

nipoteka ó traspaso de la concesion á un gobierno extranjero, ó por admitirlo como socio, la Compañía perderá en beneficio de la Nacion la parte del camino que hubiere contruido, en el caso de que la enajenacion, hipoteca ó traspaso, haya sido hecha con consentimiento ó aprobacion de la Compañía.

"México, Junio 7 de 1881.—*M. Fernandez*, oficial mayor.—*John B. Frisbie*.

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

"Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Union, en México, á 7 de Junio de 1881.—*Manuel Gonzalez*.—Al C. Manuel Fernandez, oficial mayor de la Secretaría de Estado y del despacho de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio."

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

Libertad en la Constitucion. México, Junio 7 de 1881.—*M. Fernandez*, oficial mayor.

"Diario Oficial."—Número 136.—Junio 9 de 1881.

NUMERO 167.

DECRETO.

Secretaría de Estado y del despacho de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3^a

"*MANUEL GONZALEZ*, *Presidente constitucional de los Estados-Únidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

"Que en uso de la autorizacion concedida al Ejecutivo por el decreto de 23 de Mayo del corriente año, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

Celebrado entre el C. Manuel Fernandez, oficial mayor de la Secretaría de Fomento, en representacion del Ejecutivo Federal y el Sr. Francisco De Gress, representante de la Compañía del "Ferrocarril Internacional Reformado" [International Railway Improvement Company,] para la construccion y explotacion del Ferrocarril Oriental Mexicano Interocéanico é Internacional.

CAPÍTULO I.

Construccion de la vía férrea.

Art. 1^o Se autoriza á la Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado (International Railway Improvement Company) para construir y explotar por el término de noventa y nueve años, contados desde la fecha de esta concesion, una vía férrea con su correspondiente línea telegráfica, que partiendo de un punto del

Rio Bravo del Norte, situado entre Laredo y Reynosa, continúe hácia el Sur entre los meridianos de longitud, 1° al Oeste y 2° al Este del meridiano de México, pasando por San Fernando y Santander Jimenez, con obligacion de construir un ramal de este punto á Ciudad Victoria, cuyo ramal podrá prolongarse por Tula hasta San Luis Potosí, estando obligada la Compañía á construir ramales á Matamoros y á la Barra de Jesus María, en caso de que este último puerto se abra al comercio de altura y cabotaje, previas las mejoras que á bien tenga hacer el Ejecutivo. La vía troncal deberá continuar desde Santander Jimenez y dentro de los citados meridianos, hasta buscar el ascenso más conveniente á la Mesa Central para llegar á México; y pudiendo de aquí prolongarse la vía férrea hasta las costas del Pacífico, en un punto comprendido entre los meridianos 0° y 6° longitud Oeste de la capital de la República. La vía troncal podrá bifurcarse ántes de su ascenso á la Mesa Central para pasar por Papantla y Misantla, terminando en Veracruz, con ramales á Soto la Marina, Tampico, Tuxpan y Tecolutla ó Nautla.

Al espirar los noventa y nueve años de la concesion, el ferrocarril pasará en buen estado y libre de todo gravámen al poder de la Nacion; pero el Gobierno deberá comprar todas las estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere la Compañía para el uso y explotacion del camino, con obligacion de pagar al contado el precio que á tales

estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres fijen dos peritos nombrados uno por cada parte, y un tercero, en caso de discordia, designado previamente por los mismos. Si entónces conviniere al Gobierno arrendar ó enajenar el ferrocarril, gozará la Compañía del derecho de preferencia por el tanto.

Art. 2º Los trazos que deberán seguir las líneas á que este Contrato se refiere, serán los que, conforme á los reconocimientos y estudios que haga la Compañía y apruebe la Secretaría de Fomento, se consideren como más á propósito para realizar las comunicaciones entre los puntos ya dichos.

Art. 3º Los plazos para comenzar y concluir los reconocimientos y trazos expresados, serán los siguientes:

I. Los reconocimiento y trazos del camino empezarán tres meses despues de sancionado este Contrato.

II. Los reconocimientos de la primera seccion de cien kilómetros estarán concluidos nueve meses despues de comenzado su estudio, y los demas tramos de cien kilómetros se irán presentando en iguales períodos de tiempo.

La Secretaría de Fomento deberá resolver, dentro de un mes de presentados los planos, sobre su aprobacion definitiva.

Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinadas á los reconocimientos y trazos, un ingeniero que deberá nombrar el Ejecutivo, cuya remune-

ración, sin exceder de cuatro mil pesos anuales, será fijada por éste y pagada por la Compañía, á cuyo efecto ésta comunicará á la Secretaría de Fomento, con un mes de anticipación, la fecha en que comenzarán los estudios de la primera sección, y con cuarenta días para los subsecuentes reconocimientos.

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

Art. 4º La construcción de la línea del Rio Bravo del Norte á la ciudad de México, comenzará ochenta días después de la aprobación de los planos de la primera sección de cien kilómetros, y se terminará con los ramales que tienen el carácter de obligatorios, dentro del plazo de cinco años, contados desde la fecha en que se comiencen los trabajos de construcción; en el concepto de que una vez comenzados dichos trabajos, se proseguirán sin interrupción, debiendo hacer la Compañía cada dos años doscientos kilómetros de vía férrea por lo menos. Las demás líneas especificadas en el artículo 1º, y que definitivamente adopte la Compañía, deberán estar concluidas dentro del plazo de diez años, contados desde la fecha expresada ántes.

Art. 5º Las líneas serán de simple ó doble vía, de un metro cuarenta y cuatro centímetros de anchura (cuatro pies ocho y media pulgadas inglesas), de construcción sólida, y estarán provistas de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz ex-

plotación, estableciéndose depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interés público y á los negocios de la Compañía.

La construcción de doble vía no da derecho para cobrar doble subvención.

CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

Art. 6º La posesión y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la "Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado" (International Railway Improvement Company), la que sin embargo podrá, previo permiso del Ejecutivo, traspasar los expresados derechos, concesiones y obligaciones, á una ó más compañías que al efecto organice.

Art. 7º La Compañía ó compañías serán siempre mexicanas, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fueren extranjeros: estarán sujetos á la jurisdicción de los tribunales de la República, en todos los negocios cuya causa y acción tenga lugar dentro de su territorio.

Ellas mismas y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren 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; solamente tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y por consiguiente, no podrán tener ingerencia alguna en los asuntos que se refieran á la Empresa, los agentes diplomáticos extranjeros.

Art. 8º Para que pueda verificarse el traspaso de todas ó de alguna de las líneas á que se refiere el art. 1º de esta ley, la Compañía ó compañías á quienes dicho traspaso se haga, deberán estar organizadas, suscrito cuando menos un capital de un millon de pesos, y enterado en dinero, en la tesorería de la Compañía ó compañías, el diez por ciento de la suscripcion, cuyos hechos se comprobarán legalmente ante la Secretaría de Fomento, al pedir el permiso para el traspaso.

Art. 9º La "Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado" (International Railway Improvement Company), así como la Compañía ó compañías que organice, abrirán en esta capital, al mismo tiempo que en el extranjero, y bajo las mismas bases, la suscripcion de acciones.

Art. 10. Los Estatutos de la "Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado" (International Railway Improvement Company), así como las bases de su organizacion, serán sometidos á la aprobacion de la

Secretaría de Fomento, dentro de nueve meses contados desde esta fecha.

Los de la Compañía ó compañías á quienes se hiciera el traspaso de alguna línea, serán igualmente presentados para el mismo efecto dentro de los nueve meses siguientes al traspaso.

Art. 11. La Compañía ó compañías tendrán su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demas que puedan establecer en los diversos lugares del exterior en que tengan intereses; y dentro de seis meses de la fecha de este Contrato, residirá en México una parte de la Junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres por la Compañía.

Los directores nombrados por el Gobierno pueden residir en México ó en el extranjero. La remuneracion de los representantes del Gobierno en la Junta directiva, será fijada por el Ejecutivo y pagada por la Compañía; pero nunca excederá de tres mil pesos anuales.

Esta Junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en el exterior, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los Estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en Junta general de accionistas.

Los representantes del Gobierno tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros directores nombrados por las Juntas de accionistas, y las que el Gobierno determinare en los Estatutos.

Art. 12. La Compañía ó compañías nombrarán en esta capital uno ó más representantes ampliamente facultados y autorizados para tratar con el Gobierno general y demás autoridades de la República acerca de todos los negocios relativos ó las obligaciones que se les imponen por esta ley, y á cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

Art. 13. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion 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. 14. El capital social de la Compañía ó compañías que se organicen en virtud de esta ley, se fijará por los Estatutos. El capital se dividirá en acciones de cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal de que se podrá disponer libremente, con arreglo á las leyes, y con los derechos acordados en esta concesion.

Los accionistas no serán responsables por las obligaciones de la Compañía ó compañías, sino por el valor de sus respectivas representaciones.

Art. 15. Las líneas férreas de que se habla en esta ley, y los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridas por la Compañía ó compañías en virtud de cesion ó compra; los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así

como sus dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía ó compañías, con el 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 y reglamentos actualmente vigentes ó que en lo sucesivo se dictaren, sin que se entienda por esto que se puedan alterar las estipulaciones de este Contrato.

En caso de caducidad, se observará lo estipulado en el art. 39.

Art. 16. La Compañía ó compañías tendrán el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otra existente ó que existiere dentro ó fuera de la República, y lo tendrán igualmente para explotarlas y mantenerlas en conexion ó consolidacion con cualquiera otra Empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que juzguen convenientes.

A su vez, la Compañía ó compañías tendrán la obligacion de permitir que sobre sus líneas circulen trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso y el de las vías y sus dependencias, una cantidad que no exceda del sesenta por ciento de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiera importar el flete de los objetos trasportados.

Igualmente la Compañía ó compañías no podrán oponerse á que sus ferrocarriles sean cruzados por otros caminos, canales ó ferrocarriles que se hagan con au-

orizacion del Gobierno, salva la indemnizacion á que haya lugar, por interrupcion del tránsito ó daño material causado al camino.

En caso de consolidacion con una Compañía extranjera, la concesionaria tendrá la obligacion de sujetarse á lo prevenido en el art. 7º

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

Art. 17. Ni la Compañía á que se refiere esta ley, ni ninguna de las que puedan sucederle en todo ó en parte de las líneas, podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las demas propiedades anexas, ni las acciones que emitan, á ningun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio. Cualquiera estipulacion hecha con violacion de este artículo, será nula y de ningun valor.

Art. 18. La Compañía ó compañías quedan, sin embargo, autorizadas para emitir libremente acciones comunes, de preferencia, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar á individuos ó asociaciones particulares la vía y sus dependencias, transmitiendo el derecho de explotarlas, en todo ó en parte, segun se fuere construyendo.

Las hipotecas que se hicieren serán registradas en la

ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal, en lo que se refiere á todas las líneas, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pasen.

Art. 19. Para auxiliar la construccion de la línea del ferrocarril y telégrafo á que este Contrato se refiere, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvencion de ocho mil pesos (\$ 8,000) por cada kilómetro de vía construida y aprobada por la Secretaría de Fomento, segun los términos de esta ley. Esta subvencion comenzará á pagarse al concluirse los primeros cinco y cinco kilómetros, y sucesivamente por secciones de veinticinco kilómetros.

Art. 20. Para hacer efectiva la subvencion que se devengare conforme al artículo anterior, el Gobierno emitirá obligaciones, sin causa de réditos, á favor de la Compañía, por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, titulándose: "Certificados de construccion de ferrocarriles," los cuales serán amortizados con el cuatro por ciento de todos los derechos que se causaren en las aduanas marítimas y fronterizas de la República, segun las leyes que rigieren sobre la materia.

Luego que se haya concluido y aprobado cada una de las secciones de kilómetros que causen el pago, la Secretaría de Fomento emitirá los certificados que deberán amortizarse por las aduanas marítimas y fronterizas.

No se podrá admitir en numerario ó en otra especie