

(Corresponde á la fracción II de art. 156 reformado).

Modelo para adiciones á pedimentos de despacho.

C. Administrador de esta Aduana

Usando del derecho que me da la ley y por indicación de esa aduana, hago la siguiente rectificación á mi pedimento de despacho de (tantos) bultos, mercancías venidas á mi consignación por (tal buque), entrado en (tal fecha); pidiendo á vd. sea tomada como mi última y verdadera declaración.

Corresponde al: *Vista*.....
Pedimento núm..... (Ext. ampillas y sello).
Manifiesto núm.....
Pedida la rectificación por.....

Marca y contramarcas.	Número de los bultos.	Cantidad de bultos en sujeción.	DECLARACIÓN DEL PEDIMENTO.	RECTIFICACION.	Fracción de la Tarifa.	Reducción de cantidad para sujeción á los derechos.	Cuota de los derechos.	Derechos de importación equisados.	Observaciones de la Contaduría.	Multas.	Observaciones del Vista.
			(Comprenderá la copia textual de la declaración del pedimento, suprimiendo sólo la repetición en letra de las cantidades).	(Comprenderá la declaración exigida para los pedimentos, suprimiendo solamente el número de bultos en letra y el peso bruto, si este último dato no es objeto de la rectificación ó parte de ella).							

(Fecha y firma del consignatario.)

Tramitación para el caso de ser presentada antes de la confrontación del pedimento.

Presentada. (Fecha y hora. Rúbrica del empleado que la recibe).—Confrontada por mí, contiene... (fojas) (incluidas las de las declaraciones), correspondientes al pedimento núm..... (Firma del empleado que dirige la confrontación).—De conformidad. Derechos afijados (ó pago antes de la entrega de las mercancías). (Fecha y firma del Contador). (*)—Permitase el despacho con intervención del Vista (N. N.). (Firma del Administrador).

Tramitación para el caso de ser presentada después de la confrontación del pedimento.

Presentada. (Fecha y hora. Rúbrica del empleado que la recibe).—Confrontada por mí, contiene... (fojas) y corresponde al pedimento núm..... (Firma del empleado que dirige la confrontación).—De conformidad. (Fecha y firma del contador). (*)—Pase al Vista del despacho (N. N.) para que surta sus efectos. (Firma del Administrador).

(*) En seguida de esta ración se asentará la constancia de la calificación de adiciones ó rectificaciones á las facturas, cuando á juicio de las aduanas aquellas no deban ser admitidas.

NÚMERO 14,395.

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

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de la "Grands Rapids School Furniture Co.," por mejoras introducidas en carpetas y asientos.

NÚMERO 14,396.

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

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Ezra Tarnsworth, por ciertas mejoras introducidas en generadores de gas.

NÚMERO 14,397.

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

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de José Chalon, por un sistema que permite utilizar la fuerza natural de presión de una columna de líquido, produciendo mucho más fuerza de peso que el peso inicial del líquido gastado para obtenerlo.

NÚMERO 14,398.

Marzo 23 de 1898.—Decreto del Gobierno.—
Aprueba el Contrato celebrado con I. Noriega, reformando el relativo á la concesión del Ferrocarril de Tecolutta al Espinal y refundiendo en él el relativo al Ferrocarril de Tlalmanalco.

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 concedida al Ejecutivo por 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 Señor Iñigo Noriega, como apoderado de la Negociación Agrícola de Xico y Anexas, S. A., y de la Compañía de las Fábricas de papel de San Rafael y Anexas, S. A., reformando el Contrato relativo á la concesión del Ferrocarril de Tecolutta al Espinal, aprobado por Decreto de 10 de Diciembre de 1887 y modificado en 20 de Enero de 1892, 25 de Enero de 1894 y 25 de Julio del mismo año, que adquirieron por traspaso aprobado por el Gobierno y refundiendo en este Contrato el relativo al Ferrocarril de Tlalmanalco, de que son poseedoras las mismas Sociedades.

Art. 1. La Negociación Agrícola de Xico y Anexas, S. A., y de la Compañía de las Fábricas de papel de San Rafael y Anexas, S. A., concesionarias del Ferrocarril de Tecolutta al Espinal, renuncian la facultad que les otorga el art. 1º del Contrato de concesión relativo aprobado por Decreto de 10 de Diciembre de 1887 para construir una línea de ferrocarril que una los dos puntos citados y su prolongación hasta ligarla con el Ferrocarril de Irolo á San Marcos, y en compensación se les autoriza para construir y explotar, durante noventa y nueve años, una línea de ferrocarril con su correspondiente telégrafo ó teléfono para uso exclusivo del mismo ferrocarril, que partiendo de la Ciudad de México, llegue á Chalco, y aprovechando la línea férrea desde ese punto á Ameca, conocido por "Ferrocarril de Tlalmanalco," siga hasta Atlitxco, con un ramal desde Chalco hacia Río Frío, quedando facultados los concesionarios para ligar este ramal con el Ferrocarril Interoceánico en el punto que sea más conveniente, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Se autoriza igualmente á los concesionarios para prolongar sin subvención la vía de Atlitxco y la de Río Frío hasta Puebla, ó cualquiera de las dos si así conviniere á la Empresa, bajo el concepto de que la misma queda obligada á manifestar á la Secretaría de Comunicaciones, dentro del plazo de cinco años, contados desde la promulgación de estas reformas, si prolonga ó no la vía; si pasado ese plazo no diere tal aviso, se extinguirá

la autorización para la prolongación de que se trata.

2. La presente concesión se regirá por las estipulaciones que constan en los artículos que en seguida se mencionan, quedando sustituidas con ellos las del Contrato de concesión del Ferrocarril de Tecolutla al Espinal aprobado por Decreto de 10 de Diciembre de 1887 y sus reformas de 25 de Enero de 1892, 25 de Enero de 1894 y 25 de Julio del mismo año; así como las del Contrato del Ferrocarril de Tlalmanaleco, fecha 3 de Febrero de 1881, reformado en 22 de Abril de 1882, 18 de Diciembre del mismo año, 14 de Mayo de 1883, 31 de Marzo de 1886 y 23 de Febrero de 1888 que se declaran nulas y de ningún valor desde la fecha del presente Contrato.

3. El trazo que deberá seguir la expresada vía férrea será el que, conforme á los reconocimientos que se practiquen, aparezca ser el más conveniente.

4. La Empresa comenzará inmediatamente y á sus expensas, los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de la línea; y antes de comenzar los trabajos de construcción, remitirá á la Secretaría de Comunicaciones, para su examen, tres 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 anotación, se conserve en los archivos de la Secretaría.

5. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos y trazos, un perito que nombrará el Ejecutivo y cuya remuneración, no excediendo de doscientos pesos cada mes por el tiempo que duren los trabajos, será pagada por la Empresa, la cual con quince días de anticipación, dará aviso á la Secretaría de Comunicaciones, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

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

7. 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.

8. El reconocimiento de las líneas se hará por secciones de veinte kilómetros, que gradualmente se irán sometiendo á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, 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 veinte kilómetros.

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

9. Los trabajos de construcción comenzarán dentro de seis meses, previa aprobación de los planos, y se continuarán, salvo impedimento de fuerza mayor; debiendo quedar terminada la línea troncal y su ramal, así como la línea telegráfica ó telefónica á que este Contrato se refiere, dentro del término de cinco años. Dichos trabajos podrán comenzarse por el punto ó puntos que se crean más convenientes de las líneas á que se refiere este Contrato, previo aviso á la Secretaría de Comunicaciones.

10. Los plazos que se fijan por el presente Contrato, comenzarán á contarse desde la promulgación de estas reformas, salvo los casos de estipulación especial.

11. A los dos años de la promulgación de este Contrato, deberán estar concluidos en la línea troncal cuando menos veinte kilómetros y en el ramal también cuando menos diez kilómetros; y en cada uno de los años siguientes se construirán también por lo menos veinte kilómetros en la línea troncal y diez kilómetros en el ramal, bajo la pena de quedar insubsistente esta concesión, y de manera que la vía quede terminada á los cinco años que se fijan en el art. 9º de este Contrato.

12. 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 que fueren convenientes al interés público y al de la Empresa, á juicio de la misma.

13. El ancho de la vía será de noventa y

tos catorce milímetros, los rieles que han de ser de acero tendrán un peso de veinte kilogramos por metro lineal; las curvas y pendientes, serán las que fija el Reglamento General de Ferrocarriles de 25 de Octubre de 1894. El servicio se hará por tracción de vapor.

14. La Empresa podrá importar libre de toda clase de derechos de importación ó aduana, y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, durante quince años, para la construcción, explotación, conservación y reparación 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 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 locomotoras, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles 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 erucetas, 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 el servicio de la línea, máquinas para clavar pilotes, tanques para agua, básculas.

Los anteriores artículos 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 les 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 ferrocarriles, no comprendidos en la lista anterior, el Gobierno abonará á la Compañía ó compañías la suma de veinticinco pesos anuales por cada kilómetro que tengan en explotación, y por el mismo período de quince años de que se habla en el párrafo primero de este artículo.

El abono de esta suma de veinticinco 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 seis meses, y cubriendo desde luego la Compañía ó compañías, 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 las líneas, cesará el abono de los veinticinco pesos anuales por kilómetro, en la proporción correspondiente y por el tiempo que dure la suspensión.

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

16. Para la construcción y explotación de las líneas del ferrocarril y telégrafos autorizados por esta ley, se concede á la Compañía ó compañías el derecho de vía fuera del Dis-

trito Federal hasta por la anchura de setenta metros, y dentro del Distrito Federal por la que sea absolutamente indispensable para la construcción del ferrocarril, á juicio de la Secretaría de Comunicaciones, pudiendo, sin embargo, autorizarse por el Ejecutivo que en dichos setenta metros á que se refiere el primer caso, se construya otra, en los casos excepcionales de ser punto forzoso de paso, á juicio de dicha Secretaría y previo el pago de los terrenos y cualquiera otro daño, que también valorizará la misma Secretaría. Los terrenos de propiedad nacional que ocuparen las líneas en la extensión 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 ó compañías sin retribución alguna. De la misma manera podrán tomar la Compañía ó compañías, de los terrenos nacionales y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y sus dependencias, sujetándose en la extracción de esos 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 una ó otras el libre tránsito de otros vehículos. En caso de que la Compañía ó compañías, con violación de esta cláusula, inutilizaren con las obras que construyan, las carreteras ó caminos, el Ejecutivo mandará hacer las reparaciones debidas, con cargo á la subvención que dichas compañías han de recibir del Erario público.

17. Previa la debida indemnización, la Empresa podrá tomar, conforme á las leyes de la materia, los terrenos 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 de que trata el art. 27 de la Constitución general, se establecen las reglas siguientes:

I. En el caso de que no haya avenimiento entre la Empresa y los propietarios de los

terrenos ó materiales de construcción, se nombrarán dos peritos valuadores, uno por cada uno 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 indemnización al dueño de los terrenos ó materiales de construcción 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 indemnización no se someterá al Juez de Distrito, en caso de que el propietario y la Empresa convengan en su jeterarlo á la decisión de los árbitros arbitradores.

II. Si el dueño de la propiedad que deba ser ocupada por causa de utilidad pública, para la construcción y reparación de la vía férrea ó de sus dependencias y accesorios, no hiciere el nombramiento de su perito valuator dentro del término de quince días después de notificado por el Juez de Distrito á pedimento de la Empresa, dicho funcionario nombrará de oficio un valuator 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 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 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 pagare por contribución la cosa de cuya expropiación se trate, y los daños y provechos que de la misma resulten al propietario.

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

gar la indemnización que señalen los peritos, luego que ésta sea conocida.

18. 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 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 condición 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 Nación, ésta no reconocerá gravamen cuyo monto exceda de la subvención que corresponda por kilómetro á la línea principal y al ramal mencionados en este Contrato, ni abonará por los capitales garantizados por la hipoteca un rédito de más de seis por ciento 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 ejecución 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 construcción de la línea de Ameca á Atlixco y el ramal de Chalco á Río Frío, á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Empresa un auxilio cuyo monto será de seiscientos cincuenta mil pesos aplicables á los kilómetros que formen la línea de Ameca á Atlixco, y de doscientos ochenta y siete mil

quinientos pesos aplicables á los veintitres kilómetros que ha de construir en el ramal de Chalco hacia Río Frío. Dicho subsidio será pagado en bonos de la Deuda interior, creados por Decreto de 6 de Septiembre de 1894.

Para facilitar la formación y pago de las liquidaciones parciales, se distribuirán respectivamente la cantidad señalada como subvención á la línea troncal de Ameca á Atlixco, entre el número de kilómetros que la formen, según aparezca de los planos que apruebe la Secretaría de Comunicaciones, y la señalada al ramal, entre los veintitres kilómetros que ha de construir la Empresa en dicho ramal, según se asienta en el párrafo que precede, y sobre esta base cada vez que la Empresa entregue y dicha Secretaría apruebe los tramos de diez kilómetros en la línea troncal y diez en el ramal, se le entregarán los bonos que correspondan, y al terminarse en el plazo estipulado la referida línea y ramal, se le entregará á la Empresa el saldo que resulte á su favor para completar el auxilio señalado, siendo condición precisa para las liquidaciones parciales que la Empresa construya en el tramo no subvencionado de México á Chalco, un número igual de kilómetros al que entregue en la línea principal.

Al hacerse la entrega de los repetidos bonos, se separarán y cancelarán todos los cupones vencidos con anterioridad á la fecha de la entrega y también el cupón corriente.

Si se hubieren agotado los bonos de las series de la Deuda interior amortizable, ya autorizados por el Decreto ó decretos respectivos, la Compañía ó compañías recibirán en pago de la subvención, certificados provisionales que devenguen el mismo interés de cinco por ciento anual y en las mismas condiciones que dichos bonos, hasta que una ley ó Decreto autorice la emisión de una nueva serie, y llegado este caso se hará el canje á la par, de los certificados por los bonos correspondientes.

21. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, menos en el caso de guerra extranjera.

22. 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.

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

24. 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.

25. Las vías férreas que en adelante se construyan, podrán enlazarse con la que es objeto del presente Contrato, y sobre ésta podrán circular los trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vías y de sus dependencias, una cantidad que no exceda de sesenta por ciento de lo que con arreglo á la tarifa respectiva, debiera importar el flete de los efectos transportados.

Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía ó compañías fijarán la tarifa de precios que han de cobrar por la conducción de pasajeros, efectos y demás, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Por transporte de pasajeros por cada kilómetro ó fracción recorrida.

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

Los niños de menos de diez años pagarán solamente la mitad del pasaje, y los de menos de dos no pagarán nada.

A cada pasajero se le admitirán quince kilogramos de equipaje libre.

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.

La Compañía ó compañías no tendrán obligación de percibir menos de diez centavos por cada pasajero, por una distancia cualquiera.

Mercancías.

Por el flete de cada tonelada de mil kilogramos cada una, por cada kilómetro de distancia recorrida.

Primera clase. . . . seis centavos.
Segunda clase. . . . cinco centavos.
Tercera clase. . . . cuatro centavos.

Equipajes en tren de pasajeros, y materias explosivas en tren de mercancías, doce centavos.

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.

La Compañía ó compañías no estarán obligadas á percibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de carga que transporte, cualquiera que sea la distancia.

Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos y las fracciones de kilómetro, se considerarán como un kilómetro entero.

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.

Almacenaje.

Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos centavos por cada uno de los días que transcurran de los quince primeros. Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor, ó por fracciones de doscientos pesos.

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

Telegramas.

El cobro de telegramas que se transmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, que se transmita á una distancia de cien kilómetros, quince centavos.

Por cada diez kilómetros más de distancia ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras palabras, se pagará cuando más la parte proporcional á quince centavos por diez palabras en cien kilómetros.

26. La Empresa tiene facultad para establecer tarifas diferenciales, á fin de facilitar los transportes de mercancías y pasajeros á mayores distancias ó en mayores cantidades.

27. Toda rebaja en las tarifas generales, hecha en este sentido, beneficiará al que quiera aprovecharla y se mantendrá en vigor durante tres meses para pasajeros, y durante un año para mercancías. Antes de ponerse en vigor las tarifas reformadas en tal sentido, se anunciarán al público con una anticipación de quince días.

28. La Empresa tendrá facultad de establecer sus tarifas de fletes y de pasajeros con relación á las dificultades y gastos de tracción de los diversos puntos de la línea, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningún kilómetro del maximum fijado en el artículo 25 y en el siguiente.

29. Se establecerán tarifas especiales que se someterán á la aprobación del Gobierno, para los objetos y efectos que, según su naturaleza y por no deber prudencialmente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete ó almacenaje superior al que se expresa en el art. 25.

30. La aplicación de las tarifas referidas se hará siempre sobre la base de la más perfecta igualdad, sin que pueda concederse á nadie, ni de ninguna manera, ventaja que no se conceda á todos los que se hallen en igualdad de circunstancias.

31. Todo aumento en las tarifas, dentro del maximum fijado por este Contrato, se anunciará por la Empresa con una anticipación de sesenta días por lo menos.

Para las disminuciones bastarán quince días.

32. La distribución de efectos en las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Ejecutivo y con la necesaria anticipación, para que rija por un bienio contado desde el 1º de Enero de los años impares. Los cereales nacionales, los rieles, maderas y materiales para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

33. 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 referido Gobierno federal, lo hará la Empresa por la mitad de la cuota que en cada caso corresponda, según la tarifa común.

Los rieles y materiales para la construcción de ferrocarriles gozarán también de una rebaja de cincuenta por ciento, con relación á la tarifa común de la tercera clase, á la cual deberán pertenecer en todo tiempo.

34. Los concesionarios transportarán 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.

35. Los colonos é inmigrantes, en su transporte por las líneas de la Empresa, gozarán de las rebajas concedidas á la fuerza armada, para lo cual la Secretaría de Fomento librará órdenes especiales.

36. 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.

37. La Empresa será siempre mexicana aun cuando todos ó algunos de sus miembros sean extranjeros. Estará sujeta exclusi-

vamente á la jurisdicción de los tribunales de la República en todos los negocios cuya causa y acción tengan lugar dentro de su territorio. La Empresa en general y todos los extranjeros y sucesores de éstos que tomaren parte en los negocios de la misma, ya sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera. Nunca podrán alegar respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derecho alguno de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea, y sólo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos; no pudiendo tener, por consiguiente, ingerencia alguna los agentes diplomáticos extranjeros.

38. La Empresa no podrá traspasar, ni hipotecar, ni en manera alguna enajenar las concesiones de este Contrato, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni sus propiedades anexas, á ningún Gobierno extranjero; siendo nula la enajenación, cesión, traspaso ó hipoteca que se hiciere contra esta prevención.

Tampoco podrá la Empresa admitir en ningún caso, como socio, á un Gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulación que se hiciere en tal sentido.

39. La Empresa establecerá en la Capital de la República un apoderado amplia y suficientemente autorizado e instruido para entenderse con el Gobierno Federal y demás autoridades de la misma, en todos los negocios referentes á las obligaciones que por este Contrato se le imponen.

40. Las obligaciones que contrae la Empresa respecto de los plazos fijados en este Contrato, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor debidamente justificado, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones. La suspensión citada durará sólo por el tiempo que dure el impedimento que la motive, debiendo la Empresa presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de haber ocurrido el caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber éste tenido lugar; y sólo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro de dicho término, no podrá ya ale-

gar la Empresa, en ningún tiempo, las circunstancias de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Empresa presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, haciendo la expresada presentación dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo, dos meses más.

41. 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 pongan.

El Gobierno Federal establecerá sus líneas telegráficas con independencia de las de la Empresa, y conservará el derecho de tener él ó los referidos telégrafos mientras los administre y posea por sí mismo.

42. La Empresa establecerá su domicilio principal en esta capital, sin perjuicio de las sucursales que pueda tener en los diversos lugares del país ó del exterior en que convenga á sus intereses.

43. En su Junta Directiva tendrá el Gobierno una representación que no sea menor que la de dos séptimas ó las tres undécimas partes de sus directores; y los que nombrare con tal objeto, tendrán las mismas facultades, emolumentos y prerrogativas que los demás miembros de dicha Junta.

44. Los Estatutos de la Empresa y los reglamentos de sus relaciones con el público, para todo lo que no esté prevenido en el presente Contrato, se someterán á la aprobación del Ejecutivo de la Unión, luego que en primer lugar se formen y establezcan; y en lo sucesivo, cada dos años, ó antes si se pretendiese hacer en ellas alguna modificación. Sin este requisito, ni tendrán carácter legal, ni podrán surtir efecto alguno.

45. Para la explotación y para los trabajos de construcción y reparación, habrá un Inspector que el Ejecutivo nombrará, y cuyo

suelo, no excediendo de dos mil pesos al año, será pagado por la Empresa.

46. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestión respecto de la interpretación ó cumplimiento de las estipulaciones del presente Contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República, conforme á las leyes de la misma.

47. Las líneas férreas de que se hace mención en este Contrato, y los terrenos y demás propiedades de la Empresa, legalmente adquiridos en virtud de cesión ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyan el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Empresa, la cual tendrá derecho de usar de ellas en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra que posea; pero sometida á las prescripciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, y siempre que no alteren las condiciones de este Contrato.

48. Aun en el caso de que la presente concesión quedase sin valor, la Empresa gozará del dominio pleno y de la posesión de todas las propiedades, y de las porciones del ferrocarril y línea telegráfica ó telefónica que hubiere establecido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague la subvención que le estuviese adeudando por los kilómetros que hubiere construido; subsistiendo en la porción ó porciones del ferrocarril y línea telegráfica ó telefónica que tuviere la Empresa, las obligaciones que con relación á toda la línea establece este Contrato.

49. Los que dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por los agentes de la Empresa y entregados al juez respectivo, para que sean castigados según la gravedad de su delito.

50. 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 funcioná-

rios 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. Deuda flotante y otras de la Empresa, explicando la clase á que pertenezcan.

VI. Importe de lo devengado y recibido por subvención.

VII. Número 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 la carga conducida.

XII. Gastos de explotación.

51. En el evento de que por cualquiera causa dejare de terminarse la vía en los plazos de que se habla en los arts. 9º y 11 de este Contrato, pagará la Empresa respectiva al Tesoro federal, una multa de doscientos cincuenta pesos en bonos de la Deuda pública, por cada uno de los kilómetros que hubiere dejado de construir.

52. Las concesiones hechas por este Contrato, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no constituir el depósito en bonos á que se refiere el art. 56.

II. Por no comenzar ni ejecutar las construcciones en los plazos fijados en los artículos 4º y 9º.

III. Por enajenar, traspasar, ceder ó hipotecar esta concesión ó los derechos que de ella se derivan, á algún gobierno ó Estado extranjero; siendo además nula toda estipulación hecha en tal sentido.

La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo de la Unión, luego que tenga lugar.

53. En caso de caducidad por falta de cumplimiento á lo prevenido en los arts. 4º y 9º, perderá la Empresa las garantías depositadas y concesiones otorgadas por este Contrato, de las cuales el Gobierno de la Unión podrá disponer libremente, conservando la Empre-

sa la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telegrafo ó teléfono que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotación.

El Gobierno de la República ó el individuo ó Compañía á quien éste conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, hecho 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, deduciendo del valor el importe de la subvención que la Empresa hubiere percibido.

El Gobierno de la República reconocerá la validez y subsistencia de las hipotecas debidamente registradas que la Compañía en uso del derecho que le otorga el art. 19, hubiere constituido sobre el ferrocarril antes de que la caducidad hubiere sido legalmente declarada.

La Compañía no constituirá una segunda hipoteca sobre el ferrocarril, sin previo consentimiento del Gobierno Federal.

En la escritura de constitución de las hipotecas, se hará constar el importe del gravamen que ha de reportar cada kilómetro.

54. 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.

55. Al término de los noventa y nueve años, el ferrocarril con sus estaciones y demás inmuebles, y con la dotación de material rodante que á juicio de peritos fuere necesaria, pasará en perfecto buen estado y sin más gravamen que el prefijado en el art. 19, á ser propiedad de la Nación. El valor del material rodante fijado por los peritos, será pagado á la Empresa con los productos líquidos de la explotación, abonándosele un rédito de seis por ciento al año, por la cantidad que se le adeude, mientras no se termine el pago.

Los peritos, para la calificación y estimación del material rodante que deba pasar á ser propiedad de la Nación, serán dos, nombrándose uno por el Ejecutivo y otro por la Empresa; y ambos, antes de comenzar á desempeñar sus funciones, designarán un tercero para que haga la mencionada calificación y estimación, en caso de que los pareceres de dichos peritos no fueren conformes. De la decisión del tercero no habrá ya recurso de ninguna especie para ambas partes.

Entre el tercero y el segundo año anteriores al término de la concesión, se practicará, con intervención de un perito nombrado por el Ejecutivo, un inventario de todos los bienes muebles que pertenezcan á la Empresa; siendo nula la enajenación que sin permiso del Ejecutivo se hiciere de cualquiera de los muebles comprendidos en dicho inventario, así como la de los inmuebles aplicados al servicio del camino.

56. El concesionario, para garantizar el cumplimiento de las estipulaciones de este Contrato, otorgará en el Banco Nacional de México, dentro del plazo de quince días contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, un depósito en bonos de la Deuda pública consolidada, por valor de diez mil pesos, cuyo depósito perderá en caso de caducidad, siendo causa de insubsistencia del mismo Contrato, no verificar el concesionario el mencionado depósito en el plazo estipulado.

57. La Empresa se obliga á no traspasar ni enajenar las concesiones que se le otorgan por el presente Contrato, sin la expresa autorización del Ejecutivo, siendo nula y de ningún valor toda estipulación hecha en contravención de este artículo.

Artículo adicional. Como consecuencia de lo estipulado en este Contrato, queda facultada la Empresa para levantar el tramo construido del Ferrocarril de Tecoluitla al Espinal y para disponer del material que formó ese tramo como lo crea conveniente.

México, Marzo 23 de 1898.—Francisco Z. Mena.—Inigo Noriega.

NÚMERO 14,399.

Marzo 24 de 1898.—Decreto del Gobierno.—
Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de John Player, por un perfeccionamiento en carretillas de carros (car-trucks) ó carretones.

NÚMERO 14,400.

Marzo 24 de 1898.—Decreto del Gobierno.—
Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de James Albert Bonsack, por un mecanismo para formar el relleno de cigarros en máquinas para hacer cigarros.

NÚMERO 14,401.

Marzo 24 de 1898.—Decreto del Gobierno.—
Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Magnus Swenson, por un procedimiento para embalar ó empacar algodón.

NÚMERO 14,402.

Marzo 25 de 1898.—Resolución de la Secretaría de Hacienda.—Determina la forma en que deben declararse los muebles de metal ó de madera que se importen al país.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público.—Sección 1.^a—Mesa 1.^a—Hoy digo al Administrador de la aduana marítima de Tampico:

“Con el oficio de vd. núm. 4,451, de 17 de Enero próximo pasado, se recibió en esta Secretaría el expediente de contravención núm. 436, formado por esa aduana con motivo de la suplantación que advirtió en el pedimento de despacho núm. 2,643, suscrito por el Sr. F. G. Rodríguez y correspondiente al cargamento que trajo el vapor “William Cliff,” entrado el 31 de Diciembre último, consistiendo la contravención en que dos partidas declaradas: 3 cajas catres de latón, 7 atados muebles de hierro no especificados, resulta-

ron en el despacho: cabeceras y pies de camas de latón, la primera, y largueros y atravesafios de hierro, adaptables á las cabeceras y pies citados, la segunda; estimando el visto que el conjunto debió haber sido declarado: catres de latón, por lo que fué impuesta la pena de dobles derechos.

“Se aprueba el procedimiento de esa oficina, porque estando especificados en la Tarifa los muebles con las denominaciones de muebles de madera, de hierro ó de latón, es evidente que las diversas fracciones que los clasifican se refieren al mueble completo, pues éste deja de serlo al separarse sus varios componentes, que se convierten entonces en partes de muebles, especificación que no se encuentra en la Tarifa ni en el Vocabulario. En consecuencia, al haberse declarado “catres de latón,” debieron comprenderse en la manifestación, no sólo las partes de aquel metal, sino también las de hierro, supuesto que unas y otras forman el conjunto de ese mueble, en el cual domina el latón, y que está especificado en la Tarifa en su fracción correspondiente.

“De igual manera, cuando la declaración que se haga sea: “muebles de madera, etc.,” para que sea admitida, tienen que comprenderse en ella y presentarse al despacho los muebles completos, ya sean de sólo madera, ó bien figuren entre sus componentes mármoles, espejos, etc., aun cuando vengán envasadas por separado las diferentes piezas que formen el conjunto.

“La V de las reglas generales para la aplicación de la Tarifa, permite la separación de los componentes de un artefacto, siempre que la declaración de dichos componentes se haga de acuerdo con la clasificación que de ellos establezca la Tarifa; pero tal regla no puede ni debe ser aplicada á los muebles (cuando así se declare), á no ser que se manifiesten como artefactos todos y cada uno de los de las diversas materias que entren en su composición, supuesto que las partes sueltas de los mismos muebles no están especificadas, y que el conjunto es el que denomina y grava la ley; debiendo por lo mismo comprenderse en la declaración el total de los componentes del mueble, cualquiera que sea su materia (salvo que sea