

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-

tlán, termine en Colima, con facultad de prolongar la línea hasta el Puerto de Manzanillo, construyendo al efecto una nueva vía, ó á elección de la Empresa utilizando ya la existente de acuerdo con los derechos que le concede el art. 7º de este Contrato de reformas. La Empresa avisará á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dentro del plazo de tres años, contados desde esta fecha, si hace uso de la autorización de llevar su línea hasta Manzanillo.

II. Una línea de ferrocarril con su correspondiente telégrafo ó teléfono para el servicio exclusivo del mismo, que partiendo de la Estación de la Vega ó de un punto conveniente del ferrocarril de Guadalajara á Ameca, termine en San Marcos ó en un punto ópróximo á esa población.

4. El concesionario comenzará desde luego y á sus expensas, el reconocimiento de las líneas que se le conceden por este Contrato, y el trazo que deberán seguir, será el que conforme á los reconocimientos que se practiquen, aparezca ser el más conveniente y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Los planos deberán ser presentados por la Empresa á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas por tramos de veinticinco kilómetros cuando menos.

5. Los trabajos de construcción de la línea de Guadalajara á Colima, comenzarán, previa aprobación de los planos respectivos, á más tardar el 31 de Diciembre de 1899, y los de la línea de La Vega á San Marcos en igual fecha del año de 1900.

6. La construcción de las líneas materia del presente Contrato, deberá quedar terminada en los plazos siguientes:

I. El tramo de Guadalajara á Zapotlán, que según los reconocimientos preliminares efectuados, se calcula en ciento sesenta y cinco kilómetros, á más tardar el día 1º de Octubre de 1901.

II. El de Zapotlán á Colima, que se estima en ciento siete kilómetros, cuando más para el 1º de Octubre de 1904.

III. El tramo entre Colima y Manzanillo, noventa y seis kilómetros, para el día 1º de Octubre de 1905, en caso de que la Compa-

ñía hiciere uso del derecho que le concede el art. 3º

IV. El tramo entre La Vega y San Marcos, que se estima en cuarenta y siete kilómetros, para el día 1º de Octubre de 1903.

7. El Supremo Gobierno desde ahora cede y traspasa á la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, para el caso de que haga uso del derecho de prolongar la línea de Colima hasta el Puerto de Manzanillo, los derechos que aquel tiene de acuerdo con el art. 39 del Contrato de concesión de 13 de Septiembre de 1880, reformado en 5 de Julio de 1886, para adquirir de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, previo el pago correspondiente hecho según el avalúo que al efecto se practicará por peritos, en los términos del citado artículo, el tramo de vía ya construido de Colima á Manzanillo. Si la Compañía del Ferrocarril Central hiciere uso de ese derecho, queda autorizada para aumentar la anchura de la vía hasta la normal de 1m.44 y á utilizar ese tramo para llevar su línea hasta el Puerto de Manzanillo.

8. Para auxiliar la construcción de las líneas de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, los siguientes subsidios:

I. Por el tramo de Guadalajara á Zapotlán, á razón de cinco mil pesos por kilómetro, sin exceder de los ciento sesenta y cinco indicados.

II. Por el de Zapotlán á Colima, á razón de quince mil pesos por kilómetro, sin exceder de los ciento siete indicados.

III. Por el de Colima á Manzanillo, caso de construir una nueva línea ó de ensanchar la ya existente, á razón de tres mil quinientos pesos por kilómetro, y

IV. Por el ramal de La Vega á San Marcos, á razón de seis mil pesos por kilómetro, sin exceder de los cuarenta y siete indicados.

9. Los subsidios de que habla el artículo anterior, serán pagados á la Compañía en Bonos de la Deuda Interior Amortizable, creados por Decreto de 6 de Septiembre de 1894 y los Bonos serán entregados á la Em-

presa por su valor nominal, en la proporción que corresponda, según lo estipulado en el citado artículo, cuando estén terminadas y aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas las secciones siguientes:

I. La de Guadalajara á Tuxpam.

II. La sección siguiente de cuarenta kilómetros de Tuxpam hacia Colima.

III. La del punto terminal de la anterior sección á Colima.

IV. La sección de Colima á Manzanillo, en su caso.

La subvención correspondiente al tramo entre la Vega y San Marcos, será cubierta á la Empresa al terminar la línea y luego que sea aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Al entregarse los bonos á la Empresa, se separarán y cancelarán todos los cupones vencidos con anterioridad á la fecha de la aprobación del tramo respectivo y los del cupón corriente.

10. No obstante que, de acuerdo con el inciso II del art. 8º, el tramo de Zapotlán á Tuxpam gozará de una subvención de quince mil pesos por kilómetro, queda convenido, que al aprobarse el primer tramo de Guadalajara á Tuxpam á que se refiere el artículo anterior, la Compañía sólo percibirá la subvención á razón de cinco mil pesos por kilómetro sobre el número total de kilómetros que mida dicho tramo, á reserva de que al concluirse la inmediata sección de cuarenta kilómetros, el Supremo Gobierno abone á la Empresa, además del subsidio estipulado para esa sección, el saldo á su favor de diez mil pesos restantes por kilómetro, correspondiente al número de kilómetros entre Zapotlán y Tuxpam.

11. Las líneas, materia de este Contrato, se registrarán en lo que no esté aquí expresamente estipulado, por las reglas, tarifas y estipulaciones de la concesión general del Ferrocarril Central Mexicano, fecha 8 de Septiembre de 1880 y reformas relativas, sin más excepciones que las de que el plazo de quince años á que se refiere el párrafo primero del art. 33 del citado Contrato de 8 de Septiembre de 1880, reformado por el de 30 de Junio de 1886, empezará á contarse desde

la promulgación del presente; de que el plazo que ha de durar la exención del pago de toda contribución ó impuesto, establecido ó por establecer, de que trata el párrafo II de dicho art. 33, será de quince años en vez de los cincuenta que en él se fijan, y de que durante la construcción y los primeros cinco años de explotación de las líneas, la Compañía ó compañías podrán aumentar un centavo más por pasaje ó por conducción de toneladas de mercancías, por cada kilómetro de distancia recorrida.

12. El concesionario 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.

13. Queda convenido que el depósito de diez mil pesos que fué constituido en el Banco Nacional de México en Títulos de la Deuda Pública para garantizar el cumplimiento de las estipulaciones del Contrato de 20 de Diciembre de 1889, que ha sido rescindido por el presente, subsistirá para garantizar la construcción de las líneas á que se refiere esta concesión. Dicho depósito será devuelto á la Empresa al ser aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas las repetidas líneas.

México, Septiembre catorce de mil ochocientos noventa y ocho.—Francisco Z. Mena.—P. Martínez del Río.

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 G. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas."

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

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

NÚMERO 14,657.

Septiembre 14 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Aprueba el contrato celebrado con L. G. Teruel, reformando la concesión del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca.

Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.—México.—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. Luis García Teruel, concesionario del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca, reformando la concesión relativa á dicho Ferrocarril.

Art. 1. El art. 1º del Contrato de concesión del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca, aprobado por decreto de 20 de Abril de 1891 y modificado en 29 de Marzo de 1892, 18 de Junio de 1895 y 4 de Septiembre de 1897, quedará en los siguientes términos:

“Art. 1º Se autoriza al C. Luis García Teruel, 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 el 20 de Abril de 1891, una línea de ferrocarril que se denominará “Ferrocarril de Tlacotepec á Huajuapam de León,” con su telégrafo correspondiente, para el servicio exclusivo del mismo Ferrocarril, que partiendo de Tlacotepec, Estación del Ferrocarril del Sur, y pasando por San José de Gracia, Santa Inés y Acatlán, termine en Huajuapam de León ó un punto conveniente del Distrito de Huajuapam, con facultad de construir otra línea desde la Ciudad de Puebla, hasta la Ciudad de México, sin derecho á percibir subvención alguna por los kilómetros que constituyan esta línea y en el

concepto de que se terminará ésta dentro del plazo que se fija en el art. 8º, reformado en 29 de Marzo de 1892.”

2. La subvención á que se refieren los arts. 19, 20, 21 y 22, refundidos en uno según la fracción IV, de la modificación de 18 de Junio de 1895, queda reformada en el sentido de que en el tramo de San José de Gracia á Huajuapam de León, el subsidio por kilómetro será de cuatro mil quinientos pesos y en una extensión máxima de ciento cincuenta kilómetros. Si la distancia fuere menor que los repetidos ciento cincuenta kilómetros, el Gobierno no estará obligado á abonar subvención por los kilómetros que resulten de diferencia. Por lo relativo á los kilómetros que forman el tramo de Tlacotepec á San José de Gracia, queda subsistente la subvención de seis mil pesos por kilómetro.

3. La fracción de las tarifas para telegramas á que se refiere el art. 27 de la concesión, reformado por decreto de 4 de Septiembre de 1897, quedará como sigue:

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 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 palabras primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á quince centavos por diez palabras en cien kilómetros.

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.

4. El depósito de quince mil pesos que en Títulos de la Deuda Pública tiene constituido el Concesionario en el Banco Nacional de México, conforme al art. 55 de la concesión, reformado por Decreto de 28 de Marzo últi-

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 Martínez del Río, Representante de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, poseedora actual de la concesión del Ferrocarril de Michoacán y Pacífico, en la parte que se refiere á la construcción de la línea de Yurécuaro á Arío, reformando y refundiendo esta concesión en la del citado ferrocarril Central Mexicano, fecha 8 de Septiembre de 1880 con las salvedades y reformas que se mencionan en este contrato.

Art. 1. Se declaran refundidas en el Contrato de 8 de Septiembre de 1880, relativo al Ferrocarril Central Mexicano y sus reformas posteriores, las concesiones de 14 de Agosto de 1893 y 17 de Julio de 1896, con su reforma de 9 de Julio de 1897, en lo que concierne á la construcción de la línea de ferrocarril con su telégrafo correspondiente para uso exclusivo del mismo ferrocarril, que partiendo de Yurécuaro, Estado de Michoacán, y pasando por Zamora, Uruámpam y Taretan, llegue á Arío, ó un punto inmediato á esa población, en el concepto de que el Gobierno abonará la subvención sólo por ciento noventa kilómetros, aun cuando la expresada línea de ferrocarril resulte de mayor longitud.

2. Queda facultada la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, para construir, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y sin subvención del Gobierno, los ramales que sean necesarios para comunicar con la vía mencionada, los minerales y principales poblaciones en el relacionado Estado de Michoacán.

3. El reconocimiento de la línea se continuará haciendo por secciones de veinticinco kilómetros cada una, que gradualmente se irán sometiendo á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sin perjuicio de que si conviniera á la Empresa pueda presentar el trazo del resto de la vía ó de secciones mayores de veinticinco kilómetros.

Los trabajos de construcción de la línea de que se trata, se proseguirán con toda actividad, salvo impedimento de fuerza mayor. La Empresa queda obligada á entregar se-

mo, queda reducido á siete mil pesos en virtud de haberse limitado á menos de la mitad la longitud de la línea que tenía autorización de construir el mismo Concesionario, devolviéndosele á éste el resto de ocho mil pesos.

5. Quedan en todo su vigor y fuerza las demás estipulaciones contenidas en el relacionado Contrato de concesión y sus reformas posteriores, que no han sido modificadas por el presente contrato.

México, Septiembre catorce de mil ochocientos noventa y ocho.—Francisco Z. Mena.—L. García Teruel.

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 14,658.

Septiembre 14 de 1898.—Decreto del Gobierno.—Aprueba el contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, reformando la concesión del Ferrocarril de Michoacán y Pacífico.

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

venta kilómetros de vía construida por lo menos, el día 30 de Julio de 1900, debiendo quedar terminados ciento veinte kilómetros de la línea principal para el día 30 de Julio de 1903, bajo pena de caducidad, pero teniendo siempre en cuenta que toda la línea deberá estar terminada el día 30 de Julio de 1905.

4. Los kilómetros que la Compañía construya en la línea, materia de este Contrato, no disfrutarán de la compensación por kilómetro en explotación que tiene concedida la expresada Compañía por la ley de 3 de Julio de 1886.

5. Los capitales empleados en la construcción de la vía y 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.

6. Para auxiliar la construcción de la línea de ferrocarril y telégrafo á que se refiere el art. 1º de este Contrato de reformas, el Gobierno se compromete á dar á la Empresa un subsidio de seis mil pesos por cada kilómetro de vía férrea que se construya y sea aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en el concepto de que este subsidio no excederá del que corresponda á ciento noventa kilómetros.

Dicho subsidio será pagado en Bonos del cinco por ciento de la Deuda Interior Amortizable, creados por Decreto de 6 de Septiembre de 1894, y los Bonos serán entregados á la Empresa por su valor nominal cuando esté terminada y aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas cada sección de diez kilómetros.

Al entregarse los Bonos á la Empresa, 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, ya autorizados por decreto ó decretos respectivos, la Empresa recibirá 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.

7. Durante la construcción y los primeros cinco años de explotación de las líneas, la Compañía podrá aumentar un centavo más por pasaje ó por conducción de tonelada de mercancías, por cada kilómetro de distancia recorrida.

8. El depósito de quince mil pesos en Bonos de la Deuda Nacional Consolidada constituido en el Banco Nacional de México por la Compañía del Ferrocarril de Michoacán y Pacífico, primitiva propietaria de la concesión, se aplicará íntegro como garantía de la construcción de la línea férrea á que este Contrato se refiere. Dicho depósito será devuelto al concesionario al terminarse la construcción de la línea materia de este Contrato, á satisfacción del Supremo Gobierno.

9. Quedan insubsistentes y sin ningún valor las estipulaciones contenidas en los contratos de concesión de 14 de Agosto de 1893, 17 de Julio de 1896 y 9 de Junio de 1897, en lo que se refiere á la construcción y explotación de la línea de Yurécuaro á Arío y sus ramales, subsistiendo esas estipulaciones en todo su vigor y fuerza por lo que toca á la línea de Maravatío á Zitácuaro y ramal del Mineral de Angangueo de que continúa siendo poseedora la Compañía del Ferrocarril de Michoacán y Pacífico.

10. El concesionario 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.

México, Septiembre catorce de mil ochocientos noventa y ocho.—*Francisco Z. Mena.*
—*P. Martínez del Río.*

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 14,659.

Septiembre 15 de 1898.—*Decreto del Gobierno.*—*Aprueba el contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril Occidental de México, reformando los contratos para servicio de navegación en el Pacífico.*

Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.—Sección 1ª

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 facultad que concede al Ejecutivo de la Unión la ley de 4 de Junio del corriente año, 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 los Estados Unidos Mexicanos, y el C. Sebastián Camacho, como apoderado de la Compañía del Ferrocarril Occidental de México, reformando los contratos de 8 de Enero y 25 de Diciembre de 1897, para servicio de navegación en el Pacífico.

Art. 1. Se reforman el inciso VIII del artículo 16 y el art. 26 del Contrato de 8 de Enero de 1897, que quedarán en la forma siguiente:

"Art. 16.—VIII. La Compañía disfrutará, desde la fecha en que se promulgue esta reforma, una subvención de (\$3,000) tres mil pesos por cada viaje redondo de los que verifiquen los vapores de la línea de Guaymas á San Benito, que se computará á partir del expresado puerto de Guaymas hasta San Benito y regreso al primer puerto mencionado."

"Art. 26. La duración de este Contrato será de seis años, á partir del 29 de Enero de 1901

en que terminará el período de duración del Contrato celebrado en 8 de Enero de 1897."

2. Se reforma el art. 3º del Contrato de 25 de Diciembre de 1897, que quedará en la forma siguiente:

"Art. 3º Queda autorizada la Compañía para hacer un servicio de navegación entre Mazatlán y Agiabampo, y otro entre aquel puerto y Manzanillo, con arreglo al itinerario que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

"Asimismo podrá la Empresa establecer, dentro del tiempo de duración de este Contrato, otro vapor que haga la carrera directa de Guaymas á Manzanillo, pudiendo tocar puertos intermedios, de acuerdo con el itinerario que se someta á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas."

3. La prórroga de seis años á que se refiere el art. 26 reformado por este Contrato, quedará insubsistente en el caso de que la Compañía actual del Ferrocarril Occidental de México traspase este Contrato á otra persona, Empresa ó Compañía.

4. Quedan en todo vigor las estipulaciones de los Contratos de 8 de Enero y 25 de Diciembre de 1897 que no hayan sido modificadas por el presente.

México, Septiembre 15 de 1898.—*Francisco Z. Mena.*—*Rúbrica.*—*S. Camacho.*—*Rúbrica.*

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 quince de Septiembre de mil ochocientos noventa y ocho.—*Porfirio Díaz.*—*Rúbrica.*—Al C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.—Presente."

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

México, Septiembre 15 de 1898.—*Mena.*
—Al.