

Pasajeros por kilómetro.

Primera clase. . . . tres centavos.
Segunda clase. . . . dos centavos.
Tercera clase. . . . uno y medio centavos.

"También volverán á ponerse en vigor estas tarifas antes de los repetidos quince años, si dentro de ese período de tipo, las utilidades líquidas de la Compañía al exceder del cuatro por ciento del capital hubieren permitido reducir los tipos de las tarifas, hasta los fijados en las relacionadas tarifas.

"Entretanto subsista en el tráfico para mercancías y pasajeros la tarifa alzada que se menciona en este artículo, el Gobierno tendrá la más amplia facultad para inquirir y cerciorarse de los productos brutos y utilidades netas del ferrocarril, quedando al efecto estimulado lo siguiente:

"A. El Representante del Gobierno en la Junta Directiva y el Inspector de la línea, tendrán el derecho de examinar todos los libros de cuentas y documentos de la Compañía en sus oficinas y de tomar copia de ellos.

"B. La Compañía estará obligada á presentar al Gobierno un estado anual en el que conste, con todos los detalles necesarios, para la debida claridad, los resultados de la explotación, ingresos y egresos del ferrocarril.

"C. La Compañía estará además obligada á dar al Gobierno todas las explicaciones que éste le pida, sobre el referido estado.

"D. Fuera de la obligación que se contiene en las dos fracciones anteriores, la Compañía estará obligada á dar al Gobierno ó á su Representante, siempre que aquel ó éste lo pidan, los informes, noticias, explicaciones y estados relativos á la gestión financiera de la Compañía.

"La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos de flete por cualquier efecto ú objeto que se transporte á cualquiera distancia."

4. El subsidio á que se refiere el art. 2º del Contrato de 14 de Septiembre de 1894 que reformó el 19 de la concesión, será de cuatro mil pesos por kilómetro para los veinte kilómetros que constituyen el ramal, y se abonará en los mismos términos establecidos en dicho art. 19 reformado.

5. En concordancia con la reforma que se

hace al art. 1º de la concesión, reduciendo á ochenta años el tiempo de la explotación, se modifica el art. 55 sólo en el sentido de que la reversión del ferrocarril será á los expresados ochenta años.

6. Quedan en todo su vigor y fuerza las demás estipulaciones del Contrato de concesión y su reforma, que no han sido modificadas por el presente Contrato.

México, Septiembre trece de mil ochocientos noventa y ocho.—*Francisco Z. Mena.—J. E. Dachary.*

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 trece de Septiembre 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.

México, Septiembre 13 de 1898.—*Francisco Z. Mena.*—Al. . .

NÚMERO 14,649.

Septiembre 13 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de George Tiegle Payne, por un transmisor de teléfono mejorado.

NÚMERO 14,650.

Septiembre 13 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de George E. Waring y Carlos H. M. Blake, por ciertas mejoras en el sistema de atarjeas.

NÚMERO 14,651.

Septiembre 13 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de Manuel Enríquez, por un sistema de anuncios en tarjetas de abono de

ferrocarriles urbanos, al que denomina "Tarjeta de abono anunciadora."

NÚMERO 14,652.

Septiembre 13 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de John H. Hobart y Wilbur R. Barclay, por un sistema para economizar combustible.

NÚMERO 14,653.

Septiembre 13 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de William Adolph Cóneman y William Henry Hartley, por ciertas mejoras introducidas en la separación de líquidos de los cuerpos que los contienen ó que se hallan mezclados con ellos y relacionadas con dicha separación.

NÚMERO 14,654.

Septiembre 13 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Concede un privilegio exclusivo.

Patente de privilegio exclusivo por veinte años á favor de William Adolph Cóneman y William Henry Hartley, por ciertas mejoras introducidas en el tratamiento de minerales ó relacionadas con el mismo.

NÚMERO 14,655.

Septiembre 14 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Aprueba el Contrato celebrado con la Compañía de Inguarán, modificando la concesión del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca.

Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.—Sección 2ª

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 4 de Junio del corriente año de 1898, 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. Lic. Pablo Macedo, en la de la Compañía de Inguarán, Sociedad Anónima poseedora actual de la concesión del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca, en lo que se refiere á doscientos kilómetros de la línea troncal, modificando el Contrato relativo aprobado por decreto de fecha 20 de Abril de 1891, reformado en 29 de Marzo de 1892, 18 de Junio de 1895 y 4 de Septiembre de 1897, cuyas estipulaciones se registrarán en lo sucesivo por las siguientes.

CAPITULO I.

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

Art. 1. Se autoriza á la Compañía de Inguarán, para construir por su cuenta ó por la de la Compañía ó compañías que al efecto organice, y para explotar de la misma manera, un ferrocarril con su correspondiente telégrafo ó teléfono para el servicio exclusivo del mismo ferrocarril que, partiendo de El Organal ú otro punto cercano á la desembocadura del río de Tepalcatepec en el de las Balsas y tocando en La Unión, en el Estado de Guerrero, termine en la bahía ó fondeadero de Zihuatanejo, en el Océano Pacífico.

Queda igualmente autorizada la Empresa para construir ramales á uno y otro lado de la vía en la extensión que juzgue conveniente para desarrollar el tráfico.

La concesionaria ó la Compañía ó compañías que organice, estarán obligadas á avisar á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, durante el plazo de la construcción de la línea principal, cuáles ramales construirán; si pasado este tiempo no dieran tal aviso, se extinguirá la autorización para construir los ramales que no se hubieren denunciado.

Los ramales cuya construcción hicieren la Compañía ó compañías, gozarán de las exenciones y franquicias de este Contrato, pero no de la subvención de que trata el artículo 23.

2. La Empresa comenzará dentro de seis meses el reconocimiento de la línea que se le concede por el artículo anterior, sometiéndolo a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por secciones de veinte kilómetros por lo menos, los planos del trazo antes de comenzar la construcción de cada una de dichas secciones, pudiendo, sin embargo, hacer á la vez la construcción en diferentes secciones del trazo, previa la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El trazo de toda la línea estará concluido dentro de dos años. Los trabajos de construcción deberán comenzar á los dos años. A los tres años, y en cada uno de los siguientes, deberán estar terminados cincuenta kilómetros y toda la línea á los seis años.

La Compañía tendrá el derecho de que se le abone en cualquier año, el exceso de kilómetros que hubiere hecho en los precedentes.

Los ramales á que se refiere el artículo anterior, deberán estar terminados dentro de los cinco años siguientes á la terminación de la vía principal.

Los planos y las obras de construcción de la vía, se harán conforme á lo dispuesto en el Reglamento de ferrocarriles.

La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros; pero podrá colocarse un tercer riel si la Empresa lo estimare conveniente, á fin de poder conectar su vía con otras de menor anchura, y podrá construirse doble vía.

La anchura de los ramales será sometida por la Empresa á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para ser adoptada según las condiciones locales.

El peso de los rieles, las pendientes y los radios de las curvas, serán fijados por la misma Secretaría.

La tracción se hará por vapor en la vía principal, y en los ramales también por vapor ó por otro sistema, previa la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Los plazos que se fijan en este Contrato, se contarán desde la fecha de la promulgación

del mismo Contrato, á menos que otra cosa se diga expresamente.

3. Esta concesión durará noventa y nueve años, á cuyo término el ferrocarril con todas sus estaciones, almacenes y talleres, pasará en buen estado, y libre de todo gravamen, al dominio de la Nación; pero el Gobierno deberá comprar el material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviera la Compañía para uso y explotación del camino, con obligación de pagar al contado el precio que á tal material rodante, útiles, muebles y enseres fijaren dos peritos nombrados uno por cada parte y un tercero en caso de discordia, designado previamente por los mismos.

Si entonces conviniera al Gobierno enajenar ó arrendar el ferrocarril, gozará la Compañía del derecho de preferencia por el tanto.

CAPITULO II.

Bases de la Compañía.

4. Se asociará al ingeniero que designe la Empresa para hacer los reconocimientos, trazos ó construcción y explotación, un perito que nombrará el Ejecutivo, y cuya remuneración, no excediendo de doscientos cincuenta pesos cada mes por el tiempo que duren los trabajos, será pagada por la Empresa.

5. El camino será de construcción sólida, estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación; las obras de arte serán de carácter definitivo y habrá depósitos, talleres y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público ó al de los concesionarios.

6 y 7. Iguales á los arts. 11 y 12 del Contrato aprobado por decreto de 25 de Mayo de 1898.

8. La Compañía ó compañías tendrán su domicilio principal en la Ciudad de México, sin perjuicio de los demás que pueda establecer en los diversos lugares del extranjero en que se organicen, y en México residirá una parte de sus Juntas directivas, compuesta de tres miembros por lo menos.

La Junta local de México, así como la parte de la Dirección que se estableciere en el extranjero, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los Estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se

les confirieren en Junta general de accionistas.

9. Igual al art. 14 del citado Contrato.

10. 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, ahora y siempre que se pretendiere hacer en ellos alguna modificación. Sin este requisito, ni tendrán carácter legal ni podrán surtir efecto alguno.

11. El Gobierno tendrá la facultad de nombrar un director que lo represente en la Junta Directiva local de la Compañía, y el cual tendrá las mismas facultades, emolumentos y prerrogativas que los demás miembros de dicha Junta.

12 á 14. Iguales á los arts. 16 á 18 del mencionado Contrato.

CAPITULO III.

Concesiones y prohibiciones.

15 y 16. Iguales á los arts. 19 y 20 del citado Contrato, con la diferencia de que en el 16 dice México, en vez de Culiacán.

17. En los puntos que sirvan de término al camino, así como en los demás importantes que atravesase, podrán hacer la Compañía ó compañías, todas las mejoras necesarias 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 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 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.

El punto de la Costa del Pacífico en que terminare la línea, será habilitado para el comercio exterior y de cabotaje.

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 la línea y en su conducción por ella, 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 cuenta del Gobierno, sin gravamen de éste, verificándose cada cuatro meses la correspondiente liquidación y entrega del saldo.

La Secretaría de Hacienda publicará anualmente las tarifas y 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 y que no han de permanecer en el país.

18. Igual al art. 22 del citado Contrato.

19. Igual art. 24 del mencionado Contrato.

20. Igual art. 23 del referido Contrato.

21 y 22. Iguales á los arts. 25 y 26 del mencionado Contrato.

23. Para auxiliar la construcción de la línea de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía ó compañías un subsidio de seis mil pesos por cada kilómetro de vía en Bonos de la Deuda Interior amortizable creados por decreto de 6 de Septiembre de 1894 y por una extensión máxima de ciento cincuenta kilómetros.

Dichos bonos serán entregados á la Com-

pañía ó compañías por su valor nominal á medida que se construyan y sean aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tramos de vía de cincuenta kilómetros cuando menos. Al hacerse la entrega de los bonos, se separarán y cancelarán todos los cupones vencidos con anterioridad á la fecha de la entrega y también el corriente.

Se entiende que este auxilio no se duplicará en caso de construirse doble vía.

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 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 correspondientes.

El subsidio comenzará á darse para cada tramo desde que se apruebe éste por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y se excluirá de él, al hacerse la liquidación, el valor de todas aquellas obras que no fueren definitivas ó no estuvieren hechas al recibirse el tramo; pero este valor se agregará á la liquidación siguiente á la época en que se ejecuten esas obras, haciéndose las aprobaciones y liquidaciones por tramos que no midan menos de cincuenta kilómetros.

24. La Empresa podrá importar, libres de toda clase de derechos de importación ó aduana y de impuestos, ya sean federales ó locales, durante quince años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica y telefónica 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, 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, farolas para el frente de las locomotoras, silbato para locomotoras, calderas completas, inyectoros completos, cilindros completos, manómetros de agua para las calderas, fierro ruso para calderas y cilindros, tenders completos.

Material para telégrafo.

Alambre de fierro y galvanizado, alambre aislado, aisladores de todas clases, postes de madera y de fierro, espigas y crucetas, baterías y piezas anexas, aparatos telegráficos y telefónicos de todas clases.

Wagones.

Coches para pasajeros, carros-salones y de dormir, furgones, plataformas, carros para conductores, carros para express, carros para correo, carros para equipajes, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, muelles y resortes, puertas y ventanas para material rodante, asientos expresamente para coches, carretillas, arzones y velocípedos para ferrocarril.

Miscelánea.

Mesas giratorias, grúas para el servicio de la línea, máquinas con sus accesorios para clavar pilotes, tanques de fierro y de madera para agua y aceites, combustibles, básculas, maquinaria para talleres, criks para encarrilar, gatos, topes, pernos, cadenas de fierro, tubería de fierro, acero y cobre, eslabones y barras de acoplar y enganchar, comprendiendo los accesorios de enganches automáticos, generadores y lámparas de luz eléctrica, comprendiendo sus accesorios, básculas, pedestales para vehículos, llantas para ruedas de locomotoras y carros, madera de construcción, frenos para locomotoras y vehículos, comprendiendo los accesorios de frenos automáticos de Westinghouse ú otros.

Los artículos anteriores los introducirá li-

CAPITULO VI.

Tarifas, transporte de efectos del Gobierno y prevenciones varias.

31. La Empresa podrá poner en explotación los tramos que vaya construyendo; previo reconocimiento hecho á sus expensas, por ingenieros nombrados por el Gobierno, el cual, oído el parecer de éstos, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el Gobierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento.

La Empresa ó empresas tendrán el derecho de cobrar retribución con arreglo á las tarifas que en seguida se expresan:

- I. Por el almacenaje de mercancías.
- II. Por la conducción de pasajeros.
- III. Por el transporte de mercancías.
- IV. Por la transmisión de telegramas.

TARIFA A.

Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un céntavo diario por los primeros cinco días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos; dos centavos diarios por los cinco días siguientes, y tres centavos por cada uno de los demás. Los metales y objetos de gran precio, pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes. Los animales y las mercancías peligrosas y demás objetos no susceptibles de almacenaje por su fácil descomposición, deberán sacarse de las estaciones dentro de las veinticuatro horas siguientes á su arribo, estableciéndose tarifas especiales de almacenaje para los que no se saquen.

La Empresa no tendrá responsabilidad alguna por ellos, no obstante el cobro de dichas tarifas.

TARIFA B.

La Empresa sólo estará obligada á hacer el servicio de pasajeros en la línea principal, pero no en los ramales, en los que á juicio de la Empresa, con aprobación de la Secre-

brememente la Compañía respectiva para el uso exclusivo de la vía, y cuando los adquiriere de producción nacional en la República, quedarán igualmente libres de todo impuesto local por el mismo tiempo de quince años; pero si enajenare ó aplicare 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, salvo el caso en que la enajenación ó aplicación se hiciera con permiso expreso de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tanto los efectos extranjeros de que se ha hablado, como los nacionales necesarios para la construcción, reparación y explotación de los ferrocarriles, telégrafos y teléfonos autorizados por este Contrato, serán libres, durante el período de tiempo ya expresado, de contribuciones é impuestos interiores decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominación ó destino de dichos impuestos.

Para el goce de todas las exenciones aquí estipuladas, se observarán los reglamentos que dicten las Secretarías de Hacienda y Comunicaciones y Obras Públicas, en la inteligencia de que esto en nada limitará dichas importaciones en cuanto á cantidad, sino sólo con respecto de aquellos efectos que notoriamente no fueren para el uso exclusivo del ferrocarril y línea telegráfica.

El camino mismo, 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, durante quince años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, del pago de toda contribución ó impuesto establecido ó por establecer, de la Federación, de los Estados y de los Municipios, exceptuando solamente el impuesto del Timbre.

25 á 30. Iguales á los arts. 28 á 33 del mencionado contrato, con la diferencia de que el art. 30 menciona el 2º

taría de Comunicaciones y Obras Públicas, no sea costeable.

La tarifa de este servicio será la siguiente por kilómetro y por cada pasajero:

Primera clase. tres centavos.
Segunda clase. dos centavos.
Tercera clase. uno y medio centavos.

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

La cuota mínima por cada persona, por cualquiera distancia, podrá ser de veinticinco centavos.

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

Primera clase. cincuenta kilogramos.
Segunda clase. treinta kilogramos.
Tercera clase. quince kilogramos.

Exceso de equipaje y express, quince centavos por tonelada y por kilómetro.

La Empresa podrá suprimir cualquiera de las dos primeras clases en el transporte de pasajeros, mientras el tráfico no requiera las tres, á juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

TARIFA C.

Por el flete de cada tonelada de mil kilogramos de mercancías y por cada kilómetro de distancia:

Primera clase. seis centavos.
Segunda clase. cinco centavos.
Tercera clase. cuatro y medio centavos.
Cuarta clase. tres y medio centavos.
Quinta clase. dos y medio centavos.
Sexta clase. dos centavos.

Los fletes serán siempre proporcionales á las distancias, computándose las fracciones de diez en diez kilogramos para carga en tren de mercancías, y de cinco en cinco kilogramos por carga en tren de pasajeros.

Toda fracción de kilómetro se contará por kilómetro entero; en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilómetros se considerará como de quince kilómetros.

La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de cincuenta centavos por cualquiera cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia.

Durante la construcción y los primeros cinco años de explotación de la línea, la Compañía podrá aumentar un centavo más por pasaje ó conducción de tonelada de mercancías en cada una de las seis clases de la tarifa precedente, por cada kilómetro de distancia recorrida.

Para transporte de animales, vehículos, joyería, cadáveres, plata y oro, la Empresa, de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, fijará tarifas especiales.

Las tarifas de las mercancías nacionales, serán diferenciales, de base decreciente y se establecerán de acuerdo entre el Gobierno y la Compañía, atendiendo á la distancia recorrida, á la procedencia, destino y clase de mercancía. La Compañía durante cinco años, contados desde la promulgación de este Contrato, no será obligada á reducir en la graduación total su tarifa máxima legal kilométrica, más de un veinte por ciento en la primera clase, de quince por ciento en la segunda, de diez por ciento en la tercera, de siete y medio por ciento en la cuarta, de cinco por ciento en la quinta y de dos y medio por ciento en la sexta, y fenecido este período de tiempo, la reducción se fijará equitativamente entre el Gobierno y la Compañía.

En ningún caso la mercancía extranjera importada por la línea de la Compañía podrá gozar de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

TARIFA D.

Telegramas.

El cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía por los pasajeros remitentes ó consignatarios de carga en asuntos conexos con el servicio del ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

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

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

32. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y de pasajeros

con relación á las dificultades y gastos de tracción en los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporción al número de kilómetros recorridos.

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

34. La aplicación de las tarifas se hará siempre bajo la base de la más perfecta igualdad, no pudiendo concederse á nadie ventaja que no se conceda á todos los que se hallen en las mismas circunstancias.

35. La tarifa y clasificación de efectos han de tener la publicidad debida, y se revisarán cada dos años, pudiendo ser modificadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con la Compañía, si así se considerase conveniente, pero sin que esto, en ningún caso, dé derecho á la alza de las mismas, más allá de los máximos prefijados.

36. Si la Compañía ó compañías modificasen con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, las tarifas en cualquier sentido, pero siempre dentro del maximum fijado por esta ley, no podrá comenzar á regir esta alteración en el sentido de la alza, sino después de treinta días de publicada.

Si la alteración fuere en el sentido de la baja, podrá ponerse en vigor después de quince días de su publicación; pero esta limitación no afecta el derecho que la Compañía tiene de fijar tarifas provisionales de pasajeros para trenes de recreo ó excursión, siempre que sea en el sentido de la baja.

37. La distribución de efectos en las seis

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

38. El Gobierno de México tendrá la preferencia sobre los particulares en el transporte de la correspondencia, pasajeros y materiales pertenecientes á la Nación, en la línea de la Compañía.

En caso de Guerra, el Gobierno podrá usar del camino con exclusión de cualquiera otro tráfico, por todo el tiempo que dure la guerra, pero pagando los precios según tarifa común con la rebaja de que se habla en seguida.

El transporte de efectos del Gobierno, tropas y materiales de guerra; el de los ingenieros, agentes y comisionados en servicio público; la transmisión de mensajes telegráficos, y en general, cualquiera otro servicio perteneciente al referido Gobierno federal, lo hará la Empresa por la mitad de la cuota que en cada caso corresponda.

Se exceptúa de esta rebaja el carbón de piedra.

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

40. La Empresa presentará á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en cada mes de Enero y bajo protesta de ser verdadero y exacto, un informe que comprenda, con referencia al año anterior, precisamente los puntos siguientes:

- I. Nombres y residencia de los funcionarios y empleados superiores de la Empresa.
- II. Monto del capital social.
- III. Monto de las acciones emitidas y productos de la emisión.
- IV. Monto de las obligaciones emitidas y productos de la emisión.

V. 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.

XIII. Las noticias estadísticas que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

41. Igual al art. 42 del referido Contrato.

42. En caso de caducidad por falta de cumplimiento á lo prevenido en el art. 2º, perderá la Empresa el depósito constituido y las concesiones otorgadas por este Contrato, de las cuales podrá disponer libremente el Gobierno de la Unión; pero aquella conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido en los términos de este Contrato, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotación, y el derecho á percibir la subvención correspondiente, según el art. 23, siempre que dicha parte de ferrocarril se mantenga en explotación.

El Gobierno de la República ó el individuo ó compañía á quien se traspase la concesión que hubiere caducado, tendrá derecho para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, 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.

43. Si la caducidad fuere causada por enajenación, hipoteca, cesión ó traspaso á un Gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, además de la nulidad del acto y de la caducidad del presente Contrato, se dará por expirado desde ese momento el plazo concedido para la explotación de la vía, y la Nación entrará desde luego en plena posesión

de ella y de todos sus accesorios y anexos, sin que la Empresa tenga derecho á indemnización de ninguna clase.

44. Los colonos é inmigrantes en su transporte por la línea de la Empresa, gozarán de las rebajas estipuladas en el art. 38, expidiéndose al efecto órdenes especiales por la Secretaría de Fomento.

45. El Gobierno Federal se reserva el derecho de mandar colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes de la línea de la Empresa, y ésta tendrá 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 materiales que se repongan, con excepción de los postes ú otros materiales que sean comunes.

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

46. Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae la Compañía por el presente Contrato, depositará dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, en el Banco Nacional de México, quince mil pesos en Bonos de la Deuda Pública consolidada, cuyo depósito perderá en caso de caducidad, siendo causa de insubsistencia del mismo Contrato no verificar la Compañía el mencionado depósito en el plazo estipulado.

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

México, Septiembre catorce de mil ochocientos noventa y ocho.—Francisco Z. Mena.—Pablo Macedo.

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 catorce de Septiembre 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.

México, Septiembre 14 de 1898.—Francisco Z. Mena.—Al . . .

NÚMERO 14,656.

Septiembre 14 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Aprueba el Contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, reformando los contratos de concesión relativos al Ferrocarril de Tula á Pachuca con facultad de prolongar hasta un punto de la vía de San Luis á Tampico y la del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca.

Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.—Sección segunda.

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 4 de Junio del corriente año de 1898, he tenido á bien aprobar el siguiente

CÓNTRATO

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. Lic. Pablo Martínez del Río, Representante de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, reformando los contratos de concesión relativos al Ferrocarril de Tula á Pachuca con facultad de prolongarla hasta un punto de la vía de San Luis á Tampico, y la del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca en lo que concierne á la parte de la línea troncal que de ese Ferrocarril adquirió por traspaso la citada Compañía.

Art. 1. La Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano renuncia el derecho que tiene para construir y explotar las líneas férreas que en seguida se mencionan y el de percibir las subvenciones correspondientes, á saber:

1. La que partiendo de un punto de la línea de Tula á Pachuca debía terminar en otro de la vía de San Luis á Tampico, subvencionada en trescientos noventa y cinco kilómetros á razón de siete mil seiscientos pesos por kilómetro y á la que se refiere el

Contrato de concesión de 20 de Diciembre de 1889, y sus reformas de 6 de Junio de 1890, 17 de Diciembre de 1892 y 12 de Agosto de 1895.

II. Los ochenta kilómetros de vía pertenecientes al sistema del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca de los que es cesionaria la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano y que gozan de un subsidio de seis mil pesos por kilómetro. Dichos ochenta kilómetros están comprendidos en el Contrato de concesión aprobado por decreto de 20 de Abril de 1891 y sus reformas posteriores de 29 de Marzo de 1892, 18 de Junio de 1895 y 4 de Septiembre de 1897.

2. Como consecuencia de lo estipulado en el artículo que antecede, quedan rescindidos por mutuo acuerdo de las partes contratantes:

I. Los Contratos de 20 de Diciembre de 1889 y sus reformas de 6 de Junio de 1890, 17 de Diciembre de 1892 y 12 de Agosto de 1895, relativos á la línea de Pachuca á Tampico, con la única excepción de la línea ya construida entre Tula y Pachuca, cuya extensión es de setenta kilómetros, la cual seguirá rigiéndose por las estipulaciones de los citados Contratos.

II. El Contrato aprobado por decreto de 20 de Abril de 1891 y sus reformas de 29 de Marzo de 1892, 18 de Junio de 1895 y 4 de Septiembre de 1897, en lo que se refiere á los ochenta kilómetros del sistema del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca, de los que es cesionario el Ferrocarril Central.

3. En consideración á los derechos y subsidios renunciados por la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, se autoriza á la misma para construir por su cuenta ó por la de la Compañía ó compañías que al efecto organice, y para explotar de la misma manera durante noventa y nueve años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato:

1. Una línea de ferrocarril con su correspondiente telégrafo ó telefono para el servicio exclusivo del ferrocarril, que partiendo, ya sea de la Ciudad de Guadalajara ó de un punto sobre la línea entre Irapuato y Guadalajara, ó bien de la línea entre esta última Ciudad y la de Ameca, y pasando por Zapo-