

nitivamente importe el valúo, será abonada en la liquidación que se haga á la Empresa, y el excedente de ella será cubierto puntualmente por el Erario federal.

III. Igual procedimiento se observará respecto de las estaciones, almacenes de depósito y demás edificios necesarios para la explotación de la vía.

Palacio del Poder Legislativo en México, á 15 de Diciembre de 1877.—*Ignacio Cejudo*, diputado vicepresidente.—*V. L. Villareal*, senador presidente.—*Enrique M. Rubio*, diputado secretario.—*G. Raigosa*, senador secretario."

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

Dado en el Palacio Nacional de México, á 21 de Diciembre de 1877.—*PORFIRIO DIAZ*.—Al C. Vicente Riva Palacio, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

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

México, Diciembre 21 de 1877.—*RIVA PALACIO*.

## VIII

Documento núm. 9.

### FERROCARRIL DE SONORA.

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

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

Que en uso de la facultad concedida al Ejecutivo en el párrafo 2º, fracción 3ª, art. 33 de la ley de 17 de Junio de 1875, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único.—Se traspasa á los Sres. Sebastian Camacho, en representación de D. Roberto R. Symon, y á D. David Fergusson, la concesión otorgada en 17 de Junio de 1875,

para construir un ferrocarril y su correspondiente telégrafo en el Estado de Sonora, cuya concesión fué declarada caduca en 12 del actual.

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

Dado en el Palacio nacional de México, á 19 de Junio de 1877.—*PORFIRIO DIAZ*.—Al C. Vicente Riva Palacio, Ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Libertad en la Constitución. México, Junio 19 de 1877.—*RIVA PALACIO*.

Documento núm. 10.

**CONTRATO celebrado entre el C. Ministro de Fomento en representación del Ejecutivo de la Union, y los Sres. David Fergusson y Sebastian Camacho en representación del Sr. Roberto R. Symon, para la construcción de un Ferrocarril desde el Puerto de Guaymas hasta el límite Norte del Estado de Sonora ó del de Chihuahua.**

#### CAPÍTULO I.

##### *Construcción de la vía férrea.*

Art. 1º Se autoriza á los Sres. David Fergusson y Roberto R. Symon, ó á la Compañía limitada que ellos organicen dentro ó fuera del país, para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo, desde el puerto de Guaymas hasta la frontera Norte del Estado de Sonora ó del de Chihuahua.

Art. 2º El trazo que deberá seguir dicha vía férrea será el que, conforme á los reconocimientos que haga la Compañía y apruebe el Ministerio de Fomento, fuere el más á propósito para poner el puerto de Guaymas en comunicación

con la ciudad de Hermosillo, y continuando hacia el Norte llegue hasta el punto de la Frontera ya expresado, pudiendo la Compañía, si le conviniere, ligar la línea principal por medio de los ramales correspondientes, con las ciudades de Ures y Álamos, y enlazarla con algún ferrocarril de los Estados Unidos de Norte-América, pero sin ocupar los caminos públicos.

Art. 3º La Compañía hará á sus propias expensas los reconocimientos necesarios, con el fin de precisar el trazo de las líneas del ferrocarril que se expresan en el presente Contrato, y antes de comenzar la construcción de la vía, remitirá al Ministerio de Fomento, para su aprobación, dos ejemplares de los planos del reconocimiento y del trazo del camino, á fin de que uno de ellos le sea devuelto con la nota de haber

sido aprobada ó reprobada, y la otra, con igual explicación, se conserve en los archivos del Ministerio.

Art. 4º El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de 100 kilómetros, y el de los 100 primeros será concluido, y los planos correspondientes sometidos al Ministerio de Fomento para su aprobación, dentro del término de catorce meses, y el de los subsecuentes dentro de veinte meses contados desde la fecha de la aprobación de este Contrato.

Art. 5º Cuando sean presentados los planos al Ministerio de Fomento, deberá este resolver dentro de un mes respecto de los correspondientes á la primera sección, y dentro de dos meses respecto de los correspondientes á las restantes.

Art. 6º Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que nombrará el Ejecutivo, y cuya remuneración, no excediendo de 400 pesos cada mes, será pagada por la Compañía, á cuyo efecto esta comunicará al Ministerio de Fomento, con dos meses de anticipación, el tiempo y lugar en que comenzarán aquellos por la primera sección, y con cuarenta días para las subsecuentes.

La ausencia de los ingenieros del Gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

Art. 7º Los trabajos de construcción del ferrocarril deberán comenzar dentro de doce meses contados desde que sean aprobados por el Ministerio de Fomento los planos de la primera sección de 100 kilómetros de que se habla en el artículo anterior, y dentro de veinte meses contados desde la misma fecha, deberán estar concluidos á lo menos 50 kilómetros, partiendo desde la ciudad de Guaymas. En cada uno de los años posteriores se construirán 100 kilómetros, hasta la conclusión de la línea principal del ferrocarril á que se refiere este Contrato.

Art. 8º La línea principal del ferrocarril á que se refiere el art. 1º, deberá estar concluida en el término de cinco y medio años, contados desde la fecha de la aprobación de este Contrato.

Art. 9º En caso de que la Compañía concluyese dicha línea principal en el período de un año menos que el término estipulado de cinco y medio años, el Gobierno le pagará, como premio, la suma de cuarenta mil pesos. Si el camino se concluyese en dos años menos del término estipulado, el premio será de ochenta mil pesos por cada uno de los dos años referidos.

Art. 10. El ferrocarril será de simple ó de doble vía de 1.45 metros de ancho (cuatro pies ocho y media pulgadas inglesas); será de construcción sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

El ancho de la vía podrá reducirse, previo permiso del Ejecutivo.

#### CAPÍTULO II.

##### *Bases de la Compañía.*

Art. 11. La posesión y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en el presente Contrato, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por él, pertenecen á la Compañía limitada del ferrocarril de Sonora.

Art. 12. Dicha Compañía y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas, empleados ó con cualquiera otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que dentro del territorio de la República se relacione con la referida Empresa.

No podrán alegar derecho de extranjería con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, ni aun alegando

denegación de justicia, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni podrán emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

Art. 13. Los estatutos de la Compañía limitada y las bases de su organización, se someterán al Ministerio de Fomento, para su aprobación, en el término de once meses, contados desde la aprobación de este Contrato, y el Ministerio resolverá dentro de un mes después de la presentación.

Art. 14. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de Guaymas, sin perjuicio de los demás que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses; y mantendrá en la ciudad de México un representante ampliamente facultado y autorizado para tratar con el Gobierno Federal acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta concesión, y á cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relación al asunto.

Art. 15. Cuando se suscitare 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.

Art. 16. La línea principal del ferrocarril y los ramales de que se habla en esta concesión; los terrenos y demás propiedades adquiridas legalmente por la Compañía en virtud de cesión ó compra; los edificios, almacenes, talleres, estaciones, maquinarias, útiles, materiales y demás objetos que constituyan el ferrocarril y línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad perpetua de la Compañía, la cual tendrá el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad; pero estará sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este Contrato. Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesión quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y de la posesión de todas las propiedades dichas, y de las porciones del ferrocarril, muelle y línea telegráfica que hubiere construido. Conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague, en la forma establecida en los artículos 22 y 23, 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. 17. La Compañía tendrá derecho de enlazar la vía férrea que va á construir con cualquiera otro ferrocarril que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril en conexión ó consolidación con cualquiera otra Empresa de ferrocarril, de acuerdo con lo mismo y bajo los términos que juzgue más convenientes.

#### CAPÍTULO III.

##### *Concesiones y prohibiciones.*

Art. 18. La Compañía limitada del ferrocarril de Sonora, y cualesquiera otras que puedan sucederle en lo futuro, en toda la vía ó en secciones de ella, no podrán en ningún tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones del presente Contrato, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni las propiedades anexas, ni las acciones que emita, á algún Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningún caso como socio en la Empresa; y cualquiera estipulación hecha con violación de este artículo, será nula y de ningún valor.

Art. 19. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de este Contrato en toda la vía ó en las secciones de ella, á alguna compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo Federal; y cualquiera traspaso



- XI. Cantidad percibida por fletes, especificando la clase de la carga conducida.  
XII. Gastos de explotacion.

## CAPÍTULO IV.

## Tarifas.

Art. 39. Las secciones de ferrocarril, segun fueren concluyéndose, serán inmediatamente examinadas por un Ingeniero nombrado por el Ejecutivo, quien, oído el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo. En este segundo caso, el Ejecutivo publicará el informe del Ingeniero que haya practicado el reconocimiento y las causas del disenti-miento.

Art. 40. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los siguientes:

## Por flete de cada tonelada de mil kilogramos.

Primera clase.....	\$ 0.10	por kilómetro.
Segunda clase.....	„ 0.07	„ „
Tercera clase.....	„ 0.05	„ „

## Por transporte de pasajeros.

Primera clase.....	„ 0.07	„ „
Segunda clase.....	„ 0.04	„ „

Art. 41. La Compañía no tendrá obligacion de recibir me-nos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de 10 centavos por un pasajero, por cualquiera distancia.

Art. 42. Se establecerán tarifas especiales que se someterán cada dos años á la aprobacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que, por no deber, prudencialmente, sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete superior al del artículo 40.

Art. 43. Si la Compañía arreglase sus tarifas á precios me-nores que el máximo fijado en este Contrato, ó menores que el máximo que pueda establecerse despues de un año, conforme al art. 44, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciere, subiendo las tarifas de mercancías dentro del máxi-mum, sino despues de cuatro meses de haber avisado al pú-blico, ó dentro de dos meses si las bajase.

Art. 44. Si las tarifas de pasaje y flete establecidas en el art. 40 producen á la Compañía una utilidad que en cada año no exceda al 12 por 100 del costo efectivo del ferrocarril y de sus dependencias, deducida la subvencion, se reducirán, de acuerdo con el Ejecutivo, hasta que produzcan esa suma.

Art. 45. La distribucion de efectos en las tres clases de ta-rifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Ejecutivo

cuando vaya á comenzarse la explotacion, y en lo sucesivo cada dos años, para que rija por un bienio contado desde 1º de Enero de los años impares.

Art. 46. Desde que comience la explotacion del camino hasta Hermosillo, y sucesivamente la de las demas secciones, los cereales nacionales se conservarán siempre en la tercera clase.

Art. 47. El Gobierno Federal disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mu-las y cualesquiera otros objetos ó efectos destinados á su ser-vicio, que se conduzcan de uno á otro punto de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de fuerzas militares, la baja de un 50 por 100 sobre los precios que se cobren segun la tarifa general fijada en esta concesion.

La misma baja de un 50 por 100 se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público.

Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran co-meterse, se establecerán, con aprobacion del Ejecutivo, los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en ca-da caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes, munici-ones ú otros efectos destinados á su servicio, y de pasajes militares y empleados federales, se dará por el Ejecutivo ó por los funcionarios superiores, autorizados por él para este objeto, la órden especial correspondiente.

Art. 48. Tanto los rieles como los otros materiales para la construccion de ferrocarriles, pagarán como *máximum* la mi-tad del flete de última clase que se cobre á los particulares.

Art. 49. Por el término de quince años, contados desde la aprobacion de este Contrato, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril, segun se vaya poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos y empleados des-pachados por la Administracion de Correos en servicio de la misma; pero ese servicio se hará de manera que no se intro-duzca por este motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía sobre las horas de salida y detencion en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de Correos por las lí-neas de la Compañía será materia de contrato; pero bajo la base de que los fletes que por él se cobren no serán superio-res á los de la última clase.

Art. 50. Los inmigrantes que, con la debida autorizacion del Gobierno, llegaren á la República, gozarán de las ven-tajas concedidas á la fuerza armada.

Art. 51. Los Sres. Fergusson y Symon renuncian todos los derechos que los fueron otorgados por el decreto de 19 de Junio de 1877, el cual quedará derogado tan luego como el presente Contrato se eleve al rango de ley.

México, Octubre 12 de 1877.—VICENTE RIVA PALACIO.—  
David Fergusson.—Por poder de Roberto R. Symon, Sebastian Camacho.

## IX

Documento núm. 11.

## FERROCARRIL INTEROCEÁNICO.

CONTRATO celebrado entre el C. Ministro de Fomento en representacion del Ejecutivo de la Union, y la Compañía William I. Palmer y James Sullivan y socios, para la construccion y explotacion de varias vias férreas en la República Mexicana.

## CAPITULO I.

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

Art. 1º Se autoriza á la Compañía William I. Palmer, J. Sullivan y socios y á las compañías limitadas que organice, para construir y explotar una línea de ferrocarril y su cor-respondiente telégrafo, desde la ciudad de México al Océano Pacífico y al Rio Bravo del Norte.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la via desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, será el que, conforme á los reconocimientos que haga la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, apareciere ser el más á propósito para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuese practicable, y cuyos ramales la Compañía queda autorizada para construir, conservar y ex-plotar, bajo las mismas bases de la línea principal, con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos, Guadalajara y Toluca (en caso de que la Compañía que actualmente tiene la concesion de la línea entre la ciudad de México y la última mencionada, no la concluya, ó en caso de que dicha Compañía haga un con-venio con la de W. I. Palmer, James Sullivan y socios), y para establecer una comunicacion desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, en cualquier punto de la costa, des-de el puerto del Manzanillo al de San Blas inclusive, que se elija de preferencia por la Compañía, con la aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 3º La via hasta el Rio Bravo del Norte, partirá del punto de la via al Pacífico que, segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, pare-ciere más conveniente, y seguirá la direccion que conforme á los mismos requisitos apareciere ser la más á propósito para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuese practicable, y cuyos ramales la Com-pañía queda autorizada para construir, conservar y explotar bajo las mismas bases de la línea principal, con las ciuda-des de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando á un punto del Rio Bravo del Norte en Chihuahua, ó en cualquiera otra parte que la Compañía, despues de los reconocimientos necesarios, elija, con aprobacion del Ejecutivo, en cuyo punto el ferro-carril hará su enlace, si fuere posible, con algun otro de los Estados-Unidos.

Art. 4º La Compañía ó compañías comenzarán inmedia-tamente los reconocimientos necesarios y á sus propias ex-

piensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas ya ex-presadas. Antes de comenzarse los trabajos de construccion en cualesquiera de las secciones de la línea, se remitirá al Mi-nisterio de Fomento, para su aprobacion, copia de los mapas de los reconocimientos y de los planos del trazo de la seccion cuya construccion empiece.

El reconocimiento general que se haga para determinar el trazo de la primera seccion de 150 kilómetros por lo menos, se concluirá, y los planos correspondientes se presentarán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del tér-mino de cuatro meses contados desde la fecha de la fianza, de que se hablará despues; y sucesivamente se irán presen-tando los planos de las demas secciones de 150 kilómetros, de modo que no se interrumpan los trabajos de construccion, y que el trazo general de las dos vias principales al Pacífico y á la frontera esté concluido en tres años, contados desde la fecha de esta ley.

Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros des-tinados por la Compañía para los reconocimientos, un Inge-niero nombrado por el Ejecutivo. La remuneracion de este Ingeniero será fijada de antemano por convenio con el Minis-terio de Fomento, y pagada por la Compañía. Esta comuni-cará á la Secretaría de Fomento, por lo menos con diez dias de anticipacion, la fecha en que deban comenzarse los reco-nocimientos; pero estos no sufrirán dilacion ni se considera-rán incompletos por la ausencia del Ingeniero del Gobierno.

Art. 5º Los trabajos de construccion de la línea principal del ferrocarril de México al Pacífico, deberán comenzar lue-go que estén aprobados los planos de la primera seccion de 150 kilómetros, y dentro de diez y ocho meses, contados desde la misma fecha, se concluirán á lo menos 150 kilómetros de dicha línea. En cada uno de los años posteriores, despues de haber espirado los dichos diez y ocho meses, se construirán á lo menos 120 kilómetros, ó 240 kilómetros cada dos años.

Art. 6º Luego que estuvieren concluidos los reconocimien-tos necesarios y determinado el punto del Pacífico adonde ha de llegar el ferrocarril, comenzarán inmediatamente los tra-bajos en dicho punto. La construccion de la línea desde el Rio Bravo del Norte, no podrá comenzar antes de la conclusion de la línea troncal de México al Pacífico, y entonces podrá comenzarse simultáneamente por el rio y por el punto de union con el Pacífico.

Art. 7º Las líneas troncales al Pacífico y al Rio Bravo del Norte deberán concluirse en el período de ocho años, conta-dos desde la promulgacion de la presente concesion.

Art. 8º En caso de que se concluyere el ferrocarril desde la ciudad de México al Pacífico y hasta el Rio Bravo del Nor-