

27 de Octubre de 1887.—P. O. D. S., el oficial mayor primero, *J. A. Gamboa*.—Al....

NÚMERO 9980.

Octubre 27 de 1887.—Decreto del Congreso.—Establecimiento de dos Subreceptorías en el Territorio de Tepic.

El congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

Artículo único. Se establecen dos subreceptorías de rentas federales en el territorio de Tepic, en los puntos denominados *Motaje* y *Zopilota*, cada una con la planta siguiente:

	Asignación anual.
Un subreceptor.....\$	365 00
Un celador.....	226 30
Gastos de oficio, cada mes \$1.	12 00
Suma.....	603 30
Otra igual á la anterior.....	603 30
Total.....\$	1,206 60

(“Diario Oficial” de 28 de Octubre de 1887).

NÚMERO 9981.

Octubre 28 de 1887.—Decreto de la Cámara de Diputados.—Ampliación de una partida del Presupuesto.

La cámara de diputados del congreso de la Union, en ejercicio de la facultad que le concede la fracción VI, letra A, del art. 72 de la Constitución federal, decreta:

Artículo único. Queda comprendido el ferrocarril de Tehuantepec en la nomenclatura de la partida número 7,192 del presupuesto de egresos vigente, en lo que se refiere á su conservacion.

(“Diario Oficial” de 9 de Noviembre de 1887).



NÚMERO 9982.

Octubre 31 de 1887.—Decreto del Congreso.—Otorga una rehabilitacion.

El congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

Artículo único. Se rehabilita al Sr. Vicente Dardon en sus derechos de ciudadano mexicano.

(“Diario Oficial” de 4 de Noviembre de 1887).

NÚMERO 9983.

Noviembre 1º de 1887.—Decreto del Congreso.—Aprueba el Contrato celebrado con el gobierno de Durango, reformando la concesion de 26 de Mayo de 1886.

El congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado en 29 de Agosto del presente año, entre el C. Manuel Fernandez Leal, oficial mayor encargado de la secretaría de fomento, en representacion del ejecutivo de la Union, y el C. general Juan Manuel Flores, gobernador constitucional del Estado de Durango, por el cual se reforman los arts. 8º, 9º y 10º del contrato de 27 de Abril de 1886.

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

CONTRATO

Celebrado entre el C. Manuel Fernandez, Oficial Mayor encargado de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el C. General Juan Manuel Flores, Gobernador Constitucional del Estado de Durango, en representacion del mismo Estado, reformando los arts. 8º, 9º y 10º de la concesion de ferrocarril aprobada por decreto de 26 de Mayo de 1886.

Artículo único. Los plazos á que se refieren los arts. 8º, 9º y 10º del contrato de 27 de Abril de 1886, celebrado con el C. general Juan Manuel Flores, gobernador del Estado de Durango, aprobado por decreto de 26 de Mayo del mismo año, para la construccion de un ferrocarril que, partiendo de la ciudad de Durango, entronque con el Ferrocarril Central en el

punto más conveniente, comenzarán á contarse desde la fecha de la promulgacion del decreto que apruebe este contrato.

México, Agosto 29 de 1887.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—*J. M. Flores*.

(“Diario Oficial” de 29 de Noviembre de 1887).

NÚMERO 9984.

Noviembre 5 de 1887.—Circular de la Secretaría de Hacienda.—Sobre pago de impuestos en la Frontera Guatemalteca.

Constando á esta secretaría que la moneda guatemalteca que se usa en nuestra frontera con Guatemala, tiene un valor intrínseco de 10 por 100 ménos que el de la moneda mexicana, que es con la que debe pagarse toda clase de impuestos establecidos ó que se establezcan en nuestra República, dispone el presidente: que los impuestos mencionados se paguen, ó en moneda mexicana precisamente, ó en la llamada “carrereña,” guatemalteca, con un 10 por 100 más de su valor representativo; cuya disposicion comenzará á tener efecto el 1º de Enero de 1888.

Lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos consiguientes.

Libertad en la Constitución. México, 5 de Noviembre de 1887.—P. O. D. S., el oficial mayor 1º, *J. A. Gamboa*.

NÚMERO 9985.

Noviembre 6 de 1887.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Artículo único. De conformidad con lo prevenido en la ley de 7 de Mayo de 1832 y en su reglamento de 12 de Julio de 1852, se concede privilegio exclusivo por diez años al C. Manuel Calderon, por su aparato para despulir vidrios.

El interesado pagará por derecho de patente \$100, en títulos reconocidos de la deuda pública.

NÚMERO 9986.

Noviembre 7 de 1887.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Artículo único. De conformidad con lo prevenido en la ley de 7 de Mayo de 1832 y en su reglamento de 12 de Julio de 1852, se concede privilegio exclusivo por diez años al Sr. Julio H. Rae, por su aparato para el ahorro y concentracion de azogue y metales preciosos por método de electricidad.

El interesado pagará por derecho de patente \$150, en títulos reconocidos de la deuda pública.

NÚMERO 9987.

Noviembre 7 de 1887.—Decreto del Congreso.—Aprueba el Contrato celebrado con el Sr. Luis Hüller para la construccion de líneas férreas en Sonora, Sinaloa y Chihuahua.

Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado entre el ejecutivo de la Union y el C. Agustin R. Gonzalez, en representacion del Sr. Luis Hüller, para la construccion de líneas férreas en los Estados de Sonora, Sinaloa y Chihuahua, á que se refiere dicho contrato, firmado por la secretaría de fomento y el concesionario, el 20 de Setiembre de 1887.

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

CONTRATO

Celebrado entre el C. Manuel Fernandez, Oficial Mayor encargado de la Secretaria de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el Sr. Agustin R. Gonzalez, en representacion del Sr. Luis Hüller, para la construccion de unas líneas de ferrocarril.

CAPÍTULO I.

Del permiso, trayecto y plazos para el establecimiento de las vías férreas.

Art. 1. Se autoriza al Sr. Luis Hüller ó á la compañía ó compañías que al efecto organice, para construir y explotar dentro de noventa y nueve años contados desde la promulgacion de este contrato,

las siguientes líneas de ferrocarril con su telégrafo correspondiente, para el servicio del mismo ferrocarril y de los que hicieren uso de él:

I. De la ciudad de Guaymas á la de Álamos, en el Estado de Sonora, y de allí atravesando la Sierra Madre por los puntos más practicables hasta entroncar con el Ferrocarril Central Mexicano en el Estado de Chihuahua.

II. De la ciudad de Álamos ó del punto más conveniente de la línea anterior, hasta el puerto de Agiabampo, pudiendo prolongarla hasta Topolobampo, con autorizacion del ejecutivo.

III. Los ramales que á propuesta de la Compañía y con autorizacion del mismo ejecutivo, sirvan para poner en comunicacion con las líneas principales, los criaderos de carbon de piedra del Estado de Sonora.

2. El trazo que deberán seguir las vías será el que, conforme á los reconocimientos que se practiquen y apruebe la secretaría de fomento, aparezca ser el más conveniente para poner en comunicacion los puntos mencionados.

3. La Empresa comenzará inmediatamente y á sus expensas, los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de la línea; y ántes de comenzar los trabajos de construccion, remitirá á la secretaría de fomento, para su exámen, dos copias de los mapas de reconocimiento y de los planos del trazo del camino, á fin de que una de ellas se le devuelva con la nota de haber sido ó no aprobada, y la otra, con igual anotacion, se conservará en el archivo de la secretaría.

4. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros, destinadas á los reconocimientos y trazos, un perito que nombrará el ejecutivo, y cuya remuneracion, no excediendo de trescientos pesos cada mes por el tiempo que duren los trabajos, será pagada por la Empresa, la cual, con quince dias de anticipacion, dará aviso á la secretaría de fomento del tiempo y lu-

gar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

5. La exactitud de los mapas y planos que hayan de someterse á la aprobacion del ejecutivo, será certificada por los peritos que á su nombre hayan intervenido en el levantamiento.

6. La ausencia de los peritos que ha de nombrar el ejecutivo para el levantamiento de los planos y mapas, no será motivo para demorar los trabajos ni para considerarlos incompletos.

7. El reconocimiento de las líneas se hará por secciones de veinticinco kilómetros, que gradualmente se irán sometiendo á la aprobacion de la secretaría de fomento, sin perjuicio de que, si á la Empresa le conviniere, pueda presentar el plano del trazo de toda la vía ó de secciones mayores de veinticinco kilómetros.

Si la Empresa pretendiese hacer alguna modificacion en los trazos ya aprobados, se observarán con respecto á ella, las mismas prevenciones que para el trazo general.

8. Los trabajos de construccion comenzarán dentro de quince meses de la fecha de la promulgacion de este contrato, previa aprobacion de los planos, y se continuarán, salvo impedimento de fuerza mayor; debiendo quedar terminadas las líneas I y II á que se refiere el art. 1.º, así como las líneas telegráficas ó telefónicas, dentro del término de diez años, contados tambien desde la fecha de la promulgacion de este contrato. Dichos trabajos podrán comenzarse por el punto ó puntos que se crean más convenientes de las líneas á que se refiere este contrato, previa aprobacion de la secretaría de fomento.

9. El concesionario ó la Compañía que organice, estará obligado á avisar, dentro del plazo de tres años de la fecha de la promulgacion de este contrato, si hace uso del derecho para construir los ramales á que se refiere la frac. III del art. 1.º Una vez declarado por la Compañía que hace uso del derecho para construir estos ra-

males, quedará por este hecho dentro de las prescripciones y franquicias de este contrato para las líneas principales I y II, y obligada la Empresa á concluir los ramales, á más tardar dentro de los cinco años siguientes á la fecha en que deben concluirse las líneas principales.

10. Los plazos que se fijan por este contrato, á ménos de referirse á otra época determinada, comenzarán á contarse desde el dia de la promulgacion de dicho contrato.

11. A los dos años de la promulgacion de este contrato, deberán estar concluidos, cuando ménos, veinte kilómetros del ferrocarril á que se refiere, y en cada tieno siguiente, cien kilómetros, pero de manera que las líneas I y II queden terminadas á los diez años y los ramales á los quince años.

12. El ferrocarril será de construccion sólida, estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotacion, y tendrá depósitos, talleres y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á la Empresa, á juicio de sus ingenieros.

13. Los radios de las curvas podrán reducirse hasta cincuenta metros, y el peso de los rieles, que deberán ser de acero, hasta veinte kilogramos por cada metro lineal; las pendientes no pasarán de 4 por 100; el ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de novecientos catorce milímetros.

El servicio se hará por traccion de vapor.

CAPÍTULO II.

Auxilios ministrados por la nacion.

14. La compañía ó compañías que organice podrán importar libres toda clase de derechos de importacion ó aduana, y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, durante diez y siete años, para construccion, explotacion, conservacion y reparacion de los ferrocarriles y líneas

telegráficas ó telefónicas y sus accesorios, los siguientes artículos:

Material fijo para la vía.—Rieles, crampas para vía, tuercas y tornillos para vía, silletas ó cojinetes, planchuelas rectas ó de ángulo, cambios completos, señales para vía y cruceros, sapos, durmientes de madera y metálicos, puentes metálicos y de madera completos ó en partes, madera de construccion, edificios ó casas de madera y fierro para estaciones, armadas ó sin armar.

Material rodante.—Locomotoras de todas clases, trucks para locomotoras y vehículos, ruedas motrices y ejes para locomotoras, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeneas para máquinas, aventadores para máquinas, pedestales para vehículos, faroles para el frente de las locomotoras, silbatos para locomotoras, calderas completas, inyectores completos, cilindros completos, manómetros de agua para las calderas, hogares para las máquinas, ténders completos.

Material para telégrafo.—Alambre de fierro y galvanizado, aisladores, postes de madera y fierro, espigas y crucetas, baterías, aparatos telegráficos y telefónicos.

Wagones.—Coches para pasajeros, furgones, plataformas, carros para conductores, carros para express, carros para correo, carros para equipajes, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, carretillas, arzones y velocípedos para ferrocarril, frenos para locomotoras y vehículos.

Miscelánea.—Mesas giratorias, grúas para al servicio de la línea, máquinas para clavar pilotes, estanques para agua, básculas.

Los artículos anteriores los introducirán libremente las compañías respectivas para el uso exclusivo de las vías; pero si enajenasen ó aplicasen á otros usos alguno ó algunos de estos artículos, la secretaría de hacienda exigirá el reintegro de estos derechos, sin perjuicio de las demás penas

que para el caso de contrabando establecen las leyes.

Por los demás materiales y efectos para los ferrocarriles, no comprendidos en la lista anterior, el gobierno abonará á la compañía ó compañías la suma de treinta pesos anuales por cada kilómetro que tenga en explotación, y por el mismo período de diez y siete años, de que se habla en el párrafo primero de este artículo.

El abono de esta suma de treinta pesos, se hará á la Empresa precisamente en las introducciones que haga de dichos materiales y efectos, debiendo practicarse con la secretaría de hacienda las liquidaciones cada dos meses, y cubriendo desde luego la compañía ó compañías en efectivo el saldo que resultare á su cargo.

Si por algun caso imprevisto, aun el de fuerza mayor, se paralizase en todo ó en parte el tráfico de las líneas, cesará el abono de los treinta pesos anuales por kilómetro, en la proporcion correspondiente y por el tiempo que dure la suspension.

15. Los capitales empleados en la construccion de la vía y de sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos durante veinte años del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo futuro se establezca en la República, ya sea por las leyes generales ó locales, con excepcion del impuesto del timbre, que se causará con arreglo á la ley relativa.

16. Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, se concede á la compañía ó compañías el derecho de vía en la anchura de setenta metros en toda la extension de la misma, pudiendo, sin embargo, autorizarse por el ejecutivo que en dichos setenta metros se construya otra en los casos excepcionales de ser punto forzoso de paso, á juicio de la secretaría de fomento y previo el pago de los terrenos y cualquier otro daño, que tambien valorizará la misma secretaría. Los terrenos de propiedad nacional que ocuparen las

líneas en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y sus dependencias, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna. De la misma manera podrán tomar la compañía ó compañías, de los terrenos nacionales y rios, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias, sujetándose en la extraccion de estos materiales á las leyes y reglamentos respectivos.

El derecho de vía que se concede conforme á estas bases, á la compañía ó compañías, no implica la facultad de ocupar las carreteras ó caminos que los ferrocarriles toquen, de tal manera que impida ó entorpezca en unas ú otras el libre tráfico de otros vehículos. En caso de que la compañía ó compañías, con violacion de esta cláusula, inutilizaren con las obras que construyan las carreteras ó caminos, el ejecutivo mandará hacer las reparaciones debidas, con cargo á la subvencion que dichas compañías han de recibir del erario público.

17. Prévía la debida indemnizacion, la Empresa podrá tomar, conforme á las leyes de la materia, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, necesarios para el establecimiento y reparacion de la vía y de sus dependencias, estaciones y demás accesorios. Entretanto se expide la ley reglamentaria de que trata el art. 27 de la Constitucion general, se establecen las reglas siguientes:

I. En caso de que no haya avenimiento entre la Empresa y los propietarios de los terrenos ó materiales de construccion, se nombrarán dos peritos valuadores, uno por cada una de las partes. Ambos peritos presentarán sus avalúos dentro del término de un mes. Si dichos avalúos fueren discordantes, se someterá el caso al juez de distrito á quien corresponda, á fin

de que abriendo un juicio verbal, y nombrando, si lo creyere conveniente, un perito tercero en discordia, falle dicho funcionario, dentro del perentorio término de un mes, sobre lo que fuere de justicia dar por indemnizacion al dueño de los terrenos ó materiales que deban ser ocupados por la Empresa. El fallo del juez de distrito se ejecutará sin otro recurso que el de responsabilidad. El negocio de indemnizacion no se someterá al juez de distrito, en caso de que el propietario y la Empresa convengan en sujetarlo á la decision de árbitros arbitradores.

II. Si el dueño de la propiedad que deba ser ocupada por causa de utilidad pública, para la construccion y reparacion de la vía férrea ó de sus dependencias y accesorios, no hiciere el nombramiento de su perito valuador dentro del término de quince dias despues de notificado por el juez de distrito, á pedimento de la Empresa, dicho funcionario nombrará de oficio un valuador que represente los intereses del dueño.

III. Si el poseedor ó dueño de la propiedad que deba ocuparse fuere incierto ó dudoso, el juez de distrito fijará, como monto de la indemnizacion, la cantidad que resulte en vista del avalúo del perito que nombre la Empresa, y del que el mismo juez designe en representacion de los legítimos dueños de las propiedades en cuestion.— La cantidad que definitivamente se fije, será depositada conforme á las prescripciones legales, para entregarla á quien corresponda.

IV. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños y provechos que de la misma resulten al propietario.

V. Si para los reconocimientos y trazos fuere necesario destruir ó derribar en todo ó en parte, árboles, magueyes ú otros obstáculos, la Empresa podrá hacerlo, quedando obligada á pagar la indemnizacion

que señalen los peritos, luego que ésta sea conocida.

18. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demás depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y sus ramales, serán de la propiedad de la Empresa, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las leyes de minería.

19. La Empresa queda autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y para disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando á los acreedores hipotecarios, para la mayor seguridad en el pago de dichos bonos y obligaciones y de sus réditos, el derecho de explotar, en todo ó en parte, cualquiera de las propiedades de la Empresa.

Las hipotecas no serán lícitas sino á condicion de que sean hechas á favor de individuos ó asociaciones particulares, y con arreglo á las cláusulas de este contrato. En todos los títulos de las hipotecas, se expresará: que á los noventa y nueve años, cuando la vía pase á ser propiedad de la nacion, ésta no reconocerá gravámenes cuyo monto exceda de seis mil pesos por kilómetro, ni abonará por los capitales garantizados por la hipoteca, un rédito de más de 6 por 100 al año, ni será responsable por el pago de intereses que se hubieren devengado con anterioridad á dicho término.

De las hipotecas que hiciere la Empresa, se tomará nota en el registro público de la ciudad de México, y este requisito será suficiente para su validez y ejecucion legal en lo que se refiere á toda la línea, sin necesidad de registro local en todos los puntos que recorra.

20. Para auxiliar la construccion de las líneas del ferrocarril, telégrafo y teléfono á que se refiere esta concesion, el gobierno se compromete á dar á la compañía ó

compañías un subsidio de seis mil pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobado por la secretaría de fomento, el que será pagado en el tiempo y en los términos que expresan los artículos siguientes.

21. Para facilitar el pago de la subvención, el gobierno emitirá á favor de la compañía ó compañías, bonos por las cantidades correspondientes á la misma subvención, los cuales ganarán un interés de 6 por 100 anual que será cubierto por la tesorería general de la Federación cada año.

22. En fin de cada año fiscal se practicará por la secretaría respectiva una liquidación de los kilómetros construidos que haya entregado la Empresa, por secciones de á diez kilómetros, á fin de que se le abone la cantidad de seis mil pesos por cada kilómetro, en bonos al 90 por 100 de su valor nominal.

23. La amortización de los bonos de que hablan los artículos anteriores, no podrá hacerla el gobierno ántes de cumplidos diez años de la fecha de cada emisión anual.

Cumplidos los diez años de cada emisión, queda en su más perfecto derecho el gobierno de amortizar parcial ó totalmente los valores de los bonos que haya recibido la Empresa.

El gobierno establecerá una proporción gradual de manera que queden amortizados los bonos entre el período de los diez primeros años cumplidos y los treinta siguientes, sin perjuicio del derecho que tiene el gobierno de hacer la amortización total en cualquier período despues de cumplidos los diez primeros años de cada emisión.

La amortización parcial se hará por medio de sorteos semestrales, anunciándose previamente por la secretaría de hacienda el número de bonos que se han de amortizar en cada sorteo y despues de esto se publicará la lista de los que hayan resultado favorecidos por la suerte. En el caso de la amortización total en cualquier

período que lo resuelva el ejecutivo, se anunciará con un año de anticipación de la fecha en que deba verificarse, cesando por consiguiente los réditos de todos los bonos en circulación en la fecha señalada para su amortización, aun de aquellos que no sean presentados para este efecto por cualquiera circunstancia.

24. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril y telégrafo, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y cargos concejiles durante el tiempo que sirvieren en el camino, ménos en el caso de guerra extranjera. Tendrá la compañía ó compañías la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas prerrogativas que los resguardos de las rentas nacionales, y con sujeción á los reglamentos que aprobare el ejecutivo.

25. La Empresa queda obligada á cumplir, en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida la secretaría de hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales, siempre que tales reglamentos no impidan el exacto cumplimiento de este contrato.

26. La Empresa despedirá inmediatamente de su servicio, sin volverlo á recibir, á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehensión.

27. 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 em-

presas, 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 transportados. 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. 38 en todo lo que se refiere á las líneas objeto del presente contrato.

CAPÍTULO III.

Condiciones relativas al servicio público y al transporte de mercancías y pasajeros.

28. Las secciones de ferrocarril, segun las fuere construyendo la compañía ó compañías, serán inmediatamente examinadas por un ingeniero nombrado por el ejecutivo, el cual, oído 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 disentiimiento; 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 ménos de diez centavos 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 flete de cada tonelada de mil kilogramos cada una, por cada kilómetro de distancia recorrida:—Primera clase, cinco centavos.—Segunda clase, cuatro centavos.—Tercera clase, tres centavos.

La compañía ó compañías no estarán obligadas á percibir ménos de las cantidades siguientes por cualquiera cantidad de carga que transporten, cualquiera que sea la distancia:—Primera clase, un peso veinte centavos.—Segunda clase, ochenta centavos.—Tercera clase, sesenta centavos.

Las fracciones de tonelada que sean ménos 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 mercancías. 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 fomento, 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 con-