

en los Estados de Sonora y Chihuahua.

I. Una línea que partiendo de un punto cerca de la estación de san José del Ferrocarril de Naco á Cananea, termine en un punto distante á veinte ó treinta kilometros de la línea divisoria con los Estados Unidos del Norte y situado en la límite con los Estados de Chihuahua y Sonora.

II. Una línea que partiendo de la terminación de la primera, vaya á entroncar con el Ferrocarril de Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, en el punto que sea conveniente, con la aprobación de la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas.

III. Una línea, continuación de la anterior, hasta su entronque con el Ferrocarril Central Mexicano, también en el punto que se convenga.

IV. Una línea que ligue el Ferrocarril de Naco á Cananea con el Ferrocarril de Sonora.

Queda asimismo facultada la empresa para construir un ramal que partiendo de la línea primera termine en el mineral de Pilares, concediéndole el término de tres años para que avise si opta por esta construcción.

Art. 2° La compañía concesionaria comenzará á los seis meses el reconocimiento de las líneas que se le conceden, dando aviso á la secretaría 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° La compañía concesionaria deberá terminar por lo menos treinta kilometros á los diez y ocho meses, y otros treinta también por lo menos en cada uno de los años siguientes, pero de manera que quede concluido el camino dentro de diez años.

Art. 4° La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro, cuatrocientos treinta y cinco milímetros, ó de novecientos catorce milímetros, á elección de la empresa, á la presentación de los planos.

El peso de los rieles será para la vía de un metro, cuatrocientos treinta y cinco milímetros de treinta kilogramos por metro lineal, y de veintidós kilogramos, también por metro lineal, si la vía fuere de novecientos catorce milímetros. Las curvas y sus radios, conforme al reglamento de ferrocarriles, parte técnica, y las pendientes, serán fijadas oportunamente por la secretaría de Comunicaciones y Obras públicas.

La tracción se hará por vapor.

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

Art. 6° La empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de Nogales, Sonora.

Art. 7° 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. 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 flete de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes.

*Pasajeros.*

Por transporte de cada pasajero, por kilometro recorrido:

Primera clase, seis 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 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, \$0.1200.

Segunda clase, \$0.1127.

Tercera clase, \$0.1054.

Cuarta clase, \$0.0981.

Quinta clase, \$0.0909.

Sexta clase, \$0.0836.

Séptima clase, \$0.0763.

Octava clase, \$0.0690.

Novena clase, \$0.0618.

Décima clase, \$0.0545.

Undécima clase, \$0.0472.

Duodécima clase, \$0.0400.

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.

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.

Por el transporte de carbón de piedra, la empresa cobrará tres centavos por tonelada y por kilometro.

Todos los productos nacionales que recorran una distancia mayor de ciento cincuenta kilometros y que se destinen á la exportación, gozarán de una rebaja de cincuenta por ciento sobre las cuotas fijadas en el presente contrato, siempre que se compruebe debidamente la exportación.

*Telegramas.*

El cobro de los 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 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 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° Para los efectos de la caducidad á que se refiere el art. 46° de la citada ley sobre ferrocarriles, se considerarán como secciones independientes:

I. La que partiendo del Ferrocarril de Naco á Cananea, llegue á la línea divisoria con el Estado de Chihuahua.

II. La que partiendo de la terminación de la anterior, vaya á un punto del Ferrocarril de Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, en el Estado de Chihuahua.

III. La que partiendo de este último punto siga hasta entroncar con el Ferrocarril Central Mexicano, también en el Estado de Chihuahua.

IV. La que ligue el Ferrocarril de Naco á Cananea con el Ferrocarril de Sonora.

Art. 12° 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 treinta kilómetros á cada lado de la vía.

Art. 13° El depósito de sesenta y nueve mil trescientos 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, veintiocho de marzo de 1904.—*Leandro Fernández.—Tomás Macmanus (jr.)—Rúbricas.*

Es copia.—México, 28 de marzo de 1904.—*Gilberto Montiel*, subsecretario.

SECCIÓN SEGUNDA.

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

CONTRATO

*Celebrado 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. D. Oscar J. Braniff para la construcción de unas líneas de ferrocarril en el Estado de Guanajuato.*

Art. 1° Se autoriza al Sr. D. Oscar J. Braniff, 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, dos líneas de ferrocarril en el Estado de Guanajuato, que partiendo ambas de la hacienda de Jalpa, departamento de León, llegue una á la ciudad de este nombre y la otra á Salamanca.

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 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 diez kilómetros por lo menos á los dos años y otros quince tam-

bién cuando menos, en cada uno de los años siguientes, pero de manera que el camino quede concluido dentro de nueve años.

Art. 4° La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, podrá ser de un metro, cuatrocientos treinta y cinco milímetros, con facultad de colocar un tercer riel á fin de tener otra vía de novecientos catorce milímetros, ó una sola vía de novecientos catorce milímetros, á elección del concesionario.

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 ú otro sistema que apruebe la secretaría de Comunicaciones.

Art. 5° La empresa contribuirá mensualmente á los seis meses ó antes si se comienzan los trabajos de reconocimiento y por el termino de la concesión, con la cantidad de doscientos pesos, para el fondo de inspección de ferrocarriles.

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

Art. 7° 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. 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 de-

pendencias y se fijará por la secretaría de Comunicaciones á la presentación de los planos del trazo.

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

*Pasajeros.*

Por transporte de cada pasajero, por kilometro recorrido:

Primera clase, tres centavos.

Segunda clase, dos centavos.

Tercera clase, uno y medio centavos.

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

Primera clase, cincuenta kilogramos.

Segundo 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, \$0.06.

Segunda clase, \$0.05.73.

Tercera clase, \$0.05.46.

Cuarta clase, \$0.05.19.

Quinta clase, \$0.04.91.

Sexta clase, \$0.04.64.

Séptima clase, \$0.04.37.

Octava clase, \$0.04.09.

Novena clase, \$0.03.82.

Décima clase, \$0.03.56.

Undécima clase, \$0.03.27.

Duodécima clase, \$0.03.00.

Por el flete de 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.

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 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 transmita 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.*

Una vez que los dueños ó con-

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

Art. 10º 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. 11º De conformidad con lo dispuesto en el art. 29º 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 la de esta concesión, dentro de una zona de diez kilometros á cada lado de la vía.

Art. 12º El depósito de seis 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, veintiocho de marzo de mil novecientos cuatro.—*Leandro Fernández.* — Rúbrica. — *Oscar J. Braniff.*—Rúbrica.

Es copia México, 28 de marzo de 1904.—*Gilberto Montiel*, subsecretario.

SECCIÓN SEGUNDA.

Cinco estampillas por valor en junto de veinticinco pesos, debidamente canceladas.

CONTRATO

*Celebrado 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 C. Angel Vivanco, apoderado del C. Sebastián B. de Mier, para la construcción de un ferrocarril en los Estados de Puebla y Tlaxcala.*

Art. 1º Se autoriza al C. Sebastián B. de Mier, 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 con su correspondiente telégrafo ó teléfono, que partiendo de la hacienda de Atlamaxac, ubicada en el distrito de Alatriste, Estado de Puebla, termine en un punto de la línea del Ferrocarril Mexicano entre las estaciones de Guadalupe y Apizaco, Estado de Tlaxcala.

Queda facultado el concesionario para prolongar la línea hasta Zaca-