

carteles cuál de las suertes dejará de ejecutarse. Podrá también concederse permiso para que tореe una cuadrilla que no tenga todo el personal que para las corridas de toros exige el art. 22 de este Reglamento.

68. Queda derogado el reglamento para corridas de toros, fecha 30 de Noviembre de 1894.

Aprobado por el Gobierno del Distrito Federal, se publica para que comience á regir el día de mañana.

México, Febrero 16 de 1898. — *Juan Bribiesca*, secretario.

NÚMERO 14,357.

Febrero 16 de 1898.—*Decreto del Gobierno.*—*Aprueba el Contrato celebrado con A. Lascurain, reformando la concesión del Ferrocarril de Misantla á Rinconada.*

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 en uso de la autorización que concede al Ejecutivo el art. 1º de la ley de 17 de Diciembre de 1897, he tenido á bien aprobar 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 el C. Angel G. Lascurain, concesionario del ferrocarril de Misantla á Rinconada, Estado de Veracruz, reformando algunos artículos del Contrato de concesión relativo, aprobado por Decreto de 4 de Noviembre de 1896.

Art. 1. Se reforman los arts. 3º y 5º del Contrato aprobado por Decreto de fecha 4 de Noviembre de 1896, referente á la construcción de un Ferrocarril que partiendo de la Ciudad de Misantla termine en la Estación de Rinconada, del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz, quedando dichos artículos como sigue:

I

"Art. 3º El Concesionario comenzará dentro de un año contado desde la fecha de este

Contrato de reformas, y á sus expensas, el reconocimiento de la línea que se le concede, dará 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 someterá á la aprobación de la misma Secretaría, los planos respectivos con el trazo preliminar antes de presentar los proyectos definitivos."

II

"Art. 5º Dará principio á la construcción de la vía á los diez y ocho meses contados desde la fecha del presente Contrato, y concluirá por lo menos ocho kilómetros cada bienio, debiendo quedar terminado el camino dentro del término de diez años, contados también desde la fecha de este Contrato de reformas."

"Dichos trabajos de construcción podrán empezarse en el punto ó puntos que la Empresa juzgue más conveniente, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas."

Art. 2. Quedan en todo su vigor y fuerza, las demás estipulaciones contenidas en el citado Contrato de concesión que no han sido expresamente modificadas por el presente.

México, Febrero diez y seis de mil ochocientos noventa y ocho.—*Francisco Z. Mena.*—*Angel G. de Lascurain.*

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 diez y seis de Febrero de mil ochocientos noventa y ocho.—*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, Febrero 16 de 1898.—*Francisco Z. Mena.*—Al...

NÚMERO 14,358.

Febrero 17 de 1898.—*Decreto del Gobierno.*—*Aprueba el Contrato celebrado con R. Honey, reformando la concesión del Ferrocarril de Pachuca á Tampico.*

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 en uso de la autorización que concede al Ejecutivo el art. 1º de la ley de 17 de Diciembre de 1897, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

celebrado entre el C. Genral Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. Ricardo Honey, representante de la Empresa del Ferrocarril de Pachuca á Tampico, reformando la concesión relativa á dicho Ferrocarril, fecha 14 de Agosto de 1889, modificada en 31 de Marzo de 1896.

Art. 1. Los art. 1º, 3º y 17 de la concesión del Ferrocarril de Pachuca á Tampico, fecha 14 de Agosto de 1889 que fueron modificados por Decreto de 31 de Marzo de 1896, quedarán en los términos siguientes:

I

"Art. 1. Se autoriza al Sr. Ricardo Honey para construir por su cuenta, por la de la Compañía que ha organizado ó por otras compañías que al efecto organice, para explotar de la misma manera durante noventa y nueve años, contados desde 14 de Agosto de 1889, una línea de Ferrocarril con su correspondiente telégrafo, destinado al servicio exclusivo del mismo Ferrocarril, que partiendo de la Ciudad de Pachuca y pasando por Apulco, termine en el Puerto de Tampico, con facultad de construir dos ramales, uno á Zacualtipán y otro al Mineral de la Trinidad."

II

"Art. 3. Para el 6 de Noviembre del presente año de 1898, estarán terminados por lo menos cincuenta kilómetros de vía férrea sobre los veinte que tiene ya terminados la Empresa; y en cada bienio siguiente se ter-

minarán también por lo menos otros cincuenta kilómetros, pero de manera que toda la línea esté concluida para el 17 de Octubre de 1905.

"La Compañía ó compañías tendrán derecho para que se les tome en cuenta de los mínimos fijados en este artículo, la mayor extensión que sobre esos mismos hubieren construido en los períodos precedentes en cualquiera sección de la línea ó ramales y aun cuando la construcción se hubiere hecho por distintas compañías. Igualmente tendrá el derecho de hacer la construcción de las secciones en el orden que le conviniere, sin perjuicio de hacerlo en varias secciones á la vez."

III

"Art. 17. Para auxiliar la construcción de las líneas de Ferrocarril y telégrafo á que se refiere el art. 1º de esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía ó compañías, un subsidio de seis mil quinientos pesos por cada kilómetro de vía de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros de anchura que construya y sea aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y sin que la subvención exceda de lo correspondiente á quinientos sesenta kilómetros, incluyéndose en este número los veinte kilómetros construidos y pagados. Si la distancia fuere menor de los repetidos quinientos sesenta kilómetros, el Gobierno no estará obligado á abonar la subvención por los kilómetros que resulten de diferencia.

"Dicho subsidio será pagado en Bonos de la Deuda interior amortizable creados por Decreto de 6 de Septiembre de 1894.

"Los mencionados Bonos serán entregados á la Compañía ó compañías por su valor nominal á medida que se construyan y sean aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, los tramos de vía de que trata el art. 3º de la citada concesión que por este Contrato se reforma.

"Al entregarse á la Empresa los Bonos, se separarán y cancelarán todos los cupones vencidos con anterioridad á la fecha de la entrega, así como el cupón corriente. Si se hubieren agotado los Bonos de las series de

la Deuda interior amortizable cuya emisión hubiere sido legalmente autorizada, la Empresa recibirá en pago de la subvención estipulada, certificados provisionales que devenguen el mismo interés de cinco por ciento anual y en las mismas condiciones de dichos Bonos, hasta que una ley ó decreto autorice la emisión de una nueva serie, y llegado ese caso, se hará el canje á la par de los certificados por los Bonos.

"De la subvención que otorga el Gobierno sobre los quinientos sesenta kilómetros como máximo, no se hará aplicación al ramal de Zacualtipán sino cuando por los planos definitivos quede demostrado que cantidad de kilómetros subvencionados le corresponden en su total longitud á la línea principal de Pachuca á Tampico y al ramal del Mineral de La Trinidad, sin que en éste se subvencionen más de treinta y tres kilómetros."

2. Como consecuencia de las reformas á que se refiere el presente Contrato, se declaran insubsistentes para lo sucesivo las de 20 de Febrero de 1893 y 31 de Marzo de 1896, por las cuales se hicieron algunas modificaciones á la concesión de 14 de Agosto de 1889.

3. Quedan en todo su vigor y fuerza, las demás estipulaciones contenidas en la referida concesión de 14 de Agosto de 1889 y sus reformas de 1º de Diciembre de 1890 que no han sido modificadas por el presente Contrato.

México, Febrero diez y siete de mil ochocientos noventa y ocho.—Francisco Z. Mena.—R. Honey.

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 diez y siete de Febrero de mil ochocientos noventa y ocho.—Porfirio Díaz.—Al Ciudadano 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, Febrero 17 de 1898.—Francisco Z. Mena.—Al

NÚMERO 14,359.

Febrero 17 de 1898.—Circular de la Secretaría de Guerra.—Noticia que deben dar los Cuerpos de tropa de los fondos que tengan por sobrantes de gasto común, ranchos y forrajes.

No habiendo dado cuenta á esta Secretaría algunos Cuerpos de tropas, de las existencias que tienen por sobrantes de gasto común, ranchos y forrajes, el Presidente de la República se ha servido acordar se observen las prevenciones siguientes:

1º Los Cuerpos de tropas enviarán cada mes á la Secretaría de Guerra, una noticia que exprese la existencia de los fondos que tengan por sobrantes de gasto común, ranchos y forrajes, así como la inversión, que por actas aprobadas, se haya hecho en el mes anterior. Esta noticia se enviará en unión de los documentos periódicos.

2º Para la inversión de los sobrantes de que habla la fracción 1ª, se consultará á la Secretaría de Guerra, con sujeción á lo dispuesto por los arts. 614 y 621 de la Ordenanza general del Ejército.

Lo que comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Libertad y Constitución. México, Febrero 17 de 1898.—Berriozábal.—Al

NÚMERO 14,360.

Febrero 22 de 1898.—Circular de la Secretaría de Guerra.—Indica el modo de hacer los asientos en los libros y documentos que previene la Ordenanza del Ejército para los Cuerpos de tropas.

Siendo conveniente que en los libros y documentos que previene la Ordenanza General del Ejército para los Cuerpos de tropas, haya igualdad en el orden de colocación de los casilleros, el Presidente de la República ha tenido á bien disponer se observen las prevenciones siguientes:

1º El estado de armamento, correaje y municiones que previene el art. 385 de dicha Ordenanza se sujetará, en el rayado, al modelo núm. 20.

2º El estado de que habla la fracción III

del art. 442, se tomará del modelo núm. 44 del formulario en vigor.

3º Para hacer constar el menaje en los libros á que se refieren las fracciones III del art. 383 y III del 440, se pondrán los casilleros necesarios, según la clasificación de los objetos que existan en los Cuerpos.

Lo que comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Libertad y Constitución. México, Febrero 22 de 1898.—Berriozábal.—Al

NÚMERO 14,361.

Febrero 22 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Luis Cabañas, por una mejora para empacar tabaco en una prensa de doblar, que hace reducir su volumen y facilita su transporte.

NÚMERO 14,362.

Febrero 22 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Carlos Luciano Reynolds, por ciertos perfeccionamientos en la preparación de minerales pobres ó de baja ley, para que después sean tratados para su extracción por métodos conocidos.

NÚMERO 14,363.

Febrero 22 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Ramón A. Alatorre, por una cinta de medida y conversión de pesos y medidas del sistema antiguo al moderno.

NÚMERO 14,364.

Febrero 22 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Ignacio González de Arriaga, por una preparación ó específico contra las fiebres.

ga, por una preparación ó específico contra las fiebres.

NÚMERO 14,365.

Febrero 22 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de C. S. Bell, por ciertos perfeccionamientos en maquinaria para triturar y separar el zumo de materiales fibrosos.

NÚMERO 14,366.

Febrero 22 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Ignacio Gonzalo de Arriaga, por una preparación medicinal para curar las pulmonías.

NÚMERO 14,367.

Febrero 22 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Ignacio Gonzalo de Arriaga, por una preparación medicinal para curar las diarreas.

NÚMERO 14,368.

Febrero 24 de 1898.—Acuerdo de la Secretaría de Guerra.—Reglamento del Estado Mayor del Presidente.

Para comodidad de los lectores, hemos dispuesto la publicación de un tomo, en el que irán coleccionadas las leyes y reglamentos militares.

NÚMERO 14,369.

Febrero 28 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Aprueba el Contrato celebrado con H. V. R. Read, reformando el referente á la construcción de un ferrocarril entre Oaxaca y un punto del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec ó un puerto del Estado de Oaxaca.

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 en uso de la autorización que concede al Ejecutivo el art. 1º de la ley de 17 de Diciembre de 1897, he tenido á bien aprobar 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 el Sr. Harry V. R. Read, reformando el Contrato de 21 de Mayo de 1891, aprobado por Decreto de 3 de Junio del mismo año, en lo referente á la construcción y explotación de un Ferrocarril entre la ciudad de Oaxaca y un punto del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec ó un puerto del Estado de Oaxaca.

CAPITULO I.

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

Art. 1. Se reforma el Contrato de 21 de Mayo de 1891, que fué aprobado por Decreto de 3 de Junio del mismo año, celebrado entre el C. Secretario de Fomento por una parte, y por la otra los Sres. Lic. Pablo Martínez del Río, en legítima representación de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Sur, y el Sr. Harry V. R. Read, por su propio derecho en la parte referente á la construcción y explotación de un ferrocarril con su correspondiente telégrafo y teléfono para el servicio exclusivo del mismo, entre la ciudad de Oaxaca y un punto del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec ó un puerto del Estado de Oaxaca.

El tramo de vía férrea construido entre la ciudad de Puebla y la de Oaxaca y perteneciente á la Compañía del Ferrocarril Mexicano del Sur, seguirá rigiéndose por el Contrato de concesión de 21 de Mayo de 1891,

aprobado por Decreto de 3 de Junio del mismo año, antes citado, reformándose éste en la parte relativa al tramo comprendido entre la ciudad de Oaxaca y un punto del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec ó un puerto del Estado de Oaxaca, en cuya parte la repetida concesión quedará sustituida en todas sus partes por las estipulaciones del presente Contrato.

2. En sustitución del tramo de vía férrea entre Oaxaca y un punto del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec ó un puerto del Estado de Oaxaca á que se refiere el Contrato de 21 de Mayo de 1891, se autoriza al Sr. V. R. Read para construir y explotar por su cuenta ó por la de la Compañía ó compañías que organice, durante noventa y nueve años, las siguientes líneas de ferrocarril con su correspondiente telégrafo y teléfono para el servicio exclusivo de las mismas:

I. Una línea que partiendo de un punto sobre el Ferrocarril Mexicano que elija el concesionario entre Córdoba y Paso del Macho, ó bien á elección del mismo concesionario desde el punto terminal del Ferrocarril Agrícola de Motzorongo, termine en un punto que elija la misma Empresa sobre el Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec entre Santa Lucrecia y Ojapa.

II. Un ramal que una el puerto de Veracruz con un punto de la línea troncal que elija el concesionario al norte del río Papaloapam.

3. El trazo general de la línea, será el que aparezca más conveniente por los reconocimientos que se practiquen; pero por punto general, deberá seguir, en lo posible, el pie de la Sierra, apartándose por lo mismo, de los terrenos bajos de la costa en cuanto la configuración de la región lo permita.

4. Los reconocimientos de la línea se harán por secciones de cincuenta kilómetros cada una, por lo menos, sometiéndose los planos y perfiles respectivos á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sin perjuicio del derecho de la Empresa de presentar los planos de toda la línea si así le conviniere, y en el concepto de que deberá presentar estos últimos, á más tardar, dentro de diez y ocho meses, contados desde la promulgación del presente Contrato.

Los planos y perfiles se presentarán por triplicado, devolviéndose un ejemplar á la Empresa con la nota de aprobación y quedando los otros á disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La Empresa no podrá dar principio á la construcción, sin que preceda la aprobación de los planos respectivos.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas deberá resolver sobre dicha aprobación dentro de los dos meses siguientes á la fecha de la presentación de los planos.

5. La construcción de la línea y del ramal á Veracruz deberá llevarse á cabo dentro de los siguientes plazos:

Dentro de dos años, cien kilómetros.

Dentro de tres años, cien kilómetros adicionales, y

Dentro de cuatro años y medio el resto de la línea y el ramal á Veracruz, sea cual fuere la longitud de ambos.

Estos plazos se contarán desde la promulgación del presente Contrato y tendrán el carácter de plazos máximos.

La Empresa no podrá herrar vía al Sur del entronque con el ramal de Veracruz, mientras no esté terminada la línea troncal entre dicho entronque y el punto de partida antes señalado sobre el Ferrocarril Mexicano ó en el extremo del Ferrocarril Agrícola de Motzorongo; pero podrá hacer en la parte Sur de la línea trabajos de terracería aun antes de dicha terminación.

6. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinadas á los reconocimientos y trazos, un perito nombrado por el Ejecutivo, cuya remuneración, no excediendo de tres mil pesos anuales, será pagada por la Compañía, en los términos que se acuerden entre el Gobierno y la Compañía.

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

8. 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.

9. La Empresa podrá proponer modifica-

ciones á los trazos ya aprobados, y éstas se someterán al examen y aprobación que previenen los cuatro artículos anteriores.

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

11. La anchura de la vía será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros. Los rieles serán de acero, su peso no será menor de 27.75 kilogramos por metro lineal, los radios de las curvas sólo podrán llegar al minimum de cien metros y las pendientes no podrán exceder de tres por ciento.

Las condiciones establecidas en este artículo, podrán variarse, en casos excepcionales, por la Empresa, con la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

CAPITULO II.

Auxilios ministrados por la Nación.

12. La Empresa podrá importar libre de toda clase de derechos de importación ó aduana y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica y telefónica y sus accesorios, los siguientes artículos:

I. Durante los dos primeros años de construcción y seis meses antes que aquella empiece, según el art. 5º, la Empresa podrá importar las herramientas y efectos necesarios para la construcción, libres de derechos, garantizando á satisfacción del Ejecutivo, que las herramientas y efectos importados se emplearán únicamente en ese objeto, con las reglas y limitaciones que dicten las Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas y Hacienda y en la inteligencia que se llevará cuenta especial de estas importaciones para en su oportunidad cargarlas á la compensación de treinta pesos por kilómetro en explotación, repartiendo el importe entre los quince años respectivos.

II. Durante la construcción y quince años más, podrá importar 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 ordinaria de construcción, 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 idem, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeneas para idem, aventadores para idem, pedestales para vehículos, farolas para el frente de las locomotoras (Head light), silbato para locomotoras, calderas completas, cilindros completos, inyectores completos, manómetros de agua para las calderas, hogares para las máquinas, ténders completos.

Material para telégrafo y teléfono.

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, idem para express, idem para correo, idem para equipajes, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, carretillas, arzones y velocípedos para ferrocarril, frenos para locomotoras y vehículos.

Miscelánea.

Mesas giratorias, grúas para el servicio de la línea, máquinas para clavar pilotes, tanques para agua, básculas.

Los artículos anteriores los introducirá libremente la Compañía para el uso exclusivo de la vía; pero si enajenare ó aplicare á otros usos alguno ó algunos de estos artículos que causaren derechos, 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.

III. En la importación de materiales y efectos no especificados en la frac. II y que se destinan á los tramos en explotación, el Gobierno abonará á la Compañía, como máximo, la suma de treinta pesos anuales por cada kilómetro, que tenga en explotación de los referidos tramos, por cuenta de los derechos que en su caso causaren dichos materiales y efectos, y por el mismo período que dure la construcción y quince años más.

Al terminarse cada año fiscal, practicará la Empresa con la Secretaría de Hacienda la liquidación respectiva, cubriendo desde luego en efectivo el saldo que resultare á su cargo.

Si por algún caso imprevisto, aun el de fuerza mayor, se paralizase en todo ó en parte el tráfico de la línea, cesará el abono de los treinta pesos anuales por kilómetro, en la proporción que corresponda y por el tiempo que dure la suspensión.

13. El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construcción y explotación, y las acciones comunes y preferentes, bonos y obligaciones de la Compañía ó compañías, estarán exentos del pago de toda contribución ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, desde hoy hasta treinta años después de concluida la construcción de la línea, con excepción del impuesto del Timbre.

En los puntos que sirvan de término al camino, así como en los demás importantes que atraviere, podrán hacer la Compañía ó compañías, todas las mejoras necesarias, á juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para la seguridad y facilidad del tráfico, y para su conexión con otras líneas, y establecer puentes, muelles, almacenes y diques, cobrando por el uso de estas mejoras una retribución moderada; que se fijará con aprobación de la misma Secretaría, á la que se someterán también previamente para el mismo objeto, los planos y proyectos de las obras. Estas gozarán de las mismas exenciones y franquicias otorgadas en esta concesión á la línea del ferrocarril.

Los buques que vengán á Veracruz cargados con carbón de piedra, maquinaria, rieles, materiales de construcción y explotación de

los ferrocarriles y línea telegráfica, gozarán de las exenciones de derechos de tonelada, fardo, anclaje y demás de puerto, y pagarán solamente el de práctico. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los usos indicados.

Estas exenciones subsistirán durante la construcción de la línea á que este Contrato se refiere, y por el período de quince años contados desde esta fecha.

De las mismas franquicias, por el mismo tiempo y en las mismas condiciones, gozarán los buques que llegaren á los puertos de Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz, observándose en estos puntos los reglamentos que dicten las Secretarías de Hacienda y Comunicaciones y Obras Públicas.

El Gobierno mexicano no exigirá ningún derecho que no sea el expresado en el párrafo siguiente, por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías en la línea á que se refiere este Contrato, durante el período de veinticinco años, contados desde la fecha de la conclusión de la línea, y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase.

La Secretaría de Hacienda fijará las formalidades que deberán observarse para la carga y descarga de los objetos y mercancías en los extremos de las expresadas líneas y en su conducción por ellas, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y mercancías, equipajes y pasajeros, sin perjuicio del derecho que el Ejecutivo se reserva para examinarlas en cualquier punto del camino. Además del precio de tarifa, la Compañía ó compañías cobrarán como máximo un aumento de un peso por cada pasajero y por cada tonelada de mil kilogramos de mercancías de puro tránsito á través del país, y la Compañía ó compañías recaudarán este aumento por cuen-

ta del Gobierno, sin gravamen de éste, verificándose cada cuatro meses la correspondiente liquidación y entrega del saldo.

El Gobierno dictará los reglamentos necesarios para hacer efectivo el cobro de este derecho de tránsito. De conformidad con la Constitución de la República, no se exigirán pasaportes ni cartas de seguridad á las personas que pasen de tránsito por dichas líneas y que no han de permanecer en el país.

14. Para la construcción y explotación de las líneas de ferrocarril, telégrafo y teléfono, autorizadas por este Contrato, se concede á la Empresa el derecho de vía hasta por la anchura de setenta metros en toda la extensión del ferrocarril. Los terrenos de propiedad nacional que ocupe la línea en la extensión fijada y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, así como para los depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la Nación, se entregarán á la Empresa sin retribución alguna. De la misma manera podrá la Empresa tomar de los terrenos de propiedad nacional, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y sus dependencias. Los caminos públicos no podrán ser ocupados sino previo el permiso del Ejecutivo, y reponiéndose por la Empresa en los términos que se prevengan por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

15. Previa la debida indemnización, la Empresa podrá tomar, conforme á las leyes de la materia, los terrenos, aguas y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento y reparación de la vía y sus dependencias, estaciones y demás accesorios.

Entretanto se expide la ley reglamentaria del art. 27 de la Constitución general, se establecen las reglas siguientes:

I. En caso de que no haya avenimiento con los propietarios de los terrenos, aguas ó materiales de construcción, se nombrará un perito valuador por cada una de las partes, y ambos peritos presentarán á los mismos 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 donde estén situados el terreno ó materiales de cuya ocupación se trate, para que nombre un perito tercero en discordia, que emita su dictamen dentro del perentorio término de ocho días, contados desde su nombramiento, sobre lo que sea de justicia dar por indemnización al dueño de los terrenos, aguas ó materiales que deban ser ocupados. El Juez de Distrito tomando en cuenta las opiniones de los peritos y las pruebas que las partes le presentaren, mientras aquellos emiten su dictamen, fijará el monto de la indemnización dentro de tres días. El fallo del Juez de Distrito se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad.

II. Si el dueño de la propiedad que ha de ser ocupada por causa de utilidad pública, para la construcción y reparación de las vías férreas, de sus dependencias y accesorios, no nombrase su perito valuador dentro del término de ocho días después de notificado por el Juez de Distrito, á polimento de la Empresa, dicho funcionario nombrará de oficio un valuador que represente los intereses del dueño.

III. En todo caso en que sea necesario ocurrir al Juez de Distrito, dicho funcionario, si la Empresa lo pidiere ó no le fuere posible fijar la cantidad de terreno que necesite ocupar, comenzará el juicio, señalándose por el Juez, previa audiencia del Ingeniero del Gobierno, ó en ausencia de éste, del perito que nombrase el mismo Juez, una suma que deberá quedar en depósito mientras el juicio se substancie, y autorizará á la Compañía para ocupar provisionalmente el terreno, agua ó material de que se trate, sin perjuicio de que si el avalúo definitivo de los peritos fuere mayor ó menor que la suma depositada por la Empresa, pague lo que faltare ó recoja el exceso.

IV. Si el poseedor ó dueño de la propiedad que deba ocuparse, fuere incierto ó dudoso por causa de litigio ú otro motivo, el Juez de Distrito fijará como monto de la indemnización, la cantidad que resulte en vista del avalúo del perito que nombre la Empresa y del que el mismo Juez designe, en representación de los legítimos dueños de las propiedades en cuestión. La cantidad que de-

finitivamente se fije, será depositada conforme á las prescripciones legales para entregarla á quien corresponda.

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

VI. 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 indemnización que señalen los peritos, luego que ésta sea conocida.

16. Los criaderos metálicos, así como los de carbón 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 de 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.

17. La Empresa queda autorizada para emitir libremente acciones comunes, de preferencia bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar, á individuos ó asociaciones particulares, la vía y sus dependencias, transmitiendo el derecho de explotarla en todo ó en parte, según se fuere construyendo. Las hipotecas y demás actos y contratos que lo requieran, serán registrados en la ciudad de México, y ese registro será suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiere á la línea, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

18. La subvención otorgada por la concesión materia del presente Contrato de reformas, queda reducida en los términos siguientes:

Para auxiliar la construcción de las líneas de ferrocarril, telégrafo ó teléfono, objeto de esta concesión, el Gobierno Federal pagará á la Empresa un subsidio de diez y seis mil pesos por cada kilómetro de vía troncal, no excediendo en ningún caso la distancia subvencionada de trescientos cincuenta kilómetros. El subsidio para el ramal de Veracruz será de ocho mil pesos por kilómetro, en el concepto de que los diez primeros kilóme-

tros de dicho ramal, partiendo de Veracruz, no tendrán derecho á subsidio alguno y que el número total de kilómetros subvencionados del expresado ramal, no excederá de cincuenta, salvo el caso de que fuere menor de trescientos cincuenta kilómetros la longitud de la línea troncal, en cuyo evento la diferencia entre el monto de la subvención correspondiente á la longitud efectiva de dicha línea troncal y la que correspondería sobre los trescientos cincuenta kilómetros, se aplicará al ramal de Veracruz á razón de ocho mil pesos por kilómetro. El número de kilómetros subvencionados del ramal de Veracruz, en ningún caso excederá de cien, de manera que el total monto de subvención que el Gobierno General se obliga á pagar á la Empresa por la línea troncal y el ramal citados, en ningún caso excederá de seis millones de pesos.

La Empresa queda autorizada para construir los ramales que estime convenientes, debiendo designarlos dentro del plazo fijado para la construcción total de la línea, pero en el concepto de que no percibirá subvención alguna por los mismos ramales.

19. La subvención estipulada en el artículo que precede, será cubierta á la Empresa en Bonos emitidos por la Tesorería General de la Federación, que ganarán un interés de seis por ciento anual, pagadero semestralmente y que serán recibidos por la Empresa á la par.

20. Los Bonos de que trata el artículo que precede, serán al portador, redimibles en un plazo que no exceda de cincuenta años, y estarán provistos de una ó más hojas de cupones. La emisión, amortización y demás circunstancias relativas al servicio de dichos bonos, será fijada de acuerdo entre la Secretaría de Hacienda y la Empresa.

21. El Contrato de 4 de Mayo de 1892, relativo á la conversión de subsidios otorgados por el Contrato de concesión de 21 de Mayo de 1891, seguirá en todo su vigor y fuerza en cuanto se refiere á la subvención ya pagada y correspondiente al tramo de ferrocarril entre Puebla y Oaxaca, quedando sin efecto en lo referente al tramo de Oaxaca al Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuante-

pec, ó un puerto del Estado de Oaxaca, objeto de las presentes reformas.

22. La subvención estipulada en el artículo 18 y siguientes de este Contrato, será cubierta á la Empresa por tramos de cincuenta kilómetros construidos y al aprobarse por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas cada uno de ellos, ya sea en la línea troncal ó en el ramal de Veracruz, á cuyo efecto, la misma Secretaría libraré la orden de pago correspondiente por conducto de la Secretaría de Hacienda.

Al hacerse la entrega de los bonos de subvención, se destacará y se amortizará por la Tesorería General de la Federación el cupón correspondiente al semestre en curso en la fecha en que se hubiere librado la orden de pago por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, expidiéndose á la Empresa, en cambio de dicho cupón, un certificado que cubra los intereses correspondientes desde la fecha de la orden antes citada hasta el vencimiento del cupón destacado y cuya orden será pagada en la fecha última citada por la Tesorería General de la Federación.

Se excluirá de cada orden de pago, el valor presupuestado de toda obra que no estuviere terminada con el carácter de definitiva, cuyo monto será fijado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, reteniéndose de la subvención, el valor de dichas obras para ser entregado á la Empresa tan luego como las ejecute, sin perjuicio de que la Empresa perciba á su vencimiento los cupones correspondientes á los bonos así retenidos.

23. 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 de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. Tendrá la Empresa 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.

24. La Empresa despedirá de su servicio, sin volverlo á recibir, á cualquiera de sus de-