y nueve años de la línea ó ramal que se quisiere arrendar ó enajenar, gozará del derecho de preferencia por el tanto.

2. Los trazos que deberán seguirse serán los que, conforme á los estudios y planos hechos ó que se hicieren por la compañía ó compañías y aprobare la secretaría de fomento, se consideren más á propósito para realizar una vía troncal al Pacífico, que termine en el puerto de Manzanillo, y otra á la frontera del Norte, terminando en Nuevo Laredo, y para el servicio por medio de ramales de las poblaciones que, designadas en las distintas concesiones, no queden comprendidas en las vías troncales.

Las dos vías troncales podrán partir de esta capital ó tener parte de su trayecto comun, ya sea temporal, ya definitivamente. Las compañías deberán manifestar á la secretaría de fomento, dentro de los

cinco años fijados para los reconocimientos, la opcion que hicieren respecto de esta facultad.

La línea interoceánica podrá partir desde un punto de la línea internacional entre Acámbaro y Celaya con direccion á La Piedad, La Barca, Norte del Lago de Chapala, Colima y Manzanillo, ó bien si partiere de esta capital, cortar la línea internacional en el punto más conveniente para seguir la direccion indicada.

El ramal de Acámbaro, Morelia y Pátzcuaro, podrá extenderse por Zamora hasta ligarse en La Piedad ó en La Barca, con la línea interoceánica.

La línea de Matamoros podrá ligarse con la línea internacional en Nuevo Laredo ó en Monterey, ó en un punto conveniente entre ambas poblaciones.

3. Los reconocimientos y trazos seguirán haciéndose por secciones de cien kilómetros ó por el número que hubiere entre dos poblaciones importantes, y se someterán á la aprobacion de la secretaría de fomento á medida que se fueren concluyendo, de manera que los planos de las líneas troncales y de los ramales, queden levantados en el término de cinco años, contados desde la fecha del presente contrato. Cuando sean presentados los planos á la secretaría de fomento, deberá resolver dentro de dos meses sobre su aprobacion.

Se asociará á cada una de las divisiones de ingenieros destinados á los reconocimientos y trazos, un ingeniero que deberá nombrar el ejecutivo, y cuya remuneracion, no excediendo de cuatro mil pesos anuales, será fijada por éste y pagada por la Compañía, á cuyo efecto ésta comunicará á la secretaría de fomento, con diez dias de anticipacion, la fecha en que comenzarán aquellos. La ausencia de los ingenieros del gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

4. Los trabajos de construccion serán proseguidos con la actividad necesaria pa-

ra que en el término de diez años contados desde la fecha de este contrato, estén concluidas las líneas principales y sus ramales. Al efecto, cada dos años contados desde la misma fecha, deberán construirse doscientos cincuenta kilómetros por lo ménos, en la seccion de la línea internacional entre San Miguel y el Saltillo, y despues doscientos kilómetros por lo ménos, en el conjunto de las demás líneas y ramales, sin perjuicio de poderse construir simultáneamente en la seccion referida de la línea internacional y en las otras líneas y ramales. La compañía ó compañías tendrán derecho para que se les tome en cuenta de los mínimos bisanuales fijados en este artículo, la mayor extension que sobre esos mínimos hubieren construido en los bienios precedentes, ya sea que la construccion se hubiere hecho por una misma ó por distintas compañías.

5. Las líneas serán de simple ó doble vía, de novecientos catorce milímetros de anchura, 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 ó compañías.

Si en algun tiempo conviniere á los intereses de la Empresa aumentar la anchura de vía en todas las líneas y ramales, en alguna de aquellas ó alguno de éstos, ó tener dos anchuras de vía en alguna parte, podrá hacerlo, previa aprobacion de la secretaría de fomento, siempre que:

1.º No se interrumpa el servicio de las líneas ya en explotacion, sino por el tiempo absolutamente indispensable otorgado por la secretaría de fomento, á propuesta de la Empresa; y

2.º Que sea sin derecho á nueva subvencion, ni á aumento en la que establece este contrato para la vía de novecientos catorce milímetros.

En ningun caso la construccion de doble vía dará derecho para cobrar doble subvencion.

Tambien podrá la Empresa, previa aprobacion de la secretaría de fomento, tratar con otra empresa concesionaria para tener ambas un trayecto comun de la misma, ó de dos anchuras en alguna ó algunas partes de sus líneas respectivas; pero el gobierno en tal caso, solo pagará la mayor subvencion que se hubiere otorgado á una de las dos empresas.

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 Constructora Nacional Mexicana, y á la del Ferrocarril Nacional Mexicano respectivamente, segun el convenio celebrado ó que se celebrare entre ambas compañías, pero conservando siempre la primera su carácter de constructora. Estas podrán traspasar sus respectivos derechos, concesiones y obligaciones, en todo ó en parte, á una ó más compañías que al efecto se organicen. El traspaso ó traspasos que se hicieren se someterán á la secretaría de fomento para su aprobacion, sin cuyo requisito no podrán surtir efecto alguno.

7. La compañía ó compañías serán siempre mexicanas, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fueren extranjeros, y estarán sujetas á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todos los negocios cuya causa y accion tengan lugar dentro del territorio. Ellas mismas y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro carácter, serán considerados como mexicanos, en todo cuanto á ellas se refiera; nunca podrán alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea; solamente tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República en re-

den á los mexicanos; y por consiguiente, no podrán tener ingerencia alguna en los asuntos que se refieran á la Empresa, los agentes diplomáticos extranjeros.

8. Para que pueda verificarse el traspaso de todas ó de algunas de las líneas á que se refiere el art. 1.º de esta ley, la compañía ó compañías á quienes dicho traspaso se haga, deberán estar organizadas, suscrito cuando ménos un capital de un millon de pesos para cada una de dichas líneas, y enterado el dinero en la tesorería de la compañía ó compañías, el 10 por 100 de la suscripcion; cuyos hechos se enprobarán legalmente ante la secretaría de fomento, al pedir el permiso para el traspaso.

9. Toda suscripcion de acciones llamada por la Compañía Constructora Nacional Mexicana, por la del Ferrocarril Nacional Mexicano ó por cualquiera otra compañía que se organice para el traspaso de alguna de las líneas ó ramales, deberá tener registro abierto en esta capital bajo las mismas bases que en el extranjero.

10. Los estatutos de la compañía ó compañías á quienes se hiciere el traspaso de alguna línea ó ramal, serán sometidos á la aprobacion de la secretaría de fomento, dentro de los nueve meses siguientes al traspaso.

11. La compañía ó compañías tendrán su domicilio en la ciudad de México, sin perjuicio de los demás que puedan establecer en los diversos lugares del extranjero en que tengan intereses, y en México residirá una parte de sus juntas directivas, compuestas de cinco miembros por lo ménos, de los cuales dos serán nombrados por el ejecutivo de la Union.

La remuneracion de los representantes del gobierno en la junta directiva, será fijada por el mismo y pagada por la Compañía; pero nunca excederá de \$3,000 anuales.

Esta junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en el exterior, ejercerán las funciones que les fueren con-

cedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas. Los representantes del gobierno tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros directores nombrados por las juntas de la Compañía.

12. La compañía ó compañías nombrarán en esta capital uno ó más representantes, ampliamente facultados y autorizados para tratar con el gobierno federal y demás autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se les imponen por esta ley, y á cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

13. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó del cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

14. El capital social de la compañía ó compañías se dividirá en acciones cuyo valor se determinará en los estatutos, y las que se considerarán como propiedad personal de que podrá disponerse libremente, con arreglo á las leyes y con los derechos acordados en esta concesion. Los accionistas no serán responsables por las deudas de la Compañía sino por el valor de sus respectivas representaciones, y nunca con los bienes que tuvieren fuera de la Compañía.

15. Las líneas férreas de que se habla en esta ley, y los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridos por la compañía ó compañías, en virtud de cesion ó compra; los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyan el ferrocarril y línea telegráfica, así como sus dependencias, se considerarán como propiedad de la compañía ó compañías, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las le-

yes y reglamentos actualmente vigentes, ó que en lo sucesivo se dictaren, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las estipulaciones de este contrato.

En caso de caducidad se observará lo estipulado en el art. 39.

16. La compañía ó compañías tendrán el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otra existente ó que existiere dentro ó fuera de la República, y lo tendrán igualmente para explotarlas y mantenerlas en conexión ó consolidación con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que juzguen convenientes. A su vez, la compañía ó compañías tendrán la obligación de permitir que sobre sus líneas circulen trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso y el de las vías y sus dependencias, una cantidad que no exceda de 60 por 100 de lo que, con arreglo á la tarifa respectiva, debiera importar el flete de los efectos trasportados. Igualmente la compañía ó compañías no podrán oponerse á que sus ferrocarriles sean cruzados por otros caminos, canales ó ferrocarriles que se hagan con autorización del gobierno, salva la indemnización á que haya lugar por interrupción del tráfico ó daño material causado al camino. En caso de consolidación con una compañía extranjera, la concesionaria quedará siempre sujeta á lo prevenido en el art. 7.º, en todo lo que se refiera á las líneas objeto del presente contrato.

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

17. Ni las compañías á que se refiere este contrato, ni ninguna de las que puedan sucederles en todo ó en parte de las líneas y ramales, podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones del presente contrato, el ferrocarril, el telégrafo y las demás propiedades anexas, ni las acciones que emitan, á ningun gobierno ó Estado extranjero ó sus agentes, ni admitirlo en ningun caso co-

mo socio. Cualquiera estipulación hecha con violación de este artículo, será nula y de ningun valor.

18. La compañía ó compañías quedan, sin embargo, autorizadas para emitir libremente acciones comunes de preferencia, bonos y obligaciones, y para disponer de ellas, así como para hipotecar á individuos ó asociaciones particulares, las vías y sus dependencias, transmitiendo el derecho de explotarlas, en todo ó en parte, segun se fueren construyendo. Las hipotecas y demás actos y contratos sujetos á registro, lo serán en la ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal, en lo que se refiera á todas las líneas y ramales, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pasen.

19. Para auxiliar la construcción de las líneas y ramales de ferrocarril y telégrafo á que este contrato se refiere, el gobierno de la República seguirá dando la subvención de siete mil pesos por cada kilómetro de vía construida y aprobada por la secretaría de fomento.

20. Para hacer efectiva la subvención que se debiera conforme al artículo anterior, el gobierno emitirá obligaciones, sin causa de réditos, á favor de la compañía ó compañías, por la cantidad correspondiente á la misma subvención, titulándose "*Certificados de construcción de ferrocarriles*," los cuales serán amortizados con el 6 por 100 de todos los derechos que se causaren en todas las aduanas marítimas y fronteras de la República, segun las leyes que rigieren sobre la materia, y salvo lo estipulado en el artículo transitorio del presente contrato. Luego que se haya concluido y aprobado cada una de las secciones de veinticinco kilómetros ó el menor número que completare una línea ó ramal, la secretaría de fomento emitirá los certificados que deberán amortizarse por las aduanas marítimas y fronteras. No se podrá admitir en numerario ó en otra especie que no sea el indicado papel,

si lo hubiere en el puerto, el 6 por 100 de los derechos que se causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto el interesado á segunda paga. Esta será de doble cantidad de la no pagada en certificados, exhibiendo la mitad en ellos, para que la disposición de esta ley quede cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable á los denunciadores. La obligación del gobierno en ningun caso se extenderá á pagar más de lo que importe el expresado 6 por 100, tanto por la subvención devengada hasta hoy, como por la que se devengare en adelante. Las compañías podrán estipular entre sí, comunicándolo al gobierno, lo que á cada una corresponda recibir del 6 por 100, ó el orden en que deban recibirlo.

21. La compañía ó compañías están obligadas á situar en las poblaciones donde haya aduanas marítimas ó fronteras, certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida, no pudiendo venderlos, en ningun caso, á mayor precio que su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa á favor del erario.

22. En los puntos de la frontera del Norte en que tocara ó terminare el ferrocarril, y en el puerto de Manzanillo en el Océano Pacífico, podrán la compañía ó compañías hacer las obras y mejoras que fueren necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico y para su conexión con otras líneas, y establecer puentes, muelles, almacenes y diques, cobrando por el uso de ellos una retribución moderada que se fijará periódicamente con aprobación de la secretaría de fomento. Para la adquisición de los terrenos y materiales necesarios para la construcción, conservación y uso de estas obras, la compañía ó compañías gozarán de los derechos establecidos en esta ley, respecto á los terrenos y materiales de propiedad nacional ó privada, necesarios para la construcción, con-

servación y uso de las mismas líneas, debiéndose tener tales obras y mejoras como dependencias de éstas, y gozar en general de los derechos y exenciones que establece este contrato en favor de la compañía ó compañías.

23. Los puertos de Matamoros, Mier y Nuevo Laredo, en la frontera del Norte, y el de Manzanillo en el Pacífico, quedarán habilitados para el comercio exterior y de cabotaje.

24. Los buques que lleguen á los puertos del Pacífico cargados con carbon de piedra, maquinarias, rieles, materiales de construcción y explotación de ferrocarriles y línea telegráfica, gozarán de la exención de derechos de tonelaje, fardo, anclaje y demás de puerto, y pagarán solamente el de práctico. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los usos indicados. Estas exenciones subsistirán durante doce años contados desde la fecha de la promulgación de este contrato.

De las mismas franquicias, por el mismo tiempo y en las mismas condiciones, gozarán los buques que llegaren á los puertos de Veracruz, Matamoros y demás á orillas del Bravo; pero en todos estos casos se observarán los reglamentos que dicten las secretarías de hacienda y de fomento.

25. El gobierno mexicano no exigirá ningun derecho que no sea el expresado en el artículo siguiente, por el simple tráfico de pasajeros, correspondencia y mercancías en las líneas internacional é interoceánica, durante el período de veinticinco años, contados desde la fecha de la conclusión de cada una de las líneas; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derecho de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase.

26. La secretaría de hacienda fijará las