

NUMERO 126.

CONTRATO.

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

CONTRATO

Celebrado entre el ciudadano 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 vías férreas en la República Mexicana.

CAPÍTULO I.

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

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 correspondiente telégrafo, desde la ciudad de México al Océano Pacífico y al Rio Bravo del Norte.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía 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 Repú-

blica 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 explotar, 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 convenio 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, desde el puerto del Manzanillo al de San Blas inclusive, que se elija de preferencia por la Compañía, con aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 3º La vía hasta el Rio Bravo del Norte, partirá del punto de la vía al Pacífico que, segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, pareciere 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 Compañía queda autorizada para construir, conservar y explotar, bajo las mismas bases de la línea principal, con las

ciudades 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 ferrocarril hará su enlace, si fuere posible, con alguno otro de los Estados-Unidos.

Art. 4º La Compañía ó compañías comenzarán inmediatamente los reconocimientos necesarios y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas ya expresadas. Antes de comenzar los trabajos de construccion en cualquiera de las secciones de la línea, se remitirá al Ministerio 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 término de cuatro meses, contados desde la fecha de la fianza de que se hablará despues; y sucesivamente se irán presentando 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 vías 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 destinados por la Compañía para los reconocimientos, un ingeniero nombrado por el Ejecutivo. La remuneracion de este ingeniero será fijada de antemano por convenio con el Ministerio de Fomento, y pagada por la Compañía. Esta comunicará á la Secretaría de Fomento, por lo menos con diez dias de anticipacion, la fecha en que deban comenzarse los reconocimientos; pero éstos no sufrirán dilacion ni se considerarán 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 luego 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 diez y ocho meses, se construirán á lo menos 120 kilómetros, ó 240 kilómetros cada dos años.

Art. 6º Luego que estuvieren concluidos los reconocimientos necesarios y determinado el punto del Pacífico á donde ha de llegar el ferrocarril, comenzarán inmediatamente los trabajos 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 entónces podrá comenzarse simultáneamente por el Rio, y por el punto de union por el Pacífico.

Art. 7º Las líneas troncales al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, deberán concluirse en el período de ocho años, contados 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 Norte en un período de un año menos del término estipulado, es decir de siete años, el Gobierno pagará como premio la suma de \$ 100,000; si en dos años menos, \$ 200,000 por cada uno de los dos años; si en tres años menos, el premio será de \$ 300,000 por cada uno de ellos; y si ambas líneas estuvieren concluidas en cuatro años menos del término fijado, el premio será de \$ 400,000 por cada uno de los expresados cuatro años.

Art. 9º Tanto las líneas principales como los ramales, serán de tres piés ingleses de ancho, quedando autorizada la Compañía para establecer doble vía en los trayectos en que la abundancia del tráfico lo reclame, sin que por esto tenga el Gobierno que pagar subvencion. La construccion será sólida, y bajo todos aspectos igual en calidad á los ferrocarriles de la misma anchura de primera clase de los Estados-Unidos. Será obligacion de la Compañía el proveer al tráfico con el material rodante suficiente, y establecer depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

Art. 10. La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, serán de la Compañía ó compañías que organice la de William I. Palmer y socios.

Art. 11. La referida Compañía Union Contract, las compañías que ésta organice y todas las personas que tuvieren parte en la una ó en las otras, como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione con la referida Empresa dentro del territorio de la República. No podrán alegar derechos con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegasen denegacion de justicia, otros derechos ni otro medio de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; ni emplearán otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos, quedando en consecuencia la Empresa privada de todo derecho de extranjería, y no pudiendo nunca admitirse la introduccion de agentes diplomáticos en negocios que se relacionen con ella.

Art. 12. La Compañía acreditará dentro de tres meses, contados desde la aceptacion de la fianza, tener

suscritos por lo menos cuatro millones de pesos, y haberse enterado por los suscritores un diez por ciento de dicha suma.

Será obligacion de la Compañía y de las compañías que ésta organice, abrir la suscripcion de acciones en esta capital al mismo tiempo que en el extranjero, y con las mismas condiciones que allí; mas no se abrirá ninguna suscripcion de acciones ántes de que se haya acreditado conforme al párrafo precedente la formacion del primer capital de cuatro millones de pesos.

Art. 13. Los estatutos de la Compañía ó compañías que se hayan de formar y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobacion dentro del término de nueve meses, contados desde la fecha en que se formen, ó si la Compañía ó compañías lo prefieren, desde la fecha de la presente ley.

Art. 14. Cada una de las compañías que forme la Compañía de Palmer, segun queda expresado, tendrá su domicilio en la ciudad de México, sin perjuicio de los demas que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses; y despues de la conclusion del camino al Pacífico, una parte de su Junta directiva residirá en México, la que se compondrá de cinco miembros, dos de los cuales serán nombrados por el Ejecutivo y tres por la Compañía. Esta Junta, así como la parte de la Direccion que se establece en el extranjero, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que pe-

riódicamente se les concedieren en Junta general de accionistas.

Art. 15. La Compañía nombrará en esta capital un representante facultado y autorizado para tratar con el Gobierno federal y con las demas autoridades de la República acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion á este asunto.

Art. 16. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto á la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente Contrato, se decidirán exclusivamente por los tribunales federales competentes de la República, y conforme á las leyes de la misma.

Art. 17. El capital social de la Compañía ó compañías que se hayan de crear, se fijará por sus estatutos particulares despues que se levanten los planos y perfiles, y en vista de ellos se formen los presupuestos respectivos. El capital se dividirá en acciones de á cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal que podrá trasferirse, ó de que podrá disponerse libremente con arreglo á las leyes y con los derechos y franquicias acordados en esta concesion. Ningun accionista será responsable por ninguna deuda ú obligacion de la Compañía ó compañías, sino con el valor de la accion ó acciones que poseyeren.

Art. 18. Las líneas de ferrocarril de que trata esta

ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía ó compañías en virtud de cesion 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, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometidas á las prevenciones de las leyes mexicanas vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se puedan alterar las condiciones de este Contrato.

En caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y posesion de todas las propiedades y de las porciones de ferrocarril y línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido.

Art. 19. La Compañía ó compañías que construyan ó exploten los ferrocarriles de que aquí se habla, tendrán el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otro ferrocarril que exista en la actualidad, ó que en lo de adelante se construyere en la República, y el de explotar y conservar dichas vías ó parte de ellas, en union ó consolidacion con cualquiera otra compañía

de ferrocarril, segun los contratos que celebrare con ella.

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

Art. 20. Ni la Compañía concesionaria ni ningunas otras que puedan sucederle en lo futuro, podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emita, á ningun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio de la Empresa; y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este artículo, será nula y de ningun valor.

Art. 21. Cada compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir acciones comunes de preferencia, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias y franquicias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica en todo ó en parte, segun se fuere construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la condicion de que la hipoteca se haga á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas serán registradas en el registro público de la ciudad de México; y este registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pasare el ferrocarril.

Art. 22. Para auxiliar la construccion de las líneas del ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvencion de \$ 7,000 por cada kilómetro de vía que construya y sea aprobado por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley, sin duplicarse la subvencion en caso de que la Compañía construyere doble vía. Esta subvencion comenzará á pagarse solo cuando la Compañía haya construido y puesto en estado de explotacion los primeros 150 kilómetros.

Despues de esto, será pagada por secciones de 20 kilómetros concluidos y aprobados por el Ministerio de Fomento. La obligacion contraida por el Gobierno, en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de dos mil setecientos kilómetros, no comprendiéndose en esta extension la línea á Toluca, en el caso ya mencionado en el art. 2º, ni la de la ciudad de Durango al Rio Bravo del Norte, cuyas dos secciones serán subvencionadas, lo mismo que las otras, á razon de \$ 7,000 por cada kilómetro que se construyere de ellas. La subvencion será pagada por la Tesorería general de la Nacion.

Art. 23. Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de sesenta y cinco metros. Los terrenos pertenecientes á la Federacion que ocupare la línea en la anchura establecida, y los terrenos necesarios para es-

taciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y 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 nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias, miéntas estos terrenos sean propiedad nacional. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, y los que no sean de propiedad nacional, necesarios para el establecimiento y reparacion del ferrocarril y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y miéntas esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

I. En caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, el Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la apropiacion de los bienes cuya ocupacion fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la prévia indemnizacion que fijen dos peritos nombrados uno por cada parte, los cuales, ántes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, un mes despues de notificado

al propietario el decreto de expropiacion, será 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 se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose previamente en depósito por la Compañía la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el 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 declaracion fuese de menor suma.

III. Los peritos, para hacer 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. 24. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra ó 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 ó sus ramales, ó dentro del derecho de vía, 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. 25. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea necesario para la construccion y uso de las líneas del

ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, puentes de fierro, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros, carretas, wagones, el alambre y aparatos telégraficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de 20 años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, ya federal ó de los Estados, y sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos, á excepcion del timbre. Para el uso de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento. El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y las acciones de la Compañía, estarán exentas, durante el término de 50 años, contados desde la fecha de la presente ley, del pago de toda contribucion ó impuesto de la Federacion, de los Estados y de los municipios.

Art. 26. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril,