

*Mercancías.*

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro de distancia recorrida:

Primera clase . . . . diez centavos.  
Segunda clase. . . . siete centavos.  
Tercera clase. . . . cinco centavos.

*Pasajeros.*

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

Primera clase . . . . siete centavos.  
Segunda clase. . . . cuatro centavos.  
Tercera clase. . . . tres centavos

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

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.

*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.

35 á 45. Iguales á los arts. 35 á 45 del citado Contrato.

46. Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae el concesionario por el presente Contrato, depositará dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha de este Contrato, en el Banco Nacional de México, tres 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 el concesionario el mencionado depósito en el plazo estipulado.

En el caso de que opte el concesionario por construir la prolongación de que trata el artículo 1º, constituirá otro depósito de tres mil pesos á los quince días de haber dado el aviso respectivo, y á que se refiere el mismo artículo.

47. Este Contrato no podrá traspasarse sin la previa autorización del Ejecutivo de la Unión.

México, Octubre doce de mil ochocientos noventa y ocho.—Francisco Z. Mena.—J. M. Botello.

Es copia. México, Diciembre 16 de 1898.—Santiago Méndez, Oficial mayor.

## NÚMERO 14,786.

Diciembre 16 de 1898.—Decreto del Congreso.—Aprueba el contrato celebrado con el Ferrocarril Central Mexicano, para la importación de maquinaria y materiales destinados á la conservación de maderas.

El C. 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 el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo único. Se aprueba el Contrato que en 18 de Septiembre de 1896 celebró 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. Pablo Martínez del Río, apoderado de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, para la importación

de maquinaria y materiales destinados á la conservación de maderas.

Alfredo Chavero, diputado presidente.—G. Enríquez, senador presidente.—J. M. Gamboa, diputado secretario.—A. Arguinzóniz, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á diez y seis de Diciembre 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, Diciembre 16 de 1898.—Francisco Z. Mena.—Al. . . .

El Contrato á que se refiere el anterior decreto es el siguiente:

## CONTRATO

celebrado entre el ciudadano General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el ciudadano Lic. Pablo Martínez del Río, apoderado de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, para la importación de maquinaria y materiales destinados á la conservación de maderas.

Art. 1. Se autoriza á la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, para importar, libre de derechos, la maquinaria necesaria para aplicar á las maderas que emplee en los durmientes, postes telegráficos, puentes y demás obras de construcción y reparación de sus vías, los sistemas de preservación denominados "Burnett" y "Zinc-tanino," y para creosotar las citadas maderas.

La maquinaria tendrá una capacidad suficiente para tratar por lo menos mil durmientes al día.

2. La referida Compañía podrá importar libres de toda clase de derechos de importación ó aduana y de impuestos, ya sean éstos federales ó locales, por el período de diez años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, las substancias siguientes:

Creosota, cloruro de zinc en cristales, zinc,

ácido muriático, tanino ó substancias que lo tenga, y cola fuerte.

3. Para la libre importación de la maquinaria y substancias á que se refieren los artículos anteriores, se observarán las siguientes reglas:

I. Antes de importar la maquinaria ó cualesquiera piezas necesarias para su reparación, la Compañía someterá á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas una descripción detallada de la misma maquinaria y piezas, para su examen y calificación.

H. Cada seis meses someterá la Compañía á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el cálculo de las substancias químicas que hayan de emplearse en el tratamiento de maderas, á fin de que, de común acuerdo entre la Compañía y la Secretaría, se fijen las cantidades que hayan de introducirse libremente.

III. La libre importación que se concede por los artículos anteriores, se entiende que es para el uso exclusivo de la preservación de las maderas que usa en la construcción y reparación de sus vías la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano; pero si enajenare ó aplicare á otros usos alguno ó algunos de dichos efectos, la Secretaría de Hacienda exigirá el reintegro de los derechos respectivos, 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 hiciere con permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

México, Julio veintiocho de mil ochocientos noventa y seis.—Francisco Z. Mena.—P. Martínez del Río.

Es copia. México, Diciembre 16 de 1898.—Santiago Méndez, Oficial Mayor.

## NÚMERO 14,787.

Diciembre 16 de 1898.—Decreto del Congreso.—Aprueba el contrato celebrado con M. de Arriunaga para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Yucatán.

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 el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo único. Se aprueba el Contrato que el día 17 de Mayo del corriente año celebró el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal, con el C. Manuel de Arrigunaga, para construir una línea de ferrocarril en el Estado de Yucatán, que partiendo de la ciudad de Mérida y tocando la Villa de Muna y el pueblo de Santa Elena, termine en Bolonchenticul.

Alfredo Chavero, diputado presidente.—G. Enríquez, senador presidente.—A. González de León, diputado secretario.—A. Arguinzóniz, senador secretario

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á diez y seis de Diciembre 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, Diciembre 16 de 1898.—Francisco Z. Mena.—Al. . . .

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

#### CONTRATO

celebrado entre el ciudadano General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el ciudadano Manuel de Arrigunaga, para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Yucatán.

#### CAPITULO I.

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

Art. 1. Se autoriza al C. Manuel de Arrigunaga para construir por su cuenta ó por

la de la Compañía ó compañías que al efecto organice y para explotar de la misma manera, una línea de ferrocarril en el Estado de Yucatán, que partiendo de la ciudad de Mérida y tocando la Villa de Muna y el pueblo de Santa Elena, termine en Bolonchenticul.

Asimismo queda facultado para establecer ramales á uno y otro lado de la línea á las poblaciones de Abalá, Ticul y haciendas de más importancia de esa región, pudiendo prolongarse la línea hasta Tzbalchen, en la inteligencia de que se le concede el plazo de tres años para que dé aviso si opta ó no por construir los ramales de que se trata; pasado este tiempo, si no diere tal aviso, se dará por extinguida dicha autorización.

2 á 5. Iguales á los arts. 1 á 6 del Contrato aprobado por decreto de 25 de Mayo, con la diferencia de que en el art. 3º dice ocho meses, en el 4º 10 kilómetros y en el 5º 50 kilómetros.

6. El Gobierno nombrará un inspector cada vez que deba intervenir en los trabajos de trazo y construcción, y los honorarios que devengue serán pagados por la Empresa.

7. Se construirá un telégrafo ó teléfono para el servicio exclusivo de la vía.

8. 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 novecientos catorce milímetros.

El peso de los rieles será de quince kilogramos por metro lineal; las pendientes y radios de las curvas, se fijarán por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La tracción se hará por vapor ó fuerza animal.

9 y 10. Iguales á los arts. 9 y 10 del citado Contrato.

#### CAPITULO II.

Bases de la Compañía.

11 á 18. Iguales á los arts. 11 á 18 del citado Contrato, con la diferencia de que se asigna como domicilio á la Compañía la ciudad de Mérida.

#### CAPITULO III.

Concesiones y prohibiciones.

19 á 26. Iguales á los arts. 19 á 26 del citado Contrato, con la diferencia de que el artículo 20 menciona la ciudad de Mérida en vez de la Culiacán.

27. 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, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica y sus accesorios, los siguientes artículos:

#### Material fijo para la vía.

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

#### Material rodante.

Locomotoras de todas clases, trucks para locomotoras y vehículos, ruedas motrices y ejes para locomotoras, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeneas para máquinas, aventadores para máquinas, pedestales para vehículos, farolas 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 de fierro, espigas y crucetas, baterías, aparatos telegráficos y telefónicos.

#### Wagones.

Coches para pasajeros, furgones, plataformas, carros para conductores, idem para ex-

press, idem para correo, idem para equipajes, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, carrillas, arzones y velocípedos para ferrocarril, frenos para vehículos.

#### Miscelánea.

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

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

28 á 33. Iguales á los arts. 28 á 33 del citado Contrato.

#### CAPITULO IV.

Tarifas, transportes de efectos del Gobierno y prevenciones varias.

34. La Compañía cobrará por flete de mercancías y pasajeros como máximo, las cuotas siguientes, sujetas á las prevenciones del art. 36 de este Contrato.

#### Mercancías.

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro de distancia recorrida:

Primera clase. . . . diez centavos.  
Segunda clase. . . . siete centavos.  
Tercera clase. . . . cinco centavos.

#### Pasajeros.

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

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

En el caso de que la tracción sea por fuerza animal, las tarifas serán las siguientes:

#### Mercancías.

Primera clase. . . . doce centavos.  
Segunda clase. . . . diez centavos.  
Tercera clase. . . . ocho centavos.

*Pasajeros.*

Primera clase. . . . siete centavos.  
 Segunda clase. . . . cinco centavos.  
 Tercera clase. . . . tres centavos.

A cada pasajero se le admitirán veinticinco 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, pero siempre conservará las tres clases en el transporte de carga.

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

La Empresa podrá, además, cobrar almacenaje, conforme á la siguiente tarifa:

Toda vez que los dueños ó consignatarios de las 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 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 tari-

fas especiales de almacenaje para los que no se saquen.

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

*Telegramas.*

El cobro de telegramas que se transmitirán 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.

35. La tarifa y clasificación de efectos, han de tener la publicidad debida, y se revisarán cada tres años, pudiendo ser modificadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con la Compañía ó compañías, y aun subdivididas las tres clases del art. 34, 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.

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.

36.—La Compañía podrá establecer tarifas especiales, para los objetos ó efectos que, por no deber sujetarse prudencialmente á peso ó medida, tengan que pagar mayor flete.

37 á 46. Iguales á los arts. 37 á 46 del citado Contrato.

47. Este Contrato no podrá traspasarse sin la previa autorización del Ejecutivo de la Unión.

México, Mayo diez y seis de mil ochocientos noventa y ocho.—*Francisco Z. Mena.*—*Manuel de Arrigunaga.*

Es copia. México, Diciembre 16 de 1898.—*Santiago Méndez*, Oficial mayor.

## NÚMERO 14,788.

Diciembre 16 de 1898.—*Decreto del Congreso.*—*Aprueba el contrato celebrado con L. A. Martínez para el establecimiento de una línea de vapores entre Guaymas y Mazatlán.*

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 el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo único. Se aprueba el Contrato celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal, y el C. Manuel Thomas y Terán, en la del C. Luis A. Martínez, para el establecimiento de una línea de vapores entre Guaymas y Mazatlán.

*Alfredo Chavero*, diputado presidente.—*G. Enriquez*, senador presidente.—*A. A. Esteva*, diputado secretario.—*Mariano Bárcena*, senador secretario.

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 Diciembre 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.—*Presente.*”

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

México, Diciembre 16 de 1898.—*Mena.*—Al. . . .

El Contrato á que se refiere el anterior decreto es el siguiente:

## CONTRATO

celebrado entre el ciudadano General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal, y el Sr. Manuel Thomas y Terán, en la del Sr. Luis A. Martínez, para el establecimiento de una línea de vapores entre Guaymas y Mazatlán.

Art. 1. El Sr. Manuel Thomas y Terán por el Sr. Luis A. Martínez, se compromete á poner un vapor-correo cuando menos de doscientas toneladas de arqueo que hará el servicio entre Guaymas y Mazatlán, tocando á la ida y regreso los puertos de Agiabampo y Altata. Deberán hacerse de dos á tres viajes mensuales, según itinerario que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para que en conjunto resulten treinta viajes en el año. Si á la Empresa conviniere, podrá hacer más de tres viajes en un mes, sometiendo á aprobación el itinerario respectivo y sin que por esos viajes perciba subvención del Gobierno.

2. El objeto principal de la línea es el servicio postal; pero podrá hacer transporte de pasajeros y mercancías entre los puertos que tocaren los vapores.

La conducción de la correspondencia se obliga á hacerla el concesionario sin gasto alguno para el Gobierno, recibiendo y entregando por su cuenta la correspondencia, impresos y paquetes postales despachados por las oficinas de correos con destino á los puertos que toquen los vapores. La Empresa cuidará de las valijas y tendrá destinado un lugar especial bien acondicionado y seguro para su buena conservación. Designará de sus empleados el que deba directamente ser responsable de la correspondencia. Si el Gobierno pusiere encargado especial, en ese caso se le dará gratuitamente camarote y alimentación como pasajero de primera clase.

3. El vapor será abanderado con pabellón nacional y comenzará sus viajes á más tardar diez meses después de la promulgación de este Contrato.

4. El buque permanecerá en los puertos el tiempo necesario para hacer sus operaciones, cuyo tiempo por lo regular no deberá ser

menos de diez horas contadas desde su llegada, á menos que por circunstancias excepcionales y sin perjuicio alguno para el servicio postal, sea antes despachado. Y si se demorare por más tiempo, la Empresa lo avisará al público y á la Administración de Correos del puerto para que se aprovechen de esta circunstancia.

La obligación de permanecer en los puertos el tiempo de que se habla en el párrafo anterior no cesará por causa de vientos, temporales ú otra causa de fuerza mayor ó de caso fortuito, aunque fuere imposible comunicar con tierra y verificar la carga, excepto cuando por permanecer frente al puerto el vapor corra peligro inminente á juicio del Jefe de puerto.

5. Cuando no pudiere establecerse por temporal ú otra causa comunicación con tierra, mientras no desembarcaren los pasajeros y mercancías no podrá aumentarse el precio de pasaje ó flete, y deberá seguirlos conduciendo hasta ponerlos en el puerto de su destino. Podrán hacerse los transbordos necesarios que serán libres de pago ó derecho, siempre que no se usare de alguna obra interior de puerto por cuyo empleo se hubiere establecido precio por tarifa ó circular, sujetándose á las disposiciones relativas dictadas por las Secretarías de Estado respectivas.

6. La Compañía formará sus tarifas de fletes y pasajes y las someterá á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sin cuyo requisito no podrán ser puestas en vigor. Toda innovación deberá ser también autorizada; si es en el sentido de baja podrá ser puesta en vigor al mes, y después de dos meses si fuere al contrario.

7. La Empresa transportará por la tercera parte de los precios de tarifa, los objetos pertenecientes al Gobierno Federal. Igual rebaja gozarán los empleados que viajen por causa del servicio público, mediante las órdenes de la Secretaría respectiva. El transporte de tropa se hará en las mismas condiciones, ó bien libremente, pero sin darle alimentación; y entonces el Jefe de ella hará un arreglo previo con el Capitán para que se le proporcionen víveres.

8. La Empresa despedirá de su servicio á

los empleados que hagan ó protejan el contrabando.

9. El Gobierno tendrá la facultad de detener al vapor más horas de las fijadas en el art. 4º si fuere necesario embarcar correspondencia importante ó tropas.

Podrá también ocupar el barco fuera del itinerario fijado, previo arreglo con la Empresa.

10. Los agentes locales podrán abrir registro al buque veinticuatro horas antes de su llegada.

11. Se abonará al concesionario una subvención de seiscientos pesos por viaje redondo entre los puertos de Guaymas y Mazatlán con escalas, pero en el concepto de que el Gobierno pagará cuando más treinta viajes en cada año.

Si el buque dejare de tocar algún puerto y no prestare en consecuencia servicio, se descontará á la Empresa ciento cincuenta pesos por cada puerto que dejare de servir.

La Empresa sólo pagará los derechos que fija el decreto de 1º de Junio de 1894 en los puertos extremos de su carrera.

12. Cuando algunos bultos fueren desembarcados por error plenamente justificado, se permitirá al concesionario que vuelva á embarcarlos sin quedar sujeto á pena de ningún género.

13. El concesionario tendrá su residencia en Guaymas, y un Representante ampliamente autorizado en esta Capital para entenderse con el Gobierno en todo lo relativo á este Contrato.

14. En todo lo que se refiera al Contrato, el concesionario se sujetará á las leyes del país, y salvo las excepciones contenidas en él, el vapor de la línea quedará sujeto á todas las reglas y leyes vigentes en el tráfico marítimo de los puertos mexicanos.

15. Las diferencias que surgieren entre el Gobierno y el concesionario sobre la inteligencia y cumplimiento de este Contrato serán resueltas ó aclaradas administrativamente por el mismo Gobierno; pero si el concesionario no se conforma, los Tribunales competentes de la República la resolverán conforme á las leyes vigentes.

16. La duración de este Contrato será de tres años contados desde su promulgación; se

entenderá prorrogado por igual período si dentro de los seis meses últimos de este término, ninguna de las partes contratantes hubiere expresado su determinación de dar por concluido el Contrato.

17. Al comenzar á surtir sus efectos el presente Contrato, se tendrá por rescindido el celebrado el 30 de Abril de 1895, con el mismo concesionario para la línea que actualmente hace sus servicios entre Guaymas y Topolobampo.

18. Continuará afecta á este Contrato y depositada en el Banco Nacional de México, la suma de dos mil pesos que tiene el Sr. Martínez constituida para garantizar el cumplimiento del Contrato de que se habla en el artículo anterior, cuya suma perderá en caso de caducidad.

19. Este Contrato caducará:

I. Por traspasar la concesión á un Gobierno ó Estado extranjero ó por admitirlo como socio.

II. Por traspasarlo á alguna Compañía ó algún particular sin consentimiento previo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

III. Por suspensión de los viajes durante dos meses consecutivos sin permiso de la Secretaría respectiva, salvo el caso de fuerza mayor debidamente comprobado.

La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo, pero antes se oirá á la Empresa por si tuviere fundamento bastante á juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para haber dejado de cumplir el Contrato.

México, Agosto 23 de 1898.—Francisco Z. Mena.—Rúbrica.—Manuel Thomas y Terán.—Rúbrica.

Es copia. México, Diciembre 16 de 1898.—Santiago Méndez, Oficial Mayor.

NÚMERO 14,789.

Diciembre 17 de 1898.—Decreto del Congreso.—Autoriza al Ejecutivo para reformar ó rescindir los contratos de obras en los puertos, canalización de ríos y navegación y para expedir una ley sobre ferrocarriles.

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 el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Art. 1. Se autoriza al Ejecutivo de la Unión para que hasta el 31 de Marzo del entrante año de 1899, pueda reformar ó rescindir los contratos vigentes de obras en los puertos y canalización de ríos, sin que las reformas que se pacten causen gravamen ni aumento alguno en las partidas del presupuesto de egresos.

2. Se faculta igualmente al Ejecutivo para que por el mismo período de tiempo y bajo las mismas condiciones, pueda reformar ó rescindir los contratos vigentes de navegación ó celebrar otros nuevos, cuando sólo se estipule en éstos el otorgamiento de exenciones especiales, en cambio de los servicios á que se obliguen los concesionarios.

3. Se autoriza al Ejecutivo para expedir una ley sobre ferrocarriles, con arreglo á las bases siguientes:

I. Los ferrocarriles serán clasificados en vías generales de comunicación y vías locales. Las primeras son las que tienen un objeto de interés general, las segundas las que se relacionan con un interés local del Distrito Federal, un territorio ó un Estado.

II. Los ferrocarriles que sean vías generales de comunicación, se subdividirán en vías de importancia principal y vías de importancia secundaria; la ley fijará las reglas conforme á las cuales una línea se considerará de importancia principal.

III. Los ferrocarriles serán también clasificados, atendiendo á la anchura de la vía.

IV. Las concesiones para ferrocarriles se harán, previo un depósito que garantice el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el concesionario; se harán á compañías ó particulares; dan el derecho de construir y explotar el ferrocarril y telégrafo, pero éste último sólo en servicio de la línea; podrán ser transferidas, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, pero en ningún caso podrán serlo á Gobierno ó Estado ex-

trajero, ni se podrá admitir á éstos como socios.

V. Las concesiones se harán por un término que no exceda de noventa y nueve años; al concluir la concesión, el ferrocarril, con todas sus dependencias, pasará al dominio de la Nación, libre de todo gravamen y sin más obligación que la de pagar el material rodante, muebles, útiles y enseres.

VI. La concesión caducará por no hacer los reconocimientos, no comenzar las obras, no construir las secciones anuales que se convengan y no terminar las obras en los términos que se fijen, salvo caso fortuito ó fuerza mayor debidamente comprobada y aceptada por el Ejecutivo; por interrumpirse total ó parcialmente el servicio de la línea; por traspasar la concesión ó alguno de sus derechos sin autorización del Ejecutivo; y por traspasar, enajenar ó hipotecar la concesión ó una de las propiedades anexas al ferrocarril á un Gobierno ó Estado extranjero.

VII. Las consecuencias de la caducidad son perder el depósito, disponer de lo construido á favor de otra empresa ó venderlo en pública subasta, ó adquirir el Gobierno el derecho de explotar el ferrocarril, y la pérdida, en el último caso del párrafo anterior, á favor de la Nación, de todos los bienes pertenecientes á la Empresa.

VIII. La caducidad será declarada administrativamente, siendo su efecto inmediato la suspensión de las franquicias otorgadas en la concesión; en caso de traspaso del ferrocarril sin los requisitos legales, podrá ser intervenida la línea por el Ejecutivo. La declaración de caducidad puede ser reclamada ante los tribunales, pero durante el juicio continuarán produciéndose dichos efectos.

IX. La rescisión, en los casos en que haya lugar á ella conforme á las leyes, produce los efectos de la caducidad, excepto lo mencionado en el párrafo anterior.

X. Las compañías de ferrocarril pueden organizarse en la República Mexicana ó en el extranjero; serán siempre mexicanas, tendrán su domicilio principal en territorio mexicano; llevarán nota de todos sus negocios en el lugar de su domicilio; tendrán un representante con poder bastante en la Capital de la República, para todos los negocios rela-

cionados con la concesión, y cuando tengan su Junta Directiva ó Consejo de Administración en el extranjero, tendrán dentro de la República una junta local compuesta de Directores ó Consejeros, cuyas facultades se determinarán en los Estatutos y á la que se enviarán las actas de la Junta ó Consejo y todos los documentos relativos al manejo y explotación de la Empresa.

XI. Los Estatutos de la Compañía y los Reglamentos de sus relaciones con el público, serán aprobados por la Secretaría de Comunicaciones, sin lo cual carecen de fuerza legal.

XII. El ferrocarril, telégrafo y bienes anexos á uno y otro, son por el término de la concesión, propiedad de la Compañía sujeta á la ley y reglamentos sobre ferrocarriles; el conjunto de todos esos bienes forma una propiedad regida por el Código Civil del Distrito Federal en lo que no esté determinado por leyes especiales.

XIII. Las empresas de ferrocarriles pueden celebrar todos los contratos que exijan los objetos de la concesión; pero no podrán comprar, arrendar ni celebrar contrato alguno como consecuencia del cual adquieran ó tengan preponderancia en la propiedad, manejo, ó administración de otra línea que haga concurrencia á las de dicha Empresa.

XIV. Para la emisión de acciones ó obligaciones, se formarán los presupuestos de la obra; sobre las bases de esos presupuestos ó de las necesidades posteriores de la Empresa, se harán las emisiones, poniéndose en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones todas las operaciones financieras que se ejecutaren.

XV. Las hipotecas se rigen por el Código Civil del Distrito Federal, en lo que no esté determinado por leyes especiales; ella y los demás actos concernientes al ferrocarril sujetos á registro, serán registrados en la Ciudad de México. Si la hipoteca ha sido otorgada en el extranjero, la hipoteca en todo caso se seguirá por la ley mexicana; pero la obligación personal garantizada por la hipoteca podrá regirse á elección del otorgante, por la ley del lugar del otorgamiento ó la ley mexicana. Esta última regla se observará tam-

bién en los contratos sobre bienes muebles celebrados en el extranjero.

XVI. La hipoteca, salvo pacto en contrario, comprende la concesión con todos los bienes inmuebles, muebles, derechos y acciones que forman la negociación, conservando la Empresa el derecho de hacer modificaciones ó alteraciones, en cuanto á los edificios, terrenos y material de explotación.

XVII. Las Empresas de ferrocarriles podrán celebrar contratos sobre adquisición de material para equipo y de material rodante, sea bajo la forma de venta condicional que reserve el dominio al vendedor, entretanto se hace el pago aun cuando el material sea entregado al comprador y usado por éste, sea bajo la forma de arrendamiento que dé al arrendatario un derecho de propiedad en el material, cuando haya cumplido las obligaciones del Contrato.

XVIII. Las Empresas de ferrocarriles tendrán el derecho de expropiar los terrenos y materiales necesarios para la vía y sus dependencias, podrán expropiar aguas, siempre que para cada caso sean especialmente autorizadas por el Ejecutivo.

XIX. Los capitales empleados en los ferrocarriles y sus dependencias, los bienes que forman el ferrocarril, las acciones, bonos ó obligaciones estarán exentos de toda contribución durante quince años, excepto el impuesto del Timbre. Las vías generales de comunicación, en ningún tiempo, podrán ser materia de contribuciones en los Estados.

XX. Se determinará la clase de material que puede ser importado por las Empresas de ferrocarriles, libre de derechos, para la construcción y equipo de aquel. Esta franquicia se concederá sólo por cinco años. Si al concluir ese término no estuviere concluido el ferrocarril, la franquicia de la libre importación quedará limitada á los materiales necesarios para la construcción y para poner la vía en explotación.

XXI. En ningún caso y bajo ninguna forma se otorgarán prórregas de los plazos para las exenciones de impuesto.

XXII. Sólo las vías generales de comunicación que sean de importancia principal, podrán ser subvencionadas: excepcionalmente podrán serlo otras líneas, á las cuales se apli-

que la subvención otorgada en concesiones anteriores, siempre que su construcción sea, á juicio del Ejecutivo, más conveniente que la línea á la que corresponde la subvención.

XXIII. La subvención concedida á otras líneas, podrá ser aplicada á las líneas á que se refiere el párrafo anterior, haciéndose una reducción en el monto de la subvención de un veinticinco por ciento si se aplica á una línea de importancia principal, ó de un cincuenta por ciento si se aplica á líneas de otra clase.

XXIV. No se otorgarán subvenciones para construir ferrocarriles, sino cuando el pago de ellas quepa dentro de las partidas del Presupuesto de Egresos destinados á esos objetos; excepto si el importe total de la subvención no excede de las tres cuartas partes del monto de las subvenciones que, al hacerse la concesión, estén disponibles, en virtud de caducidad ó rescisión de contratos anteriores ó cuando se aplique á la nueva concesión subvenciones correspondientes á otras concesiones.

XXV. La subvención se pagará por secciones de cien kilómetros aprobados por la Secretaría de Comunicaciones, sea en bonos del cinco por ciento amortizable, ó en bonos de distinta denominación, según se fije en cada caso.

XXVI. Se enajenarán á la Empresa los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea; ella tendrá derecho de tomar de los terrenos de propiedad nacional y de los ríos, materiales de toda especie; tendrá derecho de construir un muelle si la línea termina en un puerto; los criaderos y substancias minerales, que no pertenecen al dueño del suelo y que descubriere la Empresa en sus trabajos, le pertenecerán con sujeción al denunció y demás preceptos de las leyes de minería.

Los Directores y demás empleados de ferrocarriles, están exentos de servicio militar y de cargos concejiles, excepto en el caso de guerra extranjera. Las Empresas de ferrocarriles tendrán el derecho de organizar sus resguardos, que, con sujeción á los reglamentos del Ejecutivo, tendrán las mismas prerrogativas que los de las rentas nacionales.

XXVII. Las Empresas de ferrocarriles podrán explotar su línea en conexión con otra

empresa de transportes, terrestre, fluvial ó marítimo, nacional ó extranjera; tendrán la obligación de consentir que en sus vías circulen trenes pertenecientes á otras empresas, conforme á las reglas que se fijen, y estarán obligadas á ligar sus rieles con los de otra empresa de ferrocarril, cuando ésta lo exigiere.

XXVIII. Las compañías, además de sus tarifas generales, podrán establecer tarifas diferenciales y especiales; la suma de porte ó pasaje no podrá ser igual ni menor en una distancia más corta que en una más larga, excepto en los casos en que la ley autorice lo contrario.

XXIX. Todas las tarifas serán sometidas á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y debidamente publicadas con anticipación á la época de su observancia, excepto cuando la ley autorice otra cosa.

XXX. Las empresas de ferrocarriles no podrán, en las cartas de porte ó documentos que expidan, incluir cláusulas que las eximan de sus obligaciones y responsabilidades como porteador, cuando sean expresamente autorizados por la ley.

XXXI. La Nación tendrá siempre el derecho de transportar la correspondencia gratuitamente; en todos los transportes y servicios que le preste el ferrocarril, disfrutará de una reducción de cincuenta por ciento de la tarifa común; y además, conservará todos los derechos cuyo ejercicio exija la defensa nacional.

XXXII. El Ejecutivo de la Unión ejerce sobre los ferrocarriles dependientes de la Federación, una inspección por medio de la Secretaría de Comunicaciones y por medio de Inspectores técnicos y administrativos. Esa inspección tiene por objeto vigilar la construcción y explotación de la vía, bajo el punto de vista de la solidez y seguridad de ésta, y en todo lo que se relacione con los intereses de la Nación y del público.

XXXIII. Las alteraciones ó modificaciones que se hagan en las tarifas, en infracción de la ley, constituyen delitos cometidos en agravio de los que hacen uso del ferrocarril; esos delitos serán especificados y se les señalará una pena, fijándose la intervención que ten-

drá la Secretaría de Comunicaciones para la represión de esos hechos.

XXXIV. Los ferrocarriles dependientes de la Federación, están sujetos á los Poderes Federales, en todos aquellos negocios que afectan los intereses ó derechos Federales; en los demás negocios, estarán sujetos á la jurisdicción de los Estados.

XXXV. Los ferrocarriles construidos dentro de los Estados, en virtud de concesiones de éstos, si entroncan su vía con la de un ferrocarril que sea vía general de comunicación, quedan sujetos á las leyes y reglamentos federales sobre policía de ferrocarriles.

4. Con sujeción á los preceptos de la ley sobre ferrocarriles, el Ejecutivo de la Unión podrá hacer concesiones para construir y explotarlas.

También se le autoriza para modificar, con sujeción á la misma ley, las concesiones sobre ferrocarril.

5. La ley á que se refiere el art. 3º comprenderá las reglas conforme á las cuales se podrán hacer obras en los puertos; estas reglas tendrán como base, las que se contienen en el párrafo XXIV del art. 3º

6. Los telégrafos y teléfonos que sean vías generales de comunicación, quedan comprendidos en las bases generales de esta ley en lo que le sean aplicables.

7. El Ejecutivo dará cuenta al Congreso, en el período que siga al de esta autorización, del uso que haga de las facultades que se le dan por los arts. 1º, 2º de esta ley y en su oportunidad, de la ley que expida conforme al art. 3º

*Alfredo Chavero*, diputado presidente.—*G. Enriquez*, senador presidente.—*José M. Gamboa*, diputado secretario.—*A. Arguinzóniz*, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á diez y seis de Diciembre 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, Diciembre 17 de 1898.—*Francisco Z. Mena*.—Al . . .

México, Diciembre 17 de 1898.—*Francisco Z. Mena*.—Al . . .

NÚMERO 14,790.

Diciembre 17 de 1898.—*Decreto del Congreso*.—*Aprueba el contrato celebrado con L. Grajales y A. del Caso para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Veracruz*.

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 el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo único. Se aprueba el Contrato que el día nueve del corriente mes, celebró el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal, con los CC. Luis Grajales y Angel de Caso, para construcción de un ferrocarril en el Estado de Veracruz, que partiendo de la Estación del Ferrocarril Mexicano en Córdoba ó Fortín, llegue á Huatusco, con facultad de hacer ramales á los lados de la vía, en los puntos que sean más convenientes, no excediendo los expresados ramales en su conjunto, de una longitud de cincuenta kilómetros.

*Alfredo Chavero*, diputado presidente.—*G. Enriquez*, senador presidente.—*José M. Gamboa*, diputado secretario.—*A. Arguinzóniz*, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á diez y siete de Diciembre 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.

El Contrato á que se refiere el anterior decreto es 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 los CC. Luis Grajales y Angel de Caso, para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Veracruz.

#### CAPITULO I.

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

Art. 1. Se autoriza á los Sres. Luis Grajales y Angel de Caso, para construir por su cuenta ó por la de la Compañía ó compañías que al efecto organicen y para explotar de la misma manera, una línea de ferrocarril en el Estado de Veracruz, que partiendo de la Estación del Ferrocarril Mexicano en Córdoba ó Fortín, llegue á Huatusco, con facultad de hacer ramales á los lados de la vía, en los puntos que sean más convenientes, no excediendo los expresados ramales en su conjunto de una longitud de cincuenta kilómetros; en la inteligencia de que se concede á la Compañía el plazo de dos años para que manifieste si opta ó no por construir los ramales de que se trata; pasado este tiempo, si no diere tal aviso, se dará por extinguida dicha facultad.

2 á 10. Iguales á los arts. 2 á 10 del Contrato aprobado por decreto de 25 de Mayo, con la diferencia de que en el art. 3º dice 12 meses, en el 4º 10 kilómetros, en el 5º 18 meses, con este párrafo: "Si opta por construir los ramales de que trata el art. 1º, se concluirán en proporción de lo que resulte á razón de veinte kilómetros cada bienio, después de los cinco años en que se ha de terminar la línea principal;" y de que el art. 8º dice 60 centímetros.

#### CAPITULO II.

Bases de la Compañía.

11 á 18. Iguales á los arts. 11 á 18 del citado Contrato.