

1886.—*Porfirio Diaz*.—Al C. general Carlos Pacheco, secretario 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 5 de 1886.—*Pacheco*.—Al. . . . .

NÚMERO 9612.

*Julio 5 de 1886.—Decreto del Gobierno. Aprueba las reformas hechas al Contrato de concesion del Ferrocarril Central 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 C. Sebastian Camacho, en representacion de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, reformando algunos artículos de las concesiones de 8 de Setiembre de 1880 y 12 de Abril de 1883, referentes al mismo ferrocarril.

Art. 1. Se reforma la frac. III del art. 1.º, y los arts. 5.º, 6.º, 33, 39, 40, 41, 43, 45, 46, 47 y 48, en los términos siguientes:

I.—Frac. III del art. 1.º de la ley de concesion de 8 de Setiembre de 1880:

“III. Del punto de la línea troncal que se determinará en vista de los planos é informes correspondientes, hasta la ciudad de Guadalajara; de esta ciudad á la de Tepic, y de Tepic á San Blas ú otro puerto del Pacífico que se determine de acuerdo con la secretaria de fomento, en la inteligencia de que si se fijare otro puerto que no fuere San Blas, tendrá fa-

cultad la Compañía para levantar sus rieles en la parte que hubiere construido de la línea de San Blas hácia Tepic, sin derecho á subvencion alguna por la extension que se levante.”

II.—Se reforma el art. 5.º de la ley de concesion de 12 de Abril de 1883, en los siguientes términos:

“Art. 5. Habiéndose terminado ya las líneas de México á Leon, y Leon á Paso del Norte, los trazos y planos de las secciones de la línea del Pacífico y de la de Aguascalientes á Tampico, se hará por secciones de 100 kilómetros ó por el número que hubiere entre dos poblaciones de importancia, sometiéndose dichos planos á la aprobacion de la secretaria de fomento á medida que se fueren concluyendo, de manera que se terminen como sigue:

“Los de la línea de Aguascalientes á Tampico, en el término de tres años; los de la seccion primera de la línea del Pacífico en tres años; los de la seccion segunda de la misma, en cinco años, y los de la seccion tercera en siete años; contados todos desde el 1.º de Julio de 1886.

“La secretaria resolverá respecto de la aprobacion de los planos dentro de dos meses despues de su presentacion.

“A cada una de las secciones de ingenieros destinadas á los reconocimientos y trazos, se asociará un ingeniero nombrado por el ejecutivo, y cuya remuneracion, no excediendo de \$4,000 anuales, será fijada por éste y pagada por la Compañía, á cuyo efecto ésta comunicará á la secretaria de fomento, con diez dias de anticipacion, la fecha en que en cada línea ó seccion comenzarán aquellos. La ausencia de los ingenieros del gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.”

III.—Art. 6.º de la ley de 12 de Abril de 1883:

“Art. 6.º Los trabajos de construccion serán proseguidos con la actividad necesi-

ria para que la construccion de la línea del Pacífico quede concluida: la primera seccion de la línea troncal á Guadalajara, el 1.º de Julio del año de 1890; la segunda seccion, de Guadalajara á Tepic, el 1.º de Julio de 1893; y la tercera seccion, de Tepic á San Blas ú otro puerto del Pacífico, el 1.º de Julio de 1895. Respecto de la línea de Tampico á San Luis y Aguascalientes, deberá estar terminada el 12 de Abril de 1893, con la obligacion para la Compañía, de construir en las líneas que se mencionan, en el primer bienio, contado desde el 1.º de Julio del corriente año, por lo ménos 150 kilómetros, y en cada uno de los bienios siguientes, tambien por lo ménos 200 kilómetros.”

IV.—Art. 33 de la concesion de 8 de Setiembre de 1880:

“Art. 33. La compañía ó compañías podrán importar libres de toda clase de derechos de importacion ó aduana y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, por el período de quince años contados desde la fecha de este contrato, para la construccion, explotacion, conservacion y reparacion de sus ferrocarriles y líneas telegráficas, y sus accesorios, los siguientes artículos:

“*Material fijo para la vía.*—Rieles, crampas para vía, tuercas y tornillos para idem, silletas y cojinetes para idem, planchuelas rectas ó de ángulo para idem, cambios completos, señales para vía y cruces, sapos, criks ó gatos para encarrilar, durmientes de madera y metálicos, puentes metálicos y de madera completos ó en partes, madera ordinaria de construccion, edificios de madera ó fierro armados ó sin armar.

“*Material rodante.*—Locomotoras de todas clases, trucks para locomotoras y vehículos, ruedas motrices y ejes para id., chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeneas para idem, aventadores para idem, pedestales para vehículos, faroles para el frente de las locomotoras (Head lights),

silbatos para locomotoras, topes, cadenas de fierro, pernos, eslabones y barras de acoplar para enganchar las locomotoras y vehículos, comprendiendo los accesorios de enganches automáticos, calderas completas, cilindros completos, inyectoros completos, manómetros de agua para las calderas, hogares para las máquinas, fierro ruso para calderas y cilindros, tubería de fierro, acero y cobre, ténders completos.

“*Material para telégrafo.*—Alambre de fierro y galvanizado y aislado, aisladores de todas clases, postes de madera y de fierro, espigas y crucetas, baterías y piezas anexas, aparatos telegráficos y telefónicos de todas clases, generadores y lámparas de luz eléctrica.

“*Wagones.*—Coches para pasajeros, carros-salones y de dormir, furgones, plataformas, carros para conductores, idem para express, idem para equipajes, idem para correo, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, muelles y resortes, puertas y ventanas para material rodante, asientos expresamente para coches, carretillas, arzones y velocípedos para recorrer la vía, frenos para locomotoras y vehículos, comprendiendo los accesorios de frenos automáticos de Westinghouse ú otros.

“*Miscelánea.*—Mesas giratorias, grúas para el servicio de la línea, máquinas para clavar pilotes, estanques de fierro y de madera para agua y aceite, combustible, básculas y maquinaria para talleres.

“Los artículos anteriores los introducirá libremente la Compañía para el uso exclusivo de sus líneas de ferrocarril y telégrafo, y cuando los adquiriere de produccion nacional, en la República, quedarán igualmente libres de todo impuesto local; pero si enajenare ó aplicare á otros usos alguno ó algunos de estos artículos que causen derechos, la secretaria de hacienda exigirá el reintegro de estos derechos, sin perjuicio de las demás penas que para el caso de contrabando establecen las leyes, salvo el caso en que la enajenacion

ó aplicacion se hicieren con permiso expreso de la secretaría de fomento.

"Para compensar la renuncia que hace la Compañía del derecho de libre importacion de otros materiales y efectos que les otorgó el art. 33 de la concesion de 8 de Setiembre de 1880, el gobierno les concede la suma de \$50 anuales por cada kilómetro de vía que tenga en explotacion, y por el mismo período de quince años, contados desde la fecha de la promulgacion de este contrato. Dicha suma de \$50 anuales, no la recibirá la Compañía en dinero ó papel, sino que se le ha de abonar en cuenta de los derechos de importacion que causaren aquellos materiales ó efectos sujetos al pago de ellos y no comprendidos en la lista anterior, practicándose con tal fin una liquidacion de dichos derechos con la secretaría de hacienda y en períodos de tiempo de seis meses.

"Al fin de cada semestre se hará la liquidacion de los derechos causados durante él, y una vez abonada á la Compañía la suma que corresponda por los kilómetros en explotacion, pagará en dinero efectivo la diferencia que resulte en su contra. Mas si en la fecha de la liquidacion el gobierno debiere á su vez alguna suma por trasportes ú otros servicios, se establecerá la debida compensacion hasta la cantidad conveniente, y el saldo será pagado respectivamente por quien lo debiere. Si las importaciones que se hubieren hecho en un semestre no cubrieren la cantidad que en él tuviere la Compañía derecho á que se le abone, la diferencia á su favor se le tendrá en cuenta en el semestre ó semestres subsecuentes.

"Tanto los efectos extranjeros de que se ha hablado como los nacionales necesarios para la construccion, reparacion y explotacion de los ferrocarriles, telégrafos y teléfonos autorizados por este contrato, serán libres, durante los quince años expresados, de alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos interiores decretados hasta hoy ó que en lo adelante se de-

cretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos.

"Para el goce de todas las exenciones aquí estipuladas, se observarán los reglamentos que dicten las secretarías de hacienda y fomento.

"Si por alguna causa imprevista, aun la de fuerza mayor, se paralizare todo ó en parte el tráfico de las líneas, cesará el pago de los \$50 por kilómetro en la proporcion que corresponde y por el tiempo que dure la suspension.

"El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y las acciones comunes y preferentes, bonos y acciones de la compañía ó compañías, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere desde hoy hasta cuarenta y cinco años despues de concluida la construccion de las líneas, con excepcion del impuesto del timbre, que se causará con arreglo á la ley de la materia."

V.—Art. 39 de la ley de 8 de Setiembre de 1880:

"Art. 39. Además de las obligaciones impuestas por los artículos anteriores, la compañía ó compañías tendrán las siguientes:

"I. El depósito de \$150,000 que tiene constituido en el Nacional Monte de Piedad en bonos de primera hipoteca de la misma Compañía, lo cambiará por igual suma de certificados aduanales de construccion del 8 por 100.

"Este depósito garantiza la final conclusion de las líneas á que este contrato se refiere, dentro de los plazos que señala el art. 6.º, y la Compañía lo perderá en caso de infraccion de ese artículo en el evento expresado.

"Constituirá, además, otro depósito en el mismo establecimiento, de \$250,000 en los mismos certificados del 8 por 100, á fin de garantizar la construccion de la

segunda y tercera seccion de la línea del Pacífico, perdiendo la Compañía la suma de \$150,000 si no construyere, en el plazo estipulado, la segunda seccion, y \$100,000 si no construyere, tambien en el plazo estipulado, la tercera seccion.

"II. La compañía ó compañías no podrán verificar el trasporte de ninguna fuerza armada extranjera sin permiso del ejecutivo federal.

"III. Tampoco podrá, con conocimiento del hecho, trasportar efectos pertenecientes á alguna potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República, sin el mismo permiso del ejecutivo federal."

VI.—Art. 40 de la ley de 12 de Abril de 1883:

"Art. 40. Las concesiones á que este contrato se refiere, caducarán en la parte correspondiente por cualquiera de las causas siguientes:

"I. Por faltar á alguna de las obligaciones impuestas en las fracciones II y III del artículo anterior, salvo que la compañía ó compañías probasen que no pudieron resistir á fuerza mayor y que no omitieron diligencia para impedirla.

"II. Por no concluir las líneas ó secciones á que este contrato se refiere, dentro de los plazos señalados en el art. 6.º

"III. Por enajenar ó traspasar estas concesiones ó los derechos que de ellas se derivan, á algun gobierno ó Estado extranjero; por admitirlo como socio en la Empresa, ó por hacer esa enajenacion á cualquiera corporacion ó individuo sin permiso del ejecutivo. La caducidad será declarada administrativamente por el ejecutivo, con recurso para la Compañía de reclamar la declaracion, si no la creyere fundada, ante los tribunales federales que fueren competentes.

"Dicha caducidad surtirá sus efectos solamente respecto de la línea ó seccion cuya construccion no se hubiere terminado, ó sobre que recayere alguna de las otras infracciones previstas en el presente artículo.

"Si la caducidad fuere causada por enajenacion, hipoteca ó traspaso de la concesion á un gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, además de la nulidad del acto y de la caducidad del contrato, se dará por espirado desde ese momento el plazo concedido para la explotacion de la vía, y la nacion entrará desde luego en posesion de ella y de todos sus accesorios, sin que la Empresa tenga derecho á indemnizacion de ninguna clase."

VII.—Art. 41 de la ley de 12 de Abril de 1883:

"Art. 41. En el evento de que por cualquiera causa, que no sea de fuerza mayor, dejare de terminarse alguna ó algunas de las líneas ó secciones en los plazos fijados en el art. 6.º, la Empresa conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion de la línea ó líneas que no se hubieren terminado.

"El gobierno de la República, ó el individuo ó corporacion á quien éste conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, prévio el pago correspondiente, á la misma Compañía, hecho segun el avalúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados uno por cada parte, los cuales, ántes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia. En los casos que especifica la frac. I del art. 40, la Compañía perderá las concesiones otorgadas en esta ley, y la nacion adquirirá la propiedad de la línea ó seccion incurso en la caducidad, libre de todo gravámen y por el valor que se fije por peritos que nombrarán el ejecutivo y la Compañía. De este valor se deducirá el importe de las subvenciones pagadas á la Empresa por aquella línea ó seccion, y por el resto emitirá obligaciones el gobierno, garantizadas con hipotecas de las mismas vías, las cuales podrá traspasar mediante nueva concesion.

"Las obligaciones que emita el ejecutivo se amortizarán en los términos que se hubieren fijado para las obligaciones de primera hipoteca, y el tipo del interés será de 9 por 100 anual.

"En caso de que la Compañía no construyere los kilómetros bisanuales á que está obligada segun el art. 3º, pagará una multa de \$15,000 que se hará efectiva por el gobierno al entregar á la Compañía los certificados de construcción."

VIII.—Art. 43 de la ley de 12 de Abril de 1883:

"Art. 43. Las secciones de ferrocarril, segun las fueren construyendo la compañía ó compañías, serán inmediatamente examinadas por un ingeniero nombrado por el ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y la causa del disentiendo; pero la Compañía, si no estuviere conforme, podrá pedir que otro ú otros ingenieros, nombrados por la secretaría de fomento, y oyendo á los de la Empresa, examinen de nuevo el tramo. Si el segundo informe de los ingenieros ratifica el primero, la Compañía procederá desde luego á ejecutar las modificaciones que acuerde la misma secretaría.

"Luego que se pongan al uso del público los tramos del camino, la compañía ó compañías fijarán la tarifa de precios que han de cobrar para la conducción de pasajeros, de efectos y demás, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

"Pasajeros.—Por transporte de pasajeros, por cada kilómetro ó fracción recorrida:

"Primera clase, tres centavos.—Segunda clase, dos centavos.—Tercera clase, uno y medio centavos.

"A cada pasajero se le admitirán quince kilogramos de equipaje libre.

"La compañía ó compañías no tendrán obligación de percibir menos de diez cen-

tavos por cada pasajero, por una distancia cualquiera, ni de hacer el servicio con coches de primera clase, ó el transporte de pasajeros á precios de primera clase, exceptuando entre los puntos en que á juicio de la misma Compañía el tráfico sea suficiente para justificarlo.

"Mercancías.—Por el flete de cada tonelada de mil kilogramos cada una, por cada kilómetro de distancia recorrida:

"Primera clase, seis centavos.—Segunda clase, cuatro centavos.—Tercera clase, tres centavos.

"Durante la construcción y los primeros cinco años de explotación de las líneas de Aguascalientes á Tampico, y las secciones de la del Pacífico, la compañía ó compañías podrán aumentar un centavo más por pasaje ó conducción de tonelada de mercancías, por cada kilómetro de distancia recorrida, exceptuando en los frutos nacionales de exportación, en que no habrá lugar á aumento.

"La compañía ó compañías no estarán obligadas á percibir menos de las cantidades siguientes por cualquiera cantidad de carga que transporten, cualquiera que sea la distancia.

"Primera clase, un peso cincuenta centavos.—Segunda clase, noventa centavos.—Tercera clase, setenta y cinco centavos.

"Las fracciones de tonelada que sean menos de diez kilogramos, se estimarán como si fueran diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como un kilómetro entero.

"Las tarifas de las mercancías nacionales serán diferenciales, de base decreciente, por secciones, y se establecerán de acuerdo entre el gobierno y la Compañía, atendiendo á la distancia recorrida, á la procedencia, destino y clase de mercancía. El decrecimiento comenzará de ciento cincuenta á doscientos kilómetros. La Compañía podrá, si le conviniera, y previa aprobación de las tarifas por la secretaría de fomento, extender la graduación á distancias menores de ciento cincuenta kiló-

metros y á la mercancía extranjera. La Compañía, durante cinco años contados desde la promulgación de este contrato, no será obligada á reducir en la graduación total su tarifa máxima kilométrica, más de un veinte por ciento en la primera clase, de un quince por ciento en la segunda y de un diez por ciento en la tercera, y fenecido este período de tiempo, la reducción se fijará equitativamente entre el gobierno y la Compañía.

"En ningún caso la mercancía extranjera importada por la línea de la Compañía podrá gozar de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

"Todos los productos nacionales que recorran una distancia mayor de cuatrocientos kilómetros y que se exporten por la Aduana de Paso del Norte, gozarán de una rebaja de cincuenta por ciento sobre las tarifas fijadas en el presente contrato, siempre que se compruebe debidamente la exportación.

"Almacenaje.—Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes á los expresados, se cobrará á razón de un centavo diario por cada cien kilogramos ó fracción de cien kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes, se cobrará á razón de dos centavos diarios por cada cien kilogramos ó fracción de cien kilogramos.

"Por cada día más y por cada cien kilogramos ó fracción de cien kilogramos, tres centavos.

"La compañía ó compañías podrán cobrar además, lo que fuere preciso para gastos de recibo y entrega en los almacenes.

"El gobierno gozará en el importe del almacenaje que cause, la misma rebaja estipulada en el art. 49.

"Telegramas.—El cobro de telegramas que se transmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

"Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direc-

ción y firma, que se trasmita á una distancia de cien kilómetros, quince centavos. Por cada diez kilómetros 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 quince centavos por diez palabras, en cien kilómetros."

IX.—Art. 45 de la ley de 12 de Abril de 1883:

"Art. 45. Se establecerán tarifas especiales que se someterán á la aprobación del gobierno, para carros-salones ó de dormir, para los equipajes y mercancías que se transporten en trenes de pasajeros ó expresos, para el dinero y los metales preciosos, las materias inflamables y explosivas, los cadáveres y los animales, y para aquellos efectos ú objetos que, por no deber prudencialmente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar fletes superiores á los del art. 43."

X.—Art. 46 de la ley de 8 de Setiembre de 1880:

"Art. 46. La tarifa y clasificación de efectos han de tener la publicidad debida y se revisarán cada tres años contados desde el 1º de Enero de 1887, pudiendo ser modificadas por la secretaría de fomento, de acuerdo con la compañía ó compañías, y aun subdivididas las tres clases del art. 43, si así se considerase conveniente; pero sin que esto, en ningún caso, dé derecho á la alza de las mismas más allá de los máximos prefijados.

"La aplicación de las tarifas se hará siempre bajo la base de la más perfecta igualdad, no pudiendo concederse á nadie ventaja que no se conceda á todos los que se hallen en las mismas circunstancias."

XI.—Art. 47 de la ley de 8 de Setiembre de 1880:

"Art. 47. Si la compañía ó compañías modificasen, con la aprobación de la secretaría de fomento, las tarifas, en cualquier sentido, pero siempre dentro del máximo fijado por esta ley, no podrá comenzar á regir esta alteración, en el sen-

tido de la alza, sino despues de treinta dias de publicada.

"Si la alteracion fuere en el sentido de la baja, podrá ponerse en vigor despues de quince dias de su publicacion; pero esta limitacion no afecta el derecho que la Compañía tiene de fijar tarifas provisionales de pasajeros para los dias de fiestas nacionales ú otras ocasiones, siempre que sea en el sentido de la baja."

XII.—Art. 48 de la ley de 8 de Setiembre de 1880:

"Art. 48. La distribucion de efectos en las tres ó más clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con la secretaría de fomento ahora, y en lo sucesivo cada tres años, á contar desde el 1º de Enero de 1887. Los cereales se considerarán siempre en la tercera clase. Los rieles y materiales para la construccion de ferrocarriles, gozarán además de una rebaja de treinta por ciento sobre la tarifa de dicha tercera clase. La tarifa de carbon de piedra será de un centavo y medio por tonelada y por kilómetro, siempre que sea por carro por entero, y el gobierno tendrá en ella una rebaja de la tercera parte."

2. Queda convenido entre el gobierno y la Compañía, que la amortizacion y pago de los certificados de subvencion que se mencionan en el art. 22 de la ley de 8 de Setiembre de 1880, modificada por la de 12 de Abril de 1883, volverá á establecerse desde el 1º de Julio del presente año de 1886, continuándose dicha amortizacion y pago de la manera siguiente:

Durante el segundo semestre de 1886, se hará la amortizacion con el tres cuartos por ciento de los derechos que recauden las aduanas, en vez del ocho por ciento que fija dicho art. 22; en el primer semestre de 1887, con el uno por ciento de los expresados derechos; en el segundo semestre del mismo año de 1887, con el dos por ciento de los repetidos derechos; en el primer semestre de 1888, con el tres por ciento; en el segundo semestre del año de

1888, con el cuatro por ciento; en el primer semestre de 1889, con el cinco por ciento; en el segundo semestre del propio año de 1889, con el seis por ciento; en el primer semestre de 1890, con el siete por ciento; y desde el 1º de Julio de 1890 en adelante, con el ocho por ciento que se fija en el citado art. 22.

Las cantidades que por este convenio se dejen de administrar, no causarán rédito ninguno.

3. Quedan en todo su vigor y fuerza las demás estipulaciones contenidas en las leyes de concesiones de 8 de Setiembre de 1880 y 12 de Abril de 1883, que no hayan sido expresamente modificadas por el presente contrato.

México, Junio 30 de 1886.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—*S. Camacho*.

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 5 de Julio de 1886.—*Porfirio Diaz*.—Al C. general *Cárlos Pacheco*, secretario 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 5 de 1886.—*Pacheco*.—Al.....

#### NÚMERO 9613.

*Julio 5 de 1886.—Decreto del Gobierno.*  
—*Aprueba las reformas hechas al Contrato de concesion del Ferrocarril de la Mesa Central.*

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 con-

cede 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 C. J. Augusto Verger, concesionario del Ferrocarril Mexicano de la Mesa Central, reformando algunos artículos de la concesion relativa de 13 de Octubre de 1882 y de su concordante de 26 de Mayo de 1881, cuya concesion quedará sujeta y se regirá en lo sucesivo por las estipulaciones siguientes:

#### CAPÍTULO I.

Del permiso, trayecto y plazo para el establecimiento de la vía.

Art. 1. Se autoriza al Sr. J. Augusto Verger para construir y explotar, por su cuenta ó por la de la compañía ó compañías que organice, un ferrocarril con su telégrafo correspondiente, que se denominará: "Ferrocarril Mexicano del Pacífico," el cual, partiendo de la ciudad de México, pasará por Cuernavaca y Puente de Ixtla, yendo á terminar en un puerto del Pacífico, entre los de Manzanillo y Acapulco, que determinará la Empresa de acuerdo con la secretaría de fomento, en su oportunidad, pudiendo construir ramales á los puntos importantes de los Estados por donde pase la línea troncal, si así conviniere á los intereses de la Empresa, y previo en todo caso el permiso del ejecutivo.

2. La Compañía comenzará el reconocimiento de la línea de dicho camino, dentro de nueve meses contados desde la fecha de la promulgacion de este contrato; dará principio á la construccion de la misma línea dentro de un año, contado desde la fecha de la promulgacion de este contrato, y el camino se terminará dentro de diez años, contados tambien desde la fecha de la promulgacion de este contrato.

En el segundo año, contado tambien desde la promulgacion de este contrato, la Compañía construirá, por lo ménos, diez kilómetros de ferrocarril; en el tercero treinta kilómetros, y en cada uno de los siguientes, por lo ménos ochenta kilómetros; en el concepto de que una vez comenzada la construccion del camino, no se

suspenderá sino por causa de fuerza mayor, comprobada debidamente.

3. A la espiracion de noventa y nueve años, contados desde la promulgacion de este contrato, el gobierno mexicano tendrá el derecho de adquirir el ferrocarril con todos sus accesorios, pagando previamente al contado el precio del mismo ferrocarril y sus accesorios, como estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere la Compañía para uso y explotacion del camino. El precio será fijado por dos peritos nombrados uno por cada parte, y un tercero en caso de discordia, designado previamente por ambas partes. Si el gobierno llegare á enajenar ó arrendar el ferrocarril despues de haberlo adquirido conforme á este artículo, gozará la Compañía del derecho de preferencia por el tanto.

#### CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

4. La Empresa será siempre mexicana, aun cuando todos ó alguno de sus miembros fueren extranjeros, y estará sujeta exclusivamente á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todos los negocios cuya causa y accion tengan lugar dentro de su territorio. Ella misma y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren parte en sus negocios, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera. Nunca podrán alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea. Solo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer, que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y por consiguiente no podrán tener ingerencia alguna los agentes diplomáticos extranjeros.

5. Será obligacion de la Compañía abrir la suscripcion de acciones en esta capital al mismo tiempo que en el extranjero, y con las mismas condiciones que allí.