

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 contribución ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere por leyes federales ó locales, durante veinte años, con excepción 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 nación, se entregarán á la Compañía sin retribución 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 expropiación 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 expropiación de los bienes privados cuya ocupación fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnización 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 expropiación, los peritos no estuviere de acuerdo en la designación 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 expropiación, el Ejecutivo general autorizará la ocupación, 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 contribución la cosa de cuya expropiación 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 condición 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 ejecución 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 concesión, 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 concesión. 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 exportación.

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 concesión, bajo las bases establecidas en la próroga otorgada por suprema resolución de 22 de Diciembre de 1876. El

producto líquido de dicha lotería, deducidos únicamente los gastos de administración, se aplicará á la Compañía para los gastos de la construcción del camino por cuenta de la subvención, liquidándose dichos productos cada vez que, con arreglo á lo dispuesto en el art. 19, se concluya algun tramo de ferrocarril, para que se haga el pago de la diferencia entre lo devengado y lo percibido por subvención, estándose por ambas partes á las liquidaciones que, visadas por el interventor del Gobierno, se remitan periódicamente al Ministerio.

Si despues de cubrirse el total de la subvención, hubiese un excedente de productos, este será entregado en la Tesorería general, previa liquidación.

Art. 22. Durante veinte años, contados desde esta fecha, los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles por el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

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

Art. 24. La Compañía queda obligada á cumplir, en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

CAPÍTULO III.

Condiciones relativas al servicio público y al transporte de mercancías y pasajeros.

Art. 25. La Compañía podrá poner en explotación los tramos que vaya construyendo, previo reconocimiento, hecho á sus expensas, por ingenieros nombrados por el Gobierno, el cual, oído el parecer de estos, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el Gobierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas de disenso.

Art. 26. Las vías férreas que en lo adelante se construyan podrán enlazarse con las que son objeto del presente Contrato, y sobre estas podrán circular los trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vías y de sus dependencias, una cantidad que no exceda al sesenta por ciento de lo que, con arreglo á la tarifa respectiva, debiera importar el flete de los efectos transportados. Además, la Empresa tendrá derecho de cobrar retribución, con arreglo á las Tarifas que en este artículo se expresan:

- I. Por el almacenaje de las mercancías.
- II. Por la conducción de pasajeros.
- III. Por el transporte de mercancías; y
- IV. Por la transmisión de telégramas.

TARIFA A.

Por el almacenaje de las mercancías que por más de cinco días y menos de quince deban permanecer en sus depósitos, las cuotas no excederán de un cuarto de centavo diario por cada bulto hasta 100 kilogramos, pudiendo cobrarse, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes, y duplicarse la cuota si el almacenaje pasare de veinte días, ó triplicarse si pasare de cuarenta, por los días de exceso.

TARIFA B.

Para el transporte de pasajeros, por cada kilómetro de distancia recorrida, y por cada persona transportada:

- Primera clase, un centavo.
- Segunda clase, tres cuartos de centavo.

Tercera clase, medio centavo.

Los niños de menos de diez años pagarán solamente la mitad del pasaje.

Los de menos de dos años no pagarán nada.

La cuota mínima para un adulto, por cualquiera distancia, podrá ser diez centavos.

A cada adulto se le librarán por lo menos veinticinco kilogramos de equipaje.

TARIFA C.

Para el flete de cada tonelada de mil kilogramos de mercancías, y para cada kilómetro de distancia:

Primera clase, cuatro centavos.

Segunda clase, tres centavos.

Tercera clase, dos centavos.

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

La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de 10 centavos por un pasajero, por cualquiera distancia.

TARIFA D.

Para el transporte de animales y de varios objetos:

Caballos, mulas, toros y vacas, por cabeza..... 0.0300

Cerdos, asnos y terneras, por idem..... 0.0150

Ganado menor, por idem..... 0.0075

Perros..... 0.0150

Carruajes ligeros en plataforma, por cada uno.. 0.0300

Coches, carretelas y carruajes comunes de cuatro

ruedas en plataforma, por idem..... 0.0500

Cadáveres en wagon separado en tren de mercancías, por idem..... 0.1000

Joyería y piedras preciosas, millar..... 0.0025

Plata en tejos, en barras, labrada ó acuñada, por

millar..... 0.0025

Oro en idem idem idem idem..... 0.0025

TARIFA E.

TELÉGRAMAS.

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, 15 centavos.

Por cada diez kilómetros más de distancia, hasta un centavo de aumento.

Por cada palabra de exceso que sobre las diez primeras contenga el mensaje, se cobrará cuando más la vigésima parte de lo que en razón de la distancia le corresponda.

Art. 27. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y de pasajeros, con relación á las dificultades y gastos de tracción de los diversos puntos de la línea, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximo fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

Cada dos años, al hacerse la clasificación de las mercancías expresadas en el art. 30, se hará también una regulación de los productos líquidos de la explotación, con relación al capital que realmente se hubiere invertido en la Empresa, deducido de su monto el de la subvención. Si este producto no alcanzare para cubrir un interés anual de diez por ciento sobre el costo real del ferrocarril y de sus dependencias, deducida la subvención, podrán aumentarse, de acuerdo con el Ejecutivo, las tarifas que hubieren regido en el bienio anterior, hasta donde se juzgue necesario para obtener el expresado diez por ciento, sin que en ningun caso ni por ningun motivo puedan exceder al duplo de las que contiene el art. 26.

Art. 28. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobación del Gobierno, para los objetos ó efectos que por no deber, prudencialmente, sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete ó almacenaje superior al que se expresa en el art. 26.

Art. 29. Toda alteración en las tarifas en virtud de lo prevenido en el art. 27, se anunciará por ella con una anticipación de sesenta días por lo menos.

Art. 30. La distribución de efectos en las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Ejecutivo, luego que haya sido aprobado este Contrato, y en lo sucesivo cada dos años, para que rijan por un bienio, contado desde el 1º de Enero de los años impares.

Los cereales nacionales, los rieles y materiales para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

Art. 31. El transporte de tropas, material de guerra, ingenieros, agentes y comisionados en servicio público, la transmisión de mensajes telegráficos, y cualquier otro servicio del Gobierno Federal, se hará por la mitad de la cuota que corresponda según la tarifa común.

Los rieles y materiales para la construcción de ferrocarriles gozarán también una rebaja de cincuenta por ciento con relación á la tarifa común, sin perjuicio de lo expresado en el artículo anterior.

Art. 32. La correspondencia, impresos y empleados despachados por las Administraciones de Correos, serán conducidos gratis.

CAPÍTULO IV.

Obligaciones impuestas á la Empresa.

Art. 33. La Compañía es y será siempre mexicana, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fueren extranjeros, y estará sujeta exclusivamente á la jurisdicción de los Tribunales de la República en todo aquello cuya causa y acción tenga lugar dentro de su territorio. Ella misma y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera: nunca podrán alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea: solo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y por consiguiente sin que tengan ingerencia alguna los agentes diplomáticos extranjeros.

Art. 34. La Compañía no podrá traspasar, ni hipotecar, ni en manera alguna enajenar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni sus propiedades anexas, á ningun Gobierno extranjero; siendo nula la enajenación ó hipoteca que se hiciera contra esta prevención.

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

Art. 35. La Empresa establecerá en la capital un apoderado amplio y suficientemente autorizado ó instruido, para entenderse con el Gobierno Federal y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que por este contrato se imponen á la Compañía.

Art. 36. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en este Contrato, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones: la suspensión durará solo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo sumo dentro de dos meses despues de haber cesado, haciendo la expresada presentación dentro de

los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

CAPÍTULO V.

Cláusulas generales diversas.

Art. 37. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de las sucursales que pueda tener en los diversos lugares del país ó del exterior en que tenga interés.

Art. 38. El Gobierno estará representado en la Junta Directiva por las dos séptimas ó por las tres undécimas partes de los directores, y los que nombrare con tal objeto tendrán las mismas facultades y prerogativas que los demas.

Los Estatutos de la Compañía y los reglamentos de sus relaciones con el público para todo lo que no está prevenido en el presente Contrato, se someterán á la aprobación del Ejecutivo ahora, y en lo sucesivo cada vez que se pretenda hacer en ellos alguna modificación.

Art. 39. Cuando se suscitase alguna duda ó cuestión respecto de la interpretación ó cumplimiento de las estipulaciones del presente Contrato, se decidirá por los Tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma, excepto el caso de caducidad, que deberá ser declarado gubernativamente por el Ejecutivo.

Art. 40. La misma línea férrea de que se habla en este Contrato, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridas por la Compañía en virtud de cesión ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyan el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, la cual tendrá derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad, pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, siempre que no alteren las condiciones de este Contrato.

Art. 41. Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán en el art. 46, la presente concesión quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y de la posesión de todas las propiedades, y de las porciones del ferrocarril y de la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague la subvención que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido, subsistiendo en la porción ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que tuviere la Compañía, las obligaciones que con relación á toda la línea establece este Contrato.

Art. 42. Los que robasen rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por los agentes de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados según la gravedad de su delito.

Art. 43. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, el importe de los materiales y todos los gastos hechos en la construcción del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo harán en representación de la misma Compañía.

Art. 44. La Compañía presentará al Ministerio de Fomento, en el mes de Enero, un informe anual, bajo protesta de ser verdadero, que comprenda precisamente los puntos siguientes:

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

IV. Monto de las obligaciones emitidas y productos de la emision.

V. Denda flotante y otras de la Compañía, explicando la clase á que pertenezcan.

VI. Importe de lo devengado y percibido por subvencion.

VII. Número de kilógramos de camino construido y puesto en explotacion.

VIII. Descripcion y costo real del camino construido.

IX. Descripcion y costo probable de la parte por construir.

X. Cantidad percibida por pasajeros, y número de los de cada clase.

XI. Cantidad percibida por fletes, especificando la clase de la carga conducida.

XII. Gastos de explotacion.

Art. 45. La Compañía garantiza el cumplimiento de las obligaciones que le impone este Contrato, con el valor que tiene la parte del ferrocarril construido hasta Tlalnepantla. En el evento de que por cualquiera causa dejare de terminar toda la via en el plazo estipulado en el artículo 9º de este Contrato, pagará en favor del tesoro federal, y con los productos netos de la explotacion de la parte construida, una multa de mil pesos por cada uno de los kilómetros que hubiere dejado de construir.

Art. 46. Las concesiones hechas por este Contrato caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no hacer la construccion en los términos prevenidos en los artículos 9 y 10.

II. Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella derivan, á algun Gobierno ó Estado extranjero,

ó por admitirlo como socio en la Empresa, siendo además nula, por el mismo hecho, toda estipulacion en este sentido.

La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo, conforme á la prevencion del artículo 39.

Art. 47. En caso de caducidad, por no concluirse el camino en los plazos fijados en los artículos 9 y 10, perderá la Empresa las concesiones otorgadas por este Contrato, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la dicha Empresa conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion. El Gobierno de la República, ó el individuo ó compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente hecho segun el valúo 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.

Si la caducidad fuere causada por enajenacion, traspaso ó hipoteca á un Gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, además de la nulidad del acto y de la caducidad del presente Contrato, incurrirá la Empresa en una multa igual al valor del ferrocarril y de sus accesorios.

Art. 48. Quedan sin valor alguno las concesiones anteriores á la presente, así como los derechos y obligaciones que de ellas se derivan, y todo el ferrocarril de México á Toluca, con su ramal á Cuautitlan, se regirá por este Contrato.

México, Noviembre 15 de 1877.—VICENTE RIVA PALACIO
—M. Bengoa.—Luis Mendez.

Documento número 2.

DECRETO.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª.—El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“**PORFIRIO DIAZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:**

Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

•El Congreso de los Estados-Unidos Mexicanos decreta:

CAPÍTULO I.

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

Art. 1º Se autoriza á la Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan, para continuar la construccion y para la explotacion, durante noventa y nueve años, de una línea de ferrocarril con su telégrafo correspondiente, de la ciudad de México á la de Toluca, tocando en la de Lerma, con un ramal para Cuautitlan.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la via 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 comunicacion 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 construccion remitirá al Ministerio de Fomento, para su exámen, 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 anotacion, 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 remuneracion, no excediendo de cuatrocientos pesos cada mes, será pagada por la Empresa, la cual, con diez dias de anticipacion, 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 aprobacion 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 sometiendo á la aprobacion del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de que, si á la Compañía le conviniere, pueda presentar el plano del trazo de toda la via. En caso de que dentro del mes siguiente á la aprobacion 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 revision.

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 construccion comenzarán inme-

diatamente despues de la aprobacion de los planos, y se continuarán hasta terminar el ramal de Cuautitlan, pudiendo la Compañía comenzar tambien simultáneamente los de la via troncal para Toluca.

Art. 9º El ferrocarril de Toluca y el ramal á Cuautitlan deberán estar concluidos en el término de dos y medio años, contados desde la fecha de la aprobacion de este Contrato; pero si al espirar este plazo la construccion 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 diez 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 aprobacion de este Contrato, tendrá derecho á que se le aumenten, por via de subvencion, dos mil pesos por cada uno de los kilómetros que hubiere construido desde Tlalnepantla hasta Cuautitlan, y desde el punto de partida de la via troncal hasta Toluca.

Art. 12. El ferrocarril será de construccion sólida, estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotacion, 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 kilógramos por cada metro de largo; las pendientes no pasarán de cinco por ciento; el ancho de la via 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 Nacion.

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 construccion, reparacion y explotacion del ferrocarril y línea telegráfica. Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los Ministerios de Fomento y Hacienda.

Art. 14. Los capitales empleados en la construccion de la via, 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 las 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 construccion y explotacion de la línea de ferrocarril y telégrafo autorizada por este Contrato, se concede á la Empresa el derecho de via por la anchura de setenta metros en toda la extension 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 explotacion del que es objeto de este Contrato. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la Nacion, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna. De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos de propiedad nacional los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y de sus dependencias, mientras estos terrenos no pasen á poder de particulares.

Art. 16. Previa la debida indemnizacion, la Empresa po-

drá tomar, conforme á las leyes de la materia, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular necesarios para el establecimiento y reparacion de la via y de sus dependencias, estaciones y demas accesorios. Entretanto se expide la ley reglamentaria del art. 27 de la Constitucion general, se establecen las reglas siguientes:

I. En caso de que no haya avenimiento entre la Empresa y los propietarios de los terrenos ó materiales de construccion, se nombrará un perito valuador por cada una de las dos partes, y ambos peritos presentarán sus valúos dentro del término de un mes: si estos son discordantes, se someterá el negocio á conocimiento del juez de Distrito respectivo, para que, abriendo un juicio verbal, y nombrando, si lo creyere conveniente, un perito tercero en discordia, falle dicho funcionario, dentro del perentorio término de un mes, sobre lo que sea de justicia dar por indemnizacion al dueño de los terrenos ó materiales que deban ser ocupados por la Empresa. El fallo del juez de Distrito se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad.

El negocio de la indemnizacion no se someterá al juez de Distrito en caso de que el propietario y la Empresa convengan en sujetarlo á la decision de árbitros arbitradores.

II. Si el dueño de la propiedad que deba ser ocupada por causa de utilidad pública para la construccion y reparacion de la vía férrea, de sus dependencias y accesorios, no nombrare su perito valuador dentro del término de quince dias despues de notificado por el juez de Distrito á pedimento de la Empresa, dicho funcionario nombrará de oficio un valuador que represente los intereses del dueño.

III. Si el poseedor ó dueño de la propiedad que deba ocuparse, fuere incierto ó dudoso, el juez de Distrito fijará como monto de la indemnizacion la cantidad que resulte en vista del valúo del perito que nombre la Empresa y del que el mismo juez designe en representacion de los legítimos dueños de las propiedades en cuestion. La cantidad que definitivamente se fije será depositada conforme á las prescripciones legales, para entregarla á quien corresponda.

IV. Los peritos, para hacer sus valúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños y 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 los 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 Compañía queda autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y para disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando á los hipotecarios el derecho de explotarlo y de explotar la línea telegráfica, en todo ó en parte, segun se fuere construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, pero con las condiciones siguientes: 1º La hipoteca se hará á favor de individuos ó asociaciones particulares. 2º No excederá de \$10,000 por kilómetro y de la mitad del costo de las estaciones, material rodante y demas dependencias de la línea; y 3º Al entrar la via al dominio de la Nacion, por el derecho de reversion que se le reserva en esta ley, el rédito de los capitales impuestos á hipoteca, no será mayor del 10 por 100 anual, ni la Nacion será responsable del pago de réditos vencidos con anterioridad.

Las hipotecas que hiciera la referida Compañía 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 Compañía, sin necesidad de registro local en los lugares por donde pase.

Art. 19. Para auxiliar la construccion de la línea de ferro-