

la de la compañía que organice al efecto, construya y explote por el término de noventa y nueve años, con arreglo á las prevenciones de la ley sobre ferrocarriles, fecha 29 de abril de 1899, un ferrocarril en el Estado Michoacán, que partiendo del Rancho de Agostitlán, Distrito de Zitácuaro y pasando por Tajimaroa é Irimbo, termine en un punto conveniente del Ferrocarril Nacional de México, en el Distrito de Maravatío.

Art. 2° El concesionario comenzará á los 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. 3° El concesionario ó la compañía que organice, deberá terminar cinco kilómetros por lo menos en el primer año y otros catorce también cuando menos en cada uno de los años siguientes, pero de manera que el camino quede concluído dentro 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 secretaria de Comunicaciones y Obras públicas.

La tracción se hará por vapor ó electricidad.

Art. 5° La empresa contribuirá mensualmente, desde luego y por todo el término de la concesión, con

la cantidad de ciento treinta pesos para el fondo de inspección de ferrocarriles.

Art. 6° La empresa tendrá su domicilio principal en la Ciudad de México.

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 secretaria de Comunicaciones y Obras públicas, para la construcción y equipo por una sola vez, del ferrocarril y línea telégrafica 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 y se fijará por la secretaria de Comunicaciones á la presentación de los planos del trazo.

Art. 9° La empresa cobrará por flete de pasajeros y mercancías, como máximum, las cuotas siguientes:

Pasajeros.

Por transporte de cada pasajero, por kilometro recorrido:

Primera clase..	Tres centavos.
Segunda clase..	Dos centavos.
Tercera clase..	Uno y medio centavos.

A 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.

Mercancías.

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

Primera clase.....	\$ 0.08
Segunda clase.....	0.07
Tercera clase.....	0.06
Cuarta clase.....	0.05
Quinta clase.....	0.04
Sexta clase.....	0.03

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

Por el flete del carbón de piedra de procedencia nacional ó extranjera, la empresa sólo cobrará un centavo y medio por tonelada y por kilometro.

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 la 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 transmite por la línea de la compañía, quince centavos.

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.

Almacenaje.

Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancía no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibo 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.

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° De conformidad con lo dispuesto en el art. 29° de la misma Ley de Ferrocarriles, no se hará durante el término de diez años otro

contrato para construir líneas paralelas en todo ó en parte á la de esta concesión, dentro de una zona de diez kilómetros á cada lado de la vía.

Art. 12° El depósito de tres mil doscientos 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, catorce de octubre de mil novecientos tres. — *Leandro Fernández*. Rúbrica. — *Alfredo Stoffel*. — Rúbrica.

Es copia. México, 14 de octubre de 1903. — *Gilberto Montiel*, subsecretario.

SECCIÓN 2ª

Estampillas por valor de veinticinco pesos, debidamente canceladas.

CONTRATO celebrado conforme á la ley sobre ferrocarriles fecha 29 de Abril de 1899, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. Lic. Ignacio Sepúlveda, representante del Sr. Albert J. Peyton, concesionario de los ferrocarriles de La Piedad á Tacámbaro pasando por Morelia y de Puruándiro á Irapuato, refundiendo en uno los contratos de concesión relativos fechas 3 de marzo, 15 de mayo, 17 de Octubre de 1902 y 23 de marzo de 1903, los cuales se registrarán en lo sucesivo por las estipulaciones siguientes:

Art. 1° Se autoriza al Sr. Albert J. Peyton, 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 15 de marzo de 1902, conforme á las pre-

venciones de la ley sobre ferrocarriles fecha 29 de abril de 1899:

I. Un ferrocarril que partiendo de La Piedad y pasando por Morelia termine en Tacámbaro, con facultad de prolongarlo hasta Ario.

II. Un ramal de ferrocarril, que partiendo de Puruándiro llegue á Irapuato.

Se le fija al concesionario el plazo de un año para que dé aviso á la secretaría de Comunicaciones, si opta por construir la prolongación de Tacámbaro hasta Ario, en cuyo caso se convendrán los plazos para la construcción. Pasado ese término, si no diere aviso, se dará por extinguida dicha facultad.

Art. 2° Habiendo empezado los reconocimientos de las líneas indicadas en el art. 1°, el concesionario ó la compañía, deberá terminar treinta kilómetros en la línea I, para el día 24 de mayo de 1904 y otros treinta en cada uno de los siguientes; y toda la línea de La Piedad á Tacámbaro, para el 24 de mayo de 1909.

Respecto de la línea II, deberá terminar doce kilómetros para el 30 de octubre de 1904; doce kilómetros en cada uno de los años siguientes y todo el ramal de Puruándiro á Irapuato para el 30 de octubre de 1910.

Art. 3° 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 secretaría de Comunicaciones y Obras públicas.

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

Art. 4° Continuará la empresa contribuyendo mensualmente y por todo el término de la concesión, con la cantidad de trescientos pesos para el fondo de inspección de ferrocarriles.

Art. 5° La empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de Morelia.

Art. 6° 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. 7° El derecho de vía á que se refiere la regla I del art. 70° de la ley sobre ferrocarriles, será el indispensable para la construcción del ferrocarril y para sus dependencias, sin exceder de setenta metros.

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

Pasajeros.

Por transporte de cada pasajero, por kilometro recorrido:

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

A 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 veinte 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 recorrido:

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 cincuenta centavos por cualquiera cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia.

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

Por el flete del carbón de piedra de procedencia nacional ó extranjera, la empresa cobrará sólo un centavo y medio 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 considerará como de quince kilometros.

En ningún caso la mercancía extranjera importada por la línea de la compañía, 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 por la línea de la compañía, quince centavos, hasta cien kilómetros. 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.

Almacenaje.

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

Art. 9° 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 flete de los efectos transportados.

Art. 10° Para los efectos de la caducidad á que se refiere el art. 46 de la ley sobre ferrocarriles, se con-

siderarán como secciones independientes:

- I. La de la Piedad á Tacámbaro, y
- II. La de Puruándiro á Irapuato.

Art. 11° Los depósitos de once mil seiscientos pesos para la línea de La Piedad á Tacámbaro y de trece mil doscientos pesos para la línea de Puruándiro á Irapuato, en bonos de la Deuda Pública, constituidos por la empresa en la tesorería general de la Federación, garantizan el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

Si el concesionario hace uso de la facultad que le da el art. 1° para prolongar la línea I de Tacámbaro hasta Ario, depositará en bonos de la Deuda Pública la suma que corresponda á la longitud de esa prolongación, á razón de cincuenta pesos por cada kilómetro, para garantizar el cumplimiento del contrato por lo que toca á esa prolongación.

México, diez y siete de octubre de mil novecientos tres. — *Leandro Fernández*. — Rúbrica — *I. Sepúlveda*. — Rúbrica.

Es copia. México, 17 de octubre de 1903. — *Gilberto Montiel*, subsecretario.

SECCIÓN 2ª

Estampillas por valor de quince pesos, debidamente canceladas.

CONTRATO celebrado con arreglo á la ley sobre ferrocarriles fecha 29 de abril de 1899, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras públicas, en representación del Ejecutivo de la

Unión, y el Sr. Harry T. Edgar en la de la Compañía de Tracción de El Paso y Juárez (El Paso and Juárez Traction Company), para la explotación de los puentes internacionales y tranvías urbanos de aquella ciudad, de que es poseedora dicha compañía.

Art. 1° Las vías urbanas de ferrocarril establecidas en Ciudad Juárez en virtud de las concesiones otorgadas por el gobierno del Estado de Chihuahua, con fecha 23 de julio de 1882 y 16 de diciembre de 1887, reformadas ambas en 8 de noviembre de 1888 y adquiridas por traspaso por la Compañía de Tracción de El Paso y Juárez, así como los puentes internacionales con su ferrocarril, establecidos sobre el Río Bravo del Norte en la mencionada Ciudad Juárez, en virtud de las concesiones otorgadas por el gobierno Federal con fecha 24 de enero de 1882 y 1° de mayo de 1888, que también adquirió por traspaso la citada compañía, se regirán y quedarán únicamente sujetas á las estipulaciones contenidas en los artículos siguientes:

Art. 2° Se autoriza á la Compañía de Tracción de El Paso y Juárez (El Paso Juárez and Traction Company) para que por su cuenta ó por la de la compañía que organice al efecto, continúe explotando por el término de ochenta y cinco años con arreglo á las prevenciones de la ley sobre ferrocarriles fecha 29 de abril de 1899 las vías urbanas de ferrocarril establecidas en Ciudad Juárez y los dos puentes internacionales sobre el Río Bravo del Norte en aquella ciudad, de que es poseedora actual dicha

compañía, y á los cuales se refiere el artículo anterior.

Art. 3° Queda obligada la compañía á substituir por una estructura metálica dentro del término de diez años, la de madera existente del puente internacional establecido sobre el Río Bravo del Norte en la prolongación de la Avenida Lerdo, últimamente reconstruido.

Art. 4° El servicio de las vías férreas urbanas y de las establecidas sobre los puentes, se hará por tracción eléctrica.

Art. 5° La empresa contribuirá mensualmente, desde luego y por todo el término de la concesión, con la suma de cincuenta pesos para el fondo de inspección de ferrocarriles.

Art. 6° La empresa tendrá su domicilio principal en Ciudad Juárez, Chihuahua.

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 secretaria de Comunicaciones para la construcción y equipo, por una sola vez, del ferrocarril y línea telefónica ó telegráfica y sus accesorios, los artículos á que se refiere el artículo 74° de la ley sobre ferrocarriles.

Art. 8° La empresa cobrará por transporte de cada pasajero, diez centavos, y para el servicio de carga someterá oportunamente á la secretaria de Comunicaciones las tarifas respectivas, las cuales una vez aprobadas, no podrán alterarse sin