

2ª Por no construir los primeros 100 kilómetros, los tramos de 200 kilómetros cada dos años, y no concluir la línea principal de Guaymas á la frontera del Norte, dentro de los plazos fijados en los artículos 4ª y 5ª.”

En tal virtud y no habiendo cumplido el concesionario con ninguna de las condiciones del contrato, con arreglo al art. 33 de la ley de concesion se declaró en Junio 12 de 1877 caduca é insubsistente la mencionada concesion, habiéndose comunicado esta suprema resolucion al representante de la Compañía concesionaria y al Gobernador del Estado de Sonora, para que declarara nulas las concesiones de terrenos que con motivo de este asunto se hicieron á la Compañía.

Declarada caduca la mencionada concesion, el Ejecutivo, en uso de la facultad que le concede la ley de 17 de Junio de 1875, aceptó la solicitud presentada por los Sres. David Fergusson y Sebastian Camacho, en representacion del Sr. Roberto R. Symon, pidiendo se les traspasara la concesion que representaba el referido Boy-le-Blair. Se concedió el traspaso (Documento núm. 9) y se formuló un contrato introduciendo las importantes modificaciones que constan en el Documento núm. 10 que se acompaña, y que remitido al Congreso para su aprobacion, está pendiente de la resolucion de este alto Cuerpo.

**FERROCARRIL INTEROCEANICO.**—En 26 de Octubre del corriente año el Sr. James Sullivan elevó un ocurso á esta Secretaria solicitando por sí y á nombre de William J. Palmer y socios, una concesion para construir varias vias férreas desde la ciudad de México al Océano Pacífico y al Río Bravo del Norte á fin de establecer la comunicacion Interoceánica, á cuya solicitud acompañó las proposiciones que debian servir de base para el contrato.

Celebrado este entre esta Secretaría y el solicitante, fué sometido á la Representacion Nacional para su exámen y aprobacion.

Los términos del contrato constan en el Documento núm. 11 que se acompaña. Es de esperar que el Poder Legislativo en sus próximas sesiones resuelva un asunto de tanta trascendencia para el porvenir de México, en el sentido y con la prontitud que lo requieren los intereses nacionales.

**FERROCARRIL de TEHUANTEPEC.**—La comunicacion por el Istmo de Tehuantepec, tan justamente anhelada, ha venido á frustrarse una vez más. Los decretos de 6 de Octubre de 1867, el de 2 de Enero de 1869 que modificó aquel, y el de 14 de Diciembre de 1874 adicionando el segundo, han sido letra muerta en su ejecucion, siguiendo la misma suerte que tantos otros, dados con anterioridad: no se ha logrado la apertura al tráfico del Istmo con el establecimiento de una via que combinando la navegacion del Goatzacoalcos con la explotacion de un ferrocarril, franquease la distancia entre ambos mares.

Una obra de tanto porvenir para el país, no podia ni debía quedar en indefinida suspension; así es que, aprovechando cuantos medios se han presentado para ponerla de nuevo en via de llevarse á efecto, se han oido nuevas propuestas, las que estudiadas detenidamente, han dado por resultado un nuevo arreglo que queda á punto de ser terminado y que consignará derechos y obligaciones, tendiendo todos á la realizacion de aquel grande objeto, de manera que, al dejar á cubierto los intereses de México, proporcionan á los empresarios auxilios poderosos y utilidades tan seguras, que sin esfuerzos extraordinarios podrán cumplir las obligaciones que se les imponen.

Con estas convicciones, la Seccion no vacila en afirmar que en atencion al decidido empeño que en este sentido ha manifestado vd., no está lejano el dia en que realizándose la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, la República cuenta con ese elemento más de vida y de prosperidad.

**FERROCARRIL del PUERTO de MATAMOROS á la Barra de Jesus María, y canalizacion de la Laguna Madre.**—Decretada esta concesion en 17 de Junio de 1875, quedó estipulado por el art. 5º del contrato respectivo, que el reconocimiento de toda la línea debería estar concluido dentro de siete meses, asociándose á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos y á la ejecucion de las obras, un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, para lo cual la Compañía avisaría á la Secretaría de Fomento con diez dias de anticipacion á la fecha en que debieran comenzar aquellos por la 1ª Seccion, y con cuarenta dias para las subsecuentes.

Esta cláusula no fué observada exactamente. El aviso de la Compañía tuvo lugar á la vez que ya estaban hechos los estudios sobre el terreno; de manera que cuando se nombró el ingeniero inspector por parte del Gobierno y se presentó en Matamoros, encontró los trabajos de gabinete bas-

tante adelantados. Por los reconocimientos y estudios que practicó, dedujo que eran defectuosos los estudios hechos é inconveniente el trazo que se consultaba, en cuyo sentido informó, resultando que se denegase la aprobacion requerida.

El art. 6º impuso la obligacion á la Compañía de concluir los diez primeros kilómetros de ferrocarril dentro de trece meses, y el resto de la via, así como el canal, dentro de tres años.

Es un hecho de pública notoriedad que este compromiso no ha sido cumplido, pues aunque el concesionario alegó en 20 de Mayo de 1876 la excepcion establecida en el art. 26, respecto á la suspension de plazos en todo caso fortuito que impidiese el cumplimiento de aquellas condiciones, dicho concesionario no presentó las noticias y pruebas que el mismo art. 26 requiere en tal evento.

El art. 27 tambien fué objeto de contravencion. La fianza ó depósito de \$15,000 que debió dar la Compañía á satisfaccion del Ejecutivo y á los cuatro meses de la fecha del decreto de concesion, no tuvo verificativo. Es cierto que el concesionario propuso en 15 de Octubre de 1875 al C. Carlos Carrera como fiador; pero por las diligencias practicadas resultó sin bienes suficientes para garantizar la mencionada cantidad, y hubo de prevenirse al concesionario que propusiese otro fiador suficientemente idóneo y solvente para el caso, cuya prevencion no fué obsequiada.

Esta falta que por sí sola, segun el citado art. 27, es motivo para estimar insubsistentes las concesiones hechas en el decreto, es, á no dudarlo, causa legal bastante para considerar caduca la concesion, ateniéndose al texto expreso del art. 28; siendo por lo mismo innecesario el hacer mérito de las otras faltas apuntadas para la aplicacion de la propia pena, las cuales, por otra parte, entrañan como consecuencia forzosa la pérdida de la suma afianzada; cosa que no puede tener lugar por no haberse llegado á otorgar la garantía aludida.

Por estas consideraciones cree la Seccion que, de hecho y de derecho, ha dejado de estar vigente la concesion de que se trata, y que consiguientemente el Gobierno se encuentra expedito para acordar su traspaso ó una nueva concesion sobre la misma obra á cualquiera otra Empresa que la solicite.

La realizacion de esta mejora es tanto más importante, cuanto que en la actualidad, por las malas condiciones de la Barra de Matamoros, todas las introducciones que se hacen de Europa tienen que hacer su descarga en el puerto de Brazos de Santiago, en territorio americano, lo que convierte á aquellas regiones en tributarias forzosas de la nacion vecina.

**FERROCARRILES DIVERSOS.**—El 8º Congreso de la Union, antes de terminar el primer período de sus sesiones ordinarias, quiso dar varios decretos autorizando al Ejecutivo para contratar la construccion de ferrocarriles cuya grande importancia no permitia se difiriese su resolucion para más adelante.

Los decretos promulgados en 17, 18, 19 y 20 de Diciembre, han autorizado al Ejecutivo para arreglar el establecimiento de cuatro vias nuevas de vital trascendencia.

Por el primero de dichos decretos puede, y está contratando la Secretaría de Fomento con el Gobernador del Estado de Hidalgo, un ferrocarril que, partiendo de Ometusco ó de otro punto sobre la línea de Veracruz, ó bien de Cuautitlan ó de otro punto sobre la del Interior, termine en Pachuca y tenga un ramal para Tulancingo. (Documento núm. 12.)

Por el segundo puede otorgar la concesion de un ferrocarril que, partiendo de México, pase por la capital del Estado de Morelos y se prolongue hasta el rio de Amacuzac. (Documento núm. 13.)

Por el tercero puede, y está en arreglos para contratar con el Estado de Querétaro un ferrocarril que, partiendo de Celaya, termine en la Puerta de Palmillas, límite del Estado de Querétaro con el de Hidalgo. (Documento núm. 14.)

Y por el cuarto puede igualmente contratar con el Gobierno del Estado de Michoacan un ferrocarril que, partiendo de Salamanca, termine en un punto del litoral del mismo Estado ó del de Guerrero. (Documento núm. 15.)

Además de estos decretos, el Poder Legislativo tuvo á bien expedir otros dos que fueron promulgados en 24 y 25 del mismo mes de Diciembre, por los cuales de una manera general ha sido autorizado el Ejecutivo para que durante el receso del Congreso pueda contratar con los Gobernadores de los Estados de la República la construccion de ferrocarriles, en sus respectivos territorios, bajo las bases que se aprueben para la via férrea de Celaya á Leon, y para conceder permiso de establecer líneas férreas en el Distrito Federal á todo el que lo solicite, con arreglo á las bases que el propio decreto determina. (Documentos números 16 y 17.)

**CONCLUSION.**—Tal es la sucinta reseña de lo que ha ocurrido en materia de ferrocarriles en el período á que se contrae este Informe. La Sección se ha ceñido á mencionar en él lo que por su naturaleza ofrece mayor interes, omitiendo los pormenores, trámites, informes, rectificaciones de planos y otra multitud de incidentes inherentes á esta clase de negocios, y que todos son detalles conocidos por vd., siendo por otra parte supérfluo consignarlos todos, reasumida, como lo está, la esencia de todos los respectivos asuntos.

Para que se forme vd. concepto del estado que han alcanzado los ferrocarriles, así como del movimiento de expedientes habido en el mismo ramo, la Sección ha formado dos estados, manifestando el primero (Documento núm. 18) el número de kilómetros de vía férrea que existen en explotación, en construcción y en proyecto; y el segundo (Documento núm. 19) el número de comunicaciones cambiadas y á que ha dado origen cada ferrocarril; con lo que concluye en lo relativo á este ramo todo lo que por su importancia se ha creído que debía figurar en este Informe.

Sección 3ª México, Diciembre de 1877.

El Gefe de la Sección,

IGNACIO GARFIAS.

### III

Documento número 1.

## FERROCARRIL DE MÉXICO Á TOLUCA Y CUAUTITLAN.

**CONTRATO** celebrado entre el C. Ministro de Fomento en representación del Ejecutivo de la Union, y los CC. Martín Bengoa y Luis Mendez, en representación de la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan, de acuerdo con lo dispuesto en la ley de 31 de Mayo de 1875.

### CAPÍTULO I.

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

Art. 1º Se autoriza á la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan, para continuar la construcción y explotación de una línea de ferrocarril con su telégrafo correspondiente, de la ciudad de México á la de Toluca, con un ramal para Cuautitlan.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía desde la ciudad de México á la de Toluca, y desde Tlalnepantla hasta Cuautitlan, será el que, conforme á los reconocimientos que se practiquen, apareciere ser el más conveniente para poner en comunicación á estas localidades.

Art. 3º La Compañía comenzará inmediatamente y á sus expensas, los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de la línea, y antes de comenzar los trabajos de construcción, remitirá al Ministerio de Fomento, para su examen, dos copias de los mapas de reconocimiento y de los planos del trazo del camino, á fin de que una de ellas se le devuelva con la nota de haber sido ó no aprobada, y la otra, con igual anotación, se conserve en los archivos del Ministerio.

Art. 4º Se asociará á cada una de las Secciones de Ingenieros destinadas á los reconocimientos y trazos, un perito que nombrará el Ejecutivo, y cuya remuneración, no excee-

diendo de cuatrocientos pesos cada mes, será pagada por la Empresa, la cual, con diez dias de anticipación, dará aviso al Ministerio de Fomento del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

Art. 5º La exactitud de los mapas y planos que hayan de someterse á la aprobación del Ejecutivo, será certificada por los peritos que á su nombre hayan intervenido en el levantamiento.

Art. 6º La ausencia de los peritos que ha de nombrar el Ejecutivo para el levantamiento de los planos y mapas, no será motivo para demorar los trabajos ni para considerarlos incompletos.

Art. 7º El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de diez kilómetros, que gradualmente se irán sometiéndolo á la aprobación del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de que, si á la Compañía le conviniere, pueda presentar el plano del trazo de toda la vía.

En caso de que dentro del mes siguiente á la aprobación de este Contrato, ó antes, la Compañía presentare los planos que actualmente tenga formados, la concurrencia del Ingeniero por parte del Gobierno, se exigirá solo para su revisión.

Las modificaciones que la Compañía pueda proponer á los trazos aprobados, se examinarán tambien con arreglo á lo prevenido en los artículos 3º, 4º y 5º

Art. 8º Los trabajos de construcción comenzarán inmedia-

tamente despues de la aprobación de los planos, y se continuarán hasta terminar el ramal de Cuautitlan, pudiendo la Compañía comenzar tambien simultáneamente los de la vía troncal para Toluca.

Art. 9º El ferrocarril á Toluca y el ramal á Cuautitlan deberán estar concluidos en el término de dos y medio años contados desde la fecha de la aprobación de este Contrato; pero si al espirar este plazo la construcción no estuviere terminada, podrá ampliarse por el Ejecutivo hasta por dos semestres, previo el pago por la Compañía de una multa de cincuenta mil pesos en dinero efectivo por cada semestre de próroga, además de la multa de que habla el art. 45.

Art. 10. A los nueve meses de aprobado este Contrato, estarán concluidos cuando menos cuatro kilómetros del ferrocarril á que él se refiere.

Art. 11. En el caso de que la Compañía concluyese el ferrocarril y su ramal dentro de un año contado desde la fecha de la aprobación de este Contrato, tendrá derecho á que se le aumenten, por vía de subvención, dos mil pesos por cada uno de los kilómetros que hubiere construido desde Tlalnepantla hasta Cuautitlan, y desde el punto de partida de la vía troncal hasta Toluca.

Art. 12. El ferrocarril será de construcción sólida, estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, y tendrá depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y al de la Compañía, á juicio de sus ingenieros. Los radios de las curvas podrán reducirse hasta cincuenta metros, y el peso de los rieles hasta veinte kilogramos por cada metro de largo; las pendientes no pasarán de cinco por ciento; el ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de 914 milímetros. Estas dimensiones podrán ser alteradas con permiso del Ministerio de Fomento.

### CAPÍTULO II.

*Auxilios ministrados por la Nación.*

Art. 13. Durante veinte años podrá la Empresa importar libres de derechos, el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotivas, plataformas, rieles y otros materiales que el Ministerio de Fomento declare necesarios para la construcción, reparación y explotación del ferrocarril y línea telegráfica. Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los Ministerios de Fomento y de Hacienda.

Art. 14. Los capitales empleados en la construcción de la vía, así como de sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere por leyes federales ó locales, durante veinte años, con excepcion de la del timbre, que deberá usar segun lo prevengan las leyes.

Art. 15. Para la construcción y explotación de la línea de ferrocarril y telégrafo autorizada por este Contrato, se concede á la Empresa el derecho de vía, por la anchura de setenta metros, en toda la extensión del ferrocarril, pudiendo sin embargo establecerse dentro de esta distancia otro ferrocarril, siempre que el Ejecutivo lo estime conveniente, con tal que no interrumpa la explotación del que es objeto de este Contrato. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua. De la misma manera podrá la Compañía tomar, de los terrenos de propiedad nacional, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y de sus dependencias, mientras estos terrenos no pasen á poder de particulares.

Art. 16. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos

y materiales de construcción de propiedad particular necesarios para el establecimiento y reparación de la vía y de sus dependencias, estaciones y demas accesorios, y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

I. En el caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos ó materiales de construcción de propiedad particular, el Ministro de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion que fijen dos peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si un mes despues de notificado al propietario el decreto de expropiacion, los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, será este nombrado por el Ministerio de Fomento.

II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó no nombrase su perito dentro de los ocho dias siguientes á la notificación del decreto de expropiacion, el Ejecutivo general autorizará la ocupacion, consignándose previamente en depósito por la Compañía, la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo; á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado, conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito si la declaración fuere de menor suma.

III. Los peritos, para hacer sus valúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños ó provechos que de la misma resulten al propietario.

Art. 17. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y de sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las leyes de minería.

Art. 18. La Empresa queda autorizada para emitir, con aprobación del Ejecutivo, acciones, bonos y obligaciones, y para disponer de ellos, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando á los hipotecarios el derecho de explotarlo y de explotar la línea telegráfica, en todo ó en parte, segun se fueren construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, pero con la condicion de que las hipotecas se harán á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas que hiciera la referida Empresa serán registradas en el Registro público de la ciudad de México, y ese requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal, en lo que se refiere á toda la línea de ferrocarril de la Empresa, sin necesidad de registro local en los lugares por donde pase.

Art. 19. Para auxiliar la construcción de la línea de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvención de ocho mil pesos por cada kilómetro de vía que construya y sea aprobado por el Ministerio de Fomento, segun los términos de este Contrato, sin duplicarse la subvención en caso de construirse doble vía, salva nueva concesion. Esta subvención será satisfecha por secciones de 10 kilómetros concluidos y aprobados por el Ministerio de Fomento, y podrá exportarse libre de derechos la suma equivalente luego que sea devengada, mientras subsista el impuesto sobre la exportacion.

Art. 20. La expresada subvención se pagará á la Compañía, á medida que la devengue, por la Tesorería general.

Art. 21. La lotería del ferrocarril de Toluca continuará haciéndose en la ciudad de México por el término de esta concesion, bajo las bases establecidas en la próroga otorgada por suprema resolución de 22 de Diciembre de 1876. El