

cipación, en cumplimiento de los términos de este contrato.

CAPITULO IV.

Tarifas, transporte de efectos del Gobierno y prevenciones varias.

Art. 31. La empresa podrá poner en explotación los tramos que vaya construyendo, previo reconocimiento hecho á sus expensas, por ingenieros nombrados por el Gobierno, el cual, oído el parecer de éstos, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el Gobierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento.—La empresa ó empresas tendrán el derecho de cobrar retribución con arreglo á las tarifas que en seguida se expresan:—I. Por almacenaje de mercancías.—II. Por la conducción de pasajeros.—III. Por el transporte de mercancías.—IV. Por la transmisión de telegramas.

Tarifa A.

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 cinco días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, dos centavos diarios por los cinco días siguientes y tres centavos por cada uno de los demás. Los metales y objetos de gran precio, pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos. La empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes. Los animales y mercancías peligrosas y demás objetos no susceptibles de almacenaje por su fácil descomposición, deberán sacarse de las estaciones dentro de las veinticuatro horas siguientes á su arribo, estableciéndose tarifas especiales de almacenaje para

los que no se saquen.—La Empresa no tendrá responsabilidad alguna por ellos, no obstante el cobro de dichas tarifas.

Tarifa B.

La Empresa sólo estará obligada á hacer el servicio de pasajeros en las líneas principales, pero no en los ramales, en los que á juicio de la empresa, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, no sea costeable.—La tarifa de este servicio será la siguiente por kilómetro y por cada pasajero:—

Primera clase, tres centavos.—Segunda clase, dos centavos.—Tercera clase, uno y medio centavos. Los niños de menos de cinco años pagarán solamente la mitad del pasaje, y los de menos de dos años no pagarán nada.—La cuota mínima por cada persona, por cualquiera distancia, podrá ser de veinticinco centavos.—A cada adulto se le librarán por lo menos veinticinco kilogramos de equipaje.—Exceso de equipaje y express, quince centavos por tonelada y por kilómetro.—La empresa podrá suprimir cualquiera de las dos primeras clases en el transporte de pasajeros, mientras el tráfico no requiera las tres, á juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tarifa C.

Por el flete de cada tonelada de mil kilogramos de mercancías y por cada kilómetro de distancia: Primera clase, seis centavos.—Segunda clase, cinco centavos.—Tercera clase, cuatro y medio centavos.—Cuarta clase, tres y medio centavos.—Quinta clase, dos y medio centavos.—Sexta clase, dos centavos.—La compañía no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia.—Para transporte de animales, vehículos, joyería, cadáveres, plata y oro, la empresa, de acuerdo con la

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, fijará tarifas especiales.—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 conviniere, y previa aprobación de las tarifas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, extender la graduación á distancias menores de ciento cincuenta kilómetros 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 legal kilométrica, más de un veinte por ciento en la primera clase, de quince por ciento en la segunda, de diez por ciento en la tercera, de siete y medio por ciento en la cuarta, de cinco por ciento en la quinta, y de dos y medio por ciento en la sexta, 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 las líneas 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 los puertos de Tonala y San Benito, gozarán de una rebaja de cincuenta por ciento sobre las tarifas fijadas por el presente contrato, siempre que se compruebe debidamente la exportación.

Tarifa D.—Telegramas.

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se transmita á cualquiera

distancia, treinta centavos.—Por cada palabra de exceso que sobre de las diez primeras contenga el mensaje, se cobrará tres centavos.

Art. 32. La compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y de pasajeros con relación á las dificultades y gastos de tracción en los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporción al número de kilómetros recorridos.

Art. 33. Se establecerán tarifas especiales que se someterán á la aprobación del Gobierno, para carro salones ó de dormir, para los equipajes y mercancías que se transporten en trenes de pasajeros ó en trenes expresos, para el dinero y los metales preciosos, las materias inflamables y explosivas, los cadáveres y los animales, y en general para aquellos efectos ú objetos que, por no deber prudentemente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar mayor tarifa. La empresa podrá establecer tarifas provisionales de pasajeros para los trenes de excursión y para los días festivos ú otras ocasiones, siempre que sean más bajas que las que autoriza esta concesión, sin necesidad de recabar previamente la autorización del Gobierno.

Art. 34. 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.

Art. 35. La tarifa y clasificación de efectos han de tener la publicidad debida, y se revisarán cada dos años, pudiendo ser modificadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con la Compañía, 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 pre-fijados.

Art. 36. Si la Compañía ó compañías

modificasen, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, las tarifas en cualquier sentido, pero siempre dentro del máximo fijado por esta ley, no podrá comenzar á regir esta alteración en el sentido de la alza sino después de treinta días de publicada. Si la alteración fuere en el sentido de la baja, podrá ponerse en vigor después de quince días de su publicación, pero esta limitación no afecta el derecho que la Compañía tiene de fijar tarifas provisionales de pasajeros para trenes de recreo ó excursión, siempre que sea en el sentido de la baja.

Art. 37. La distribución de efectos en las seis clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas cada dos años, contados desde la fecha en que se ponga en explotación el todo ó parte de las líneas. Los cereales, los rieles y materiales para la construcción del camino de hierro, se considerarán siempre en la quinta clase. La tarifa de carbón de piedra será de un centavo por tonelada y por kilómetro.

Art. 38. El Gobierno de México tendrá la preferencia sobre los particulares en el transporte de la correspondencia, pasajeros y materiales pertenecientes á la Nación, en las líneas de la Compañía. En caso de guerra, el gobierno podrá usar del camino con exclusión de cualquier otro tráfico, por todo el tiempo que dure la guerra ó revolución, pero pagando los precios según tarifa común, con la rebaja que se habla en seguida: El transporte de efectos del Gobierno, tropas y materiales de guerra; el de los ingenieros, agentes y comisionados en servicio público; la transmisión de mensajes telegráficos, y en general, cualquiera otro servicio perteneciente al Gobierno Federal, lo hará la empresa por la mitad de la cuota que en cada caso corresponda. Se exceptúa de esta rebaja el carbón de piedra.

Art. 39. La Compañía transportará gratuitamente por el término de la concesión, la correspondencia pública y empleados encargados de conducirla, observando al efecto lo dispuesto en los arts. 126, 127 y 128 del Código Postal vigente, ó en los relativos si éste se modifica.

Art. 40. La empresa presentará á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en cada mes de Enero, y bajo protesta de ser verídico y exacto, un informe que comprenda, con referencia al año anterior, precisamente los puntos siguientes:—I. Nombres y residencia de los funcionarios y empleados superiores de la empresa.—II. Monto del capital social.—III. Monto de las acciones emitidas y productos de la emisión.—IV. Monto de las obligaciones emitidas y productos de la emisión.—V. Denda flotante y otras de la empresa, explicando la clase á que pertenezcan.—VI. Importe de lo devengado y recibido por subvención.—VII. Números de kilómetros de camino construido y puesto en explotación.—VIII. Descripción y costo real del camino construido.—IX. Descripción y costo probable de la parte por construir.—X. Cantidad percibida por pasajeros y número de los de cada clase.—XI. Cantidad percibida por flete, especificando la clase de carga conducida.—XII. Gastos de explotación.—XIII. Las noticias estadísticas que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 41. Las concesiones hechas por este contrato caducarán por cualquiera de las causas siguientes:—I. Por no llevarse á cabo la construcción en los períodos que previene el art. 2º.—II. Por ceder, traspasar ó enajenar esta concesión, ó los derechos que de ella se derivan, á cualquier Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlos como socios en la Compañía, siendo además nula toda estipulación hecha en tal sentido. El Ejecutivo declarará administrativamente la caduci-

dad tan luego como haya mérito para ello.

Art. 42. En caso de caducidad por falta de cumplimiento á lo prevenido en el art. 2º, perderá la empresa el depósito constituido y las concesiones otorgadas por este contrato, de las cuales podrá disponer libremente el Gobierno de la Unión, pero aquella conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido en los términos de este contrato, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotación y el derecho á percibir la subvención correspondiente, según el art. 23, siempre que dicha parte de ferrocarril se mantenga en explotación. El Gobierno de la República ó el individuo ó compañía á quien se traspase la concesión que hubiere caducado, tendrá derecho para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, según el avalúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

Art. 43. Si la caducidad fuere causada por enajenación, hipoteca, cesión ó traspaso á un Gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, además de la nulidad del acto y de la caducidad del presente contrato, se dará por expirado desde ese momento el plazo concedido para la explotación de la vía, y la Nación entrará desde luego en plena posesión de ella y de todos sus accesorios y anexos, sin que la empresa tenga derecho á indemnización de ninguna clase.

Art. 44. Los colonos é inmigrantes en su transporte por las líneas de la empresa, gozarán de las rebajas estipuladas en el art. 33, expidiéndose al efecto órdenes especiales por la Secretaría de Fomento.

Art. 45. El Gobierno federal se reserva el derecho de mandar colocar uno ó

dos alambres telegráficos en los postes de la línea de la empresa, y ésta la obligación de conservarlos en buenas condiciones para el servicio. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo sólo deber del Ejecutivo indemnizar el valor de los alambres que se repongan. El Gobierno federal establecerá sus oficinas telegráficas con independencia de las de la empresa, y conservará el derecho de tener el ó los referidos telégrafos mientras los administre y posea por sí mismo.

Art. 46. Para garantizar el cumplimiento de las estipulaciones de este contrato, los concesionarios al firmarlo, constituirán un depósito en el Banco Nacional de México en bonos de la Deuda interior consolidada, por valor á la par de \$50,000, del que le será devuelta á la empresa una mitad al terminar la construcción de la línea de San Jerónimo á la Frontera de Guatemala, y una cuarta parte al terminar las demás líneas subvencionadas, quedando la otra cuarta parte como garantía del cumplimiento de este contrato en lo que se refiere á las prolongaciones y ramales porque opte.—Dicho depósito lo perderá en caso de caducidad.

Art. 47. Este contrato no podrá traspasarse sin previo consentimiento del Ejecutivo de la Unión.

Transitorio.

El nombre que deba darse á la línea de ferrocarril de que trata este contrato, será cambiado, fijándose de acuerdo entre esta Secretaría y la Compañía, antes de ser sometido dicho contrato á la aprobación del Congreso de la Unión.

México, Junio 30 de 1896.—Francisco Z. Mena.—Wm. T. Pritchard.



NÚMERO 13,774.

Diciembre 17 de 1896.—Decreto del Congreso.—Aprueba el contrato celebrado con R. Marín y Compañía para construir un ferrocarril de México á Guerrero.

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

Artículo único. Se aprueba el 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 los Sres. R. Marín y Compañía, para la construcción de un ferrocarril entre los Estados de México y Guerrero, que partiendo de la capital del primero de estos Estados y pasando por los minerales de Temascaltepec, Saltepec y Taxco, termine en Iguala.

Alfredo Chavero, diputado presidente.—J. M. Couttolene, senador presidente.—J. B. Castelló, diputado secretario.—Carlos Quaglia, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á 17 de Diciembre de 1896.—Porfirio Díaz.—Al C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.

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

Libertad y Constitución. México, Diciembre 17 de 1896.—Francisco Z. Mena.

—Al...

El contrato á que se refiere el anterior decreto, es el siguiente:

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 los Sres. R. Marín y Compañía, para la construcción de un ferrocarril entre los Estados de México y Guerrero

CAPITULO I.

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

Art. 1º Se autoriza á los Sres. R. Marín y Compañía para construir por su cuenta ó por la de la Compañía ó compañías que al efecto organicen y para explotar de la misma manera, un ferrocarril entre los Estados de México y Guerrero, que partiendo de la capital del primero de estos Estados y pasando por los minerales de Temascaltepec, Saltepec, Zacualpam y Taxco, termine en Iguala, en el segundo de los Estados mencionados y en donde se unirá al ferrocarril de México á Cuernavaca y el Pacífico.—Asimismo queda facultado el concesionario para construir un ramal que partiendo del punto más conveniente de la línea principal termine en Tejupilco, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía, será el que conforme á los reconocimientos que se practiquen, aparezca ser el más conveniente y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 3º Los concesionarios comenzarán dentro de seis meses y á sus expensas el reconocimiento de la línea que se les concede por este contrato, darán 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, y

someterán á la aprobación de la misma Secretaría los plazos respectivos con el trazo preliminar, antes de presentar los proyectos definitivos.

Art. 4º Presentarán á la aprobación de la Secretaría los trazos y perfiles definitivos del camino, ya en su totalidad, ya en secciones sucesivas por lo menos de diez kilómetros, en la inteligencia de que no deberán ejecutar trabajos de construcción en ninguna parte, sin la previa aprobación de los planos y perfiles correspondientes.

Art. 5º Darán principio á la construcción de la vía dentro de doce meses, y concluirán por lo menos diez kilómetros en cada uno de los años siguientes; pero de manera que quede concluido el camino dentro de diez años, después de comenzada la construcción.

Art. 6º Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros que encarguen los concesionarios de hacer los reconocimientos, trazos y construcción un perito que nombrará la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La remuneración de éste no pasará de ciento cincuenta pesos cada mes y será pagada por los concesionarios, por el tiempo que duren los trabajos, pudiendo comenzar éstos por el punto ó puntos que se crean más convenientes, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 7º Se construirá un telégrafo para el servicio exclusivo de la vía y para el de los viajeros que por ella transiten.

Art. 8º Los planos y las obras de construcción de la vía, se harán conforme á lo dispuesto en el Reglamento de Ferrocarriles. La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de novecientos catorce milímetros. El peso de los rieles y las pendientes, se fijarán por la misma Secretaría. La tracción se hará por vapor.

Art. 9º Los plazos estipulados en este contrato se contarán desde la fecha de su promulgación.

Art. 10. Al expirar los noventa y nueve años, por cuyo tiempo se hace esta concesión, el ferrocarril con todas sus estaciones, almacenes y talleres, pasará, en buen estado y libre de todo gravamen al dominio de la nación; pero el Gobierno deberá comprar el material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere la empresa para uso y explotación del camino con obligación de pagar al contado el precio que á tal material rodante, útiles, muebles y enseres, fijaren dos peritos nombrados uno por cada parte y un tercero en caso de discordia, designado previamente por los mismos. Si entonces conviniera al Gobierno enajenar ó arrendar el ferrocarril, gozará la empresa del derecho de preferencia por el tanto.

CAPITULO II.

De la Empresa.

Art. 11. La empresa sera siempre mexicana, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fueren extranjeros, y estará sujeta exclusivamente á la jurisdicción de los tribunales de la República Mexicana en todos los negocios cuya causa y acción 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 cualquiera otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera. Nunca podrán alegar, respecto á los títulos y negocios relacionados con la empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea. Sólo 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,

Art. 12. La empresa estará sujeta á todas las leyes y reglamentos vigentes en la actualidad ó que en lo sucesivo se expidan por el Gobierno de la República, ya sea sobre ferrocarriles, transportes y telégrafos ó sobre cualquiera otra materia, con tal que dichas leyes ó reglamentos no se opongan á lo prevenido en este contrato.

Art. 13. La empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demás que pueda establecer en donde pueda convenirle.

Art. 14. La empresa nombrará en esta capital uno ó más representantes 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 le imponen por esta ley, y en cuanto se ejecute ó converja con relación á este asunto.

Art. 15. El Gobierno tendrá la facultad de nombrar uno ó dos directores que lo representen en la Junta Directiva de la empresa, cuyo sueldo será pagado por el Erario, y cuyas prerrogativas y facultades serán las mismas que las que tengan los directores de la empresa.

Art. 16. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestión respecto á la interpretación y cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá exclusivamente por los tribunales competentes de la República Mexicana y conforme á las leyes de la misma.

Art. 17. El camino de fierro de que es objeto este contrato, y los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridas por la empresa, en virtud de cesión ó compra, incluyendo los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyan el ferrocarril y la línea telegráfica, se considerarán como propiedad de la empresa, con el derecho de usar de ella en los términos y bajo las mismas

condiciones que de cualquiera otra propiedad, pero sometidas á las prevenciones de las leyes y reglamentos vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se puedan alterar las condiciones de este contrato.

Art. 18. La empresa tendrá derecho de enlazar su vía férrea con cualesquiera otras vías que actualmente existan ó que en lo sucesivo puedan existir en la República, y también tendrá el derecho de explotarla y mantenerla en unión ó consolidación con cualquiera otra empresa ferrocarrilera, con arreglo á los contratos que celebre con ellas y bajo las condiciones que se consideren convenientes, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.—A su vez, la empresa tendrá la obligación de permitir que sobre su línea pasen trenes pertenecientes á otras empresas bajo condiciones equitativas y de reciprocidad. Igualmente la empresa no podrá oponerse á que su ferrocarril sea cruzado por otros caminos, canales ó ferrocarriles, que se hagan con autorización del Gobierno, salvo la indemnización á que haya lugar por interrupción del tránsito ó daño material causado al camino.—En caso de consolidación con una compañía extranjera, la concesionaria tendrá la obligación de sujetarse á lo prevenido en el art. 11.

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

Art. 19. No podrán en ningún tiempo los concesionarios ni los que puedan sucederle en lo futuro, traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emitan, á ningún gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningún caso como socio en la empresa, y cualquiera es-

tipulación hecha con violación de este artículo, será nula y de ningún valor.

Art. 20. La empresa queda autorizada para emitir acciones comunes, preferidas, bonos y obligaciones y disponer de ellas, así como del ferrocarril, sus dependencias y franquicias, con el derecho de hipotecarlo, en todo ó en parte, según se fueren construyendo para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la obligación de que la hipoteca se haga á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas serán registradas en el Registro público de la ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal, sin necesidad de registro local en los lugares por donde pasare el ferrocarril.

Art. 21. En todos los puntos importantes que atraviesa el camino, podrá hacer la empresa todas las mejoras necesarias para asegurar y facilitar el tráfico, incluyendo el establecimiento de almacenes y otras construcciones, previa la aprobación de los planos y obras respectivas, otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; y para la adquisición de los terrenos que estas mejoras requieran, la referida empresa seguirá el método establecido en esta ley, por lo que respecta á los terrenos necesarios para la construcción de dicha línea.

Art. 22. Para la construcción y explotación de la línea de ferrocarril autorizada por esta ley, se concede á la empresa el derecho de vía por la anchura de sesenta metros en toda la extensión del ferrocarril, pudiendo, sin embargo, establecer dentro de esta distancia, otros ferrocarriles en casos excepcionales y cuando el Ejecutivo lo estime conveniente, con tal de que se pague el valor de los terrenos y los diversos perjuicios que se sigan, y de que no interrumpan la explotación del que es objeto de la presente ley.

Art. 23. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables de la línea y sus dependencias, se entregarán á la empresa sin retribución alguna. De la misma manera, podrá la empresa tomar de los terrenos de propiedad nacional y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación de la línea y sus dependencias, sujetándose en la extracción de esos materiales á las leyes y reglamentos respectivos.

Art. 24. El derecho de vía concedido conforme á estas bases á la expresada empresa, no implica el derecho de ocupar las vías ó caminos reales, de manera que se impida ó obstruya en ellos el tránsito acostumbrado de otros vehículos. En caso de que la empresa obstruya los caminos por causa de construcción de sus obras, tendrá obligación de hacer á sus expensas las reparaciones necesarias.

Art. 25. La empresa podrá tomar, conforme á las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparación de la vía y sus dependencias, estaciones y demás accesorios; y mientras estas leyes no se den por el Congreso de la Unión, se observarán las reglas siguientes:—I. En caso de que no haya avenimiento con los propietarios de los terrenos ó materiales de construcción, se nombrará un perito valuador por cada una de las partes, y ambas presentarán á las mismas sus avalúos dentro del término de ocho días contados desde su nombramiento; si los avalúos son discordantes, se someterá el negocio á conocimiento del Juez de Distrito del Estado en donde estén situados el terreno ó materiales que se traten de expropiar, para que nombre un perito tercero en discor-