

y del despacho de Hacienda y Crédito público, Trinidad García.”

Lo comunico á vd. para los efectos correspondientes.

México, Junio 12 de 1879.—*García.*

“Diario Oficial.”—Núm. 139.—Junio 11 de 1879.

NÚMERO 160.

CONTRATO.

Secretaría de Estado y del despacho de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.

El Presidente de la República me ha dirigido 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.

Construccion de la vía y trabajos hidráulicos.

Art. 1º Se autoriza al Sr. Eduardo Learned, ó á la Compañía que organice, para construir un ferrocarril

y su correspondiente telégrafo á través del Istmo de Tehuantepec, y para explotarlo durante noventa y nueve años, con las condiciones expresadas en este Contrato.

Art. 2º Para garantizar la continuacion y conclusion del ferrocarril en los términos estipulados en el art. 6º de este Contrato, la Empresa constituirá en el Monte de Piedad de esta Capital un depósito de cien mil pesos en moneda de plata del cuño mexicano á los seis meses de la fecha de esta ley.

Si la Empresa introdujere al Istmo, ántes de que espire el plazo expresado, material para ferrocarril por valor de doscientos mil pesos, ó hiciere obras hidráulicas por ese mismo valor, el depósito mencionado se sustituirá con el de bonos hipotecarios de la Compañía por el mismo valor de doscientos mil pesos.

El depósito en dinero ó bonos que se constituyere, solo se devolverá á la Compañía si el ferrocarril estuviere concluido dentro del plazo de tres años que en esta ley se señala para ese efecto; y lo perderá, si los trabajos no se continuasen ó concluyeren en los términos estipulados.

Art. 3º El ferrocarril partirá desde la desembocadura del rio Goatzacoalcos y llegará hasta la Laguna Superior, que está cerca del Pacífico, en el punto que fuere más conveniente.

Art. 4º El trazo que deberá seguir la vía será el que

conforme á los reconocimientos que se practiquen, apareciere ser el más conveniente.

La Empresa comenzará inmediatamente y á sus expensas los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de la línea, y ántes de comenzar los trabajos de construcción, 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 anotación se conserve en los archivos del Ministerio.

Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros, destinados á los reconocimientos y trazos, un perito que nombrará el Ejecutivo, y cuya remuneración, no excediendo de cuatrocientos pesos mensuales por el tiempo que duren los trabajos, será pagada por la Empresa, la cual, con quince días de anticipación, dará aviso al Ministerio de Fomento del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

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

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

El reconocimiento de toda la línea se hará por sec-

ciones de diez kilómetros, que gradualmente se irán sometiendo á la aprobación del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de que, si á la Empresa le conviniere, pueda presentar el plano del trazo de toda la vía ó de secciones mayores de diez kilómetros.

Art. 5º El ferrocarril será de simple ó de doble vía, de un metro cuarenta y cinco centímetros de ancho (cuatro pies, ocho y media pulgadas inglesas); será de construcción sólida y estará dotado de la cantidad suficiente de material para su pronta y eficaz explotación, y se establecerán depósitos y estaciones en los lugares en que fuere conveniente al interés público, á juicio del Ministerio de Fomento, y á los negocios de la Compañía á juicio de sus ingenieros.

Art. 6º La Compañía comenzará dentro de cuatro meses, contados desde la fecha de la aprobación de este Contrato por el Congreso, ya sea los trabajos de construcción del ferrocarril ó bien las obras hidráulicas mencionadas en el siguiente artículo.

Desde esta misma fecha comenzará á contarse el término de tres años en que debe concluirse el ferrocarril, debiendo la Compañía terminar cada año, á satisfacción del Gobierno, un tramo de sesenta y tres kilómetros por lo ménos hasta la conclusión de toda la línea. Dichos sesenta y tres kilómetros podrán ser construidos por cualquiera de los dos extremos de la vía ó por ambos simultáneamente con tal que no se separen del trayecto general aprobado por el Ejecutivo.

Art. 7º La Compañía concesionaria, por sí ó por medio de una auxiliar que forme con este objeto, tiene obligacion de mejorar á sus expensas los puertos situados en las extremidades del ferrocarril, para profundizar la entrada ó barra en la boca del rio Goatzacoalcos siete metros, y para construir una entrada ó canal desde el Pacífico hasta la Laguna Superior, de una profundidad média de siete metros, debiendo hacer en dicha Laguna los muelles, diques, esclusas, dragado y demas obras necesarias para que pueda servir de puerto. Una vez ejecutados esos trabajos, la Compañía podrá cobrar, durante el término de la concesion del ferrocarril, bajo el reglamento que establezca el Ministerio de Hacienda y á fin de reembolsarse de una parte de los gastos de construccion y conservacion de dichas obras, un derecho de barra que no exceda de tres pesos por pié de calado á todos los buques entrantes, y tres pesos por pié á todos los buques salientes y que calen más de doce piés y que pasen por la barra de Goatzacoalcos.

La Compañía podrá tambien cobrar, durante el mismo tiempo y del mismo modo, un derecho de canal que no exceda de tres pesos por pié de calado á todos los buques que entren, y tres pesos por pié de calado á todos los que salgan, de una capacidad de más de doscientas toneladas, pasen por el canal de la Laguna Superior.

CAPÍTULO II.

Concesiones, obligaciones y prohibiciones.

Art. 8º Para auxiliar la construccion del ferrocarril y línea telegráfica, el Gobierno, además de las estipulaciones contenidas en este Contrato, se compromete á dar á la Compañía una subvencion de siete mil quinientos pesos por cada kilómetro de vía que construya y sea aprobada por el Ministerio de Fomento.

El Gobierno se compromete á no subvencionar á otra Empresa para trabajos semejantes en la misma línea, durante veinte años, sin que esta limitacion comprenda la del derecho del Gobierno Mexicano para contratar la apertura del Istmo por medio de un canal, á cuya obra en ninguna manera servirá de obstáculo esta concesion, pues en el caso de ocupar terrenos ó construccion, pertenecientes á la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec, ó cualesquiera otras propiedades, podrá ser ésta expropiada por causa de mayor utilidad pública, con arreglo al art. 27 de la Constitucion federal.

La obligacion contraida por el Gobierno, en ningun caso se extenderá á dar subvencion por un número de kilómetros que exceda de trescientos, ni á dar doble subvencion porque se construya doble vía.

Art. 9º El Gobierno procurará pagar esta subvencion por secciones de cinco kilómetros concluidos y

aprobados por la Secretaría de Fomento, haciendo el pago en dinero efectivo por la Tesorería general de la Nación, ó en la forma que el Ejecutivo arreglare con la Compañía; pero si por cualquiera circunstancia el Gobierno no pudiere pagar puntualmente la subvencion, nunca ni por ningun motivo tendrá la Compañía más derecho que el de exigir que la subvencion se le satisfaga cuando el ferrocarril esté concluido, con los primeros productos que del camino, conforme á este Contrato, correspondan al Gobierno.

La Compañía tiene igualmente derecho á que en la misma forma se le abone por el Gobierno un interes de diez por ciento anual por el tiempo que se demore el pago de la subvencion, sin que en ningun caso se capitalicen los réditos.

Si alguna ley general creare algun modo más favorable de pago, acordado á empresas de este género, á ella se acomodará este Contrato.

La Empresa podrá en todo caso exportar, libre de derechos, la suma equivalente á las subvenciones, luego que la perciba.

Art. 10. Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por este Contrato, se concede á la Empresa el derecho de vía por la anchura de setenta metros en toda la extension del ferrocarril.

De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la Compañía la faja que necesitare para la línea del

comino, y además, la mitad de los baldíos que se encuentren dentro de una legua de cada lado de solo el ferrocarril, en toda la extension que recorra; debiendo entenderse por baldíos únicamente los terrenos que no estuvieren enajenados á particulares en la fecha de la aprobacion de este Contrato, ó prescritos en la misma fecha con arreglo á la ley. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una legua métrica cada uno, y en donde tuvieren ménos de dos leguas de su longitud, ó á lo largo del camino, ó en las fracciones de ménos de dos leguas, se dividirán por mitad, perteneciendo uno á la Nación y otro á la Compañía. Las porciones divididas se enumerarán en cada lado, comenzando por el núm. 1 en el Norte, y siguiendo el orden numérico hácia el Sur, de manera que el núm. 1 del lado de Occidente, ó sea el lado derecho del camino, quede enfrente del núm. 1 del Oriente ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por los lugares en que solo en un lado haya baldíos, dentro de la línea lateral, hubiere puntos de interseccion en terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el orden expresado, siguiendo luego hasta el fin del camino la numeracion prescrita para las porciones del terreno por ambos lados.

La Nación se reserva desde luego el dominio en el lado occidental ó derecho del camino, de todas las porciones señaladas con los números impares, 1, 3 y 5,

etc.; de la misma manera se reserva en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4 y 6, etc.; cediendo á la Compañía en propiedad, revocable solo en el caso de que no concluya el camino, las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y las porciones mareadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de intersección mencionada en el artículo anterior, se encontrasen más porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados, serán divididos por mitad entre la Nación y la Compañía, de manera que se observen siempre precisamente de legua en legua las dos alternativas de lado y frente, entre las porciones nacionales y las de la Compañía.

Art. 11. El Gobierno concede á la Empresa, si lo tuviere, el terreno para los muelles, diques y otras obras indispensables en los puertos de Goatzacoalcos y Laguna Superior, comprometiéndose la Compañía á construir por su cuenta, á satisfaccion del Gobierno y dentro del término en que deba construir el ferrocarril, dichos muelles y diques, haciendo desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

Art. 12. La Compañía tomará gratis, de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, sin que esto importe para el Gobierno la obli-

gacion de no enajenarlos en todo ó en parte, los materiales estrictamente necesarios para la construccion y conservacion de los caminos, telégrafos, muelles, diques y sus pertenencias.

Art. 13. Previa la debida indemnizacion, la Empresa podrá 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 vía y de sus dependencias, estaciones y demas accesorios. Entretanto se expide la ley reglamentaria del art. 27 de la Constitucion federal, 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 de dicho funcionario se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad.

El fallo de la indemnizacion no se someterá al juez de Distrito, en caso de que el propietario y la Empre-

sa convengan en sujetarse á decision de árbitros arbitradores.

II. Si el dueño de la propiedad que deba ser ocupada por causa de utilidad pública para la construcción y reparación de la vía férrea, ó de sus dependencias y accesorios, no nombrare su perito valuador dentro del término de quince días 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 indemnización la cantidad que resulte en vista del valúo del perito que nombre la Empresa, y del que el mismo juez designe en representación 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 expropiación se trate, y los daños y provechos que de la misma resulten al propietario.

V. Si para los reconocimientos y trazos fuere preciso destruir, ó derribar en todo ó en parte, árboles, maguelles ú otros obstáculos, la Empresa podrá hacer-

lo quedando obligada á pagar la indemnización que señalen los peritos, luego que esta sea conocida.

Art. 14. La Compañía tendrá obligación de construir y conservar dos faros de primer orden, y del modelo frances más perfeccionado, uno en Goatzacoalcos, y otro en la Laguna Superior, debiendo quedar concluidos en los plazos fijados para la terminación del ferrocarril, cuyos faros serán de pertenencia exclusiva del Gobierno. La Empresa establecerá además, y bajo las mismas bases, las luces que fueren necesarias para indicar la entrada de los puertos.

Art. 15. Durante el tiempo necesario para la construcción del ferrocarril, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra y útiles necesarios para la construcción de la vía y sus pertenencias. Pasado el término de la construcción del camino, solo podrá introducir libre de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare durante el término de dicha concesion, y haciendo la Compañía uso de esta exención así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por los Ministerios de Hacienda y Fomento.

Art. 16. La Compañía tiene obligación de limpiar el rio Goatzacoalcos, en la parte de él que dedique á la navegacion.

Art. 17. Se concede á la Compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de al-

macenaje y cualesquiera otros, por fletes, mercancías, conduccion de pasajeros y trasmision de telégramas; pero la tarifa que se fije por la Compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de 5 centavos por kilómetro y por cada tonelada de 1,000 kilogramos de mercancías, de uno por ciento del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignacion para toda la travesía del camino. Los pasajeros de tránsito pagarán 30 centavos por legua.

Art. 18. Los capitales empleados en la construccion de la vía, así como sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos durante veinte años del pago de toda contribucion ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere en la República, ya sea por leyes generales ó locales.

El Gobierno no exigirá derecho ninguno, ni á los pasajeros, ni á las mercancías durante treinta años contados desde la terminacion del camino, que pasen de tránsito por el Istmo, y que no se consuman en México, limitándose á percibir las cuotas que señala el artículo 22. Pasado este tiempo, el Gobierno impondrá á los pasajeros y mercancías de simple tránsito los derechos que estime convenientes.

El Ministerio de Hacienda fijará las formalidades que deban observarse en la descarga y carga de los efectos y mercancías á uno y otro extremo de la expresada vía y en su conduccion por el ferrocarril, á fin de

impedir cualquiera fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano, pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar, ni embarazar el puntual y rápido despacho ó tránsito de los trenes, de las mercancías, equipajes y pasajeros.

Art. 19. El Gobierno protegerá la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos, por todos los medios que estimare conveniente para una obra de tan grande y notoria utilidad pública.

Art. 20. El Gobierno, durante los noventa y nueve años de esta concesion, se obliga á no cerrar al comercio de altura el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y el que establecerá en la Laguna Superior del lado del Pacífico.

Art. 21. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y facilitar la pronta expedicion de aquellas, sin que se entienda por dicha facultad que la Compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

Art. 22. La concesion hecha á la Compañía durante noventa y nueve años, contados desde que el ferrocarril y el telégrafo se pongan al servicio público en toda su extension y durante los primeros treinta años, el Gobierno recibirá de la Empresa mediante liquidacion y pago por meses, doce centavos por cada uno de los

pasajeros, y veinticinco centavos por cada tonelada de mercancías que transite por la vía general. Si la cantidad que conforme á este artículo corresponde al Gobierno, no alcanzare para el pago de los réditos á que se refiere la fraccion II del art. 9º, la Compañía condonará el excedente de los réditos sobre la cantidad que el Gobierno tiene derecho á cobrar. El Gobierno para asegurarse de la exactitud de las cuentas de la Empresa, tendrá uno ó más representantes con la facultad de intervenir en todas las operaciones de esta.

Art. 23. Al término de los noventa y nueve años de esta concesion, el ferrocarril y el telégrafo con sus estaciones, depósitos y demas construcciones, y con la dotacion de material rodante, que á juicio de peritos fuere necesaria, pasará en perfecto buen estado á ser propiedad de la Nacion, bajo las bases siguientes:

I. Cada kilómetro de simple ó doble vía se estimará en ocho mil pesos.

II. Las estaciones, material rodante, telégrafo, depósitos y oficinas de la línea, se recibirán por la mitad de su precio de costo debidamente comprobado. Si éste pareciere excesivo al Gobierno, se hará un valúo por peritos y se abonará á la Empresa el 50 por ciento del valúo.

Los peritos á que este artículo se refiere, serán nombrados uno por cada parte, y un tercero en caso de discordia, que se designará por aquellos antes de proceder á desempeñar su encargo.

El valor del camino así calculado, se pagará á la Empresa con el producto líquido de la explotacion, abonándose por la cantidad que se le adeude y mientras no se termine el pago, el rédito legal en la época de la revision.

Entre el tercero y el segundo año anteriores al término de la concesion, se practicará, con intervencion de un perito nombrado por el Ejecutivo, un inventario de todos los bienes inmuebles que pertenezcan á la Empresa, siendo nula la enajenacion que sin permiso del Ejecutivo se hiciere de cualquiera de los muebles comprendidos en dicho inventario, así como de los inmuebles aplicados al servicio del camino.

Art. 24. Las vías férreas que en lo de adelante se construyan, podrán enlazarse con las que son objeto del presente Contrato, y sobre éstas 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 del 60 por ciento de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiera importar el flete de los efectos trasportados. Además, la Empresa tendrá derecho de cobrar retribucion por las mercancías que deban consumirse en el país; por las nacionales destinadas á la exportacion, y por los pasajeros que no sean de tránsito, sino que viajen dentro del territorio del Istmo, con arreglo á las tarifas que en seguida se expresan:

- I. Por el almacenaje de las mercancías.
- II. Por la conduccion de pasajeros.
- III. Por el transporte de las mercancías.
- IV. Por la trasmision de telégramas.

TARIFA A.

Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes despues de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán medio centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y un centavo por cada uno de los días que trascurren despues de los quince primeros. Los metales preciosos y objetos de gran precio, pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor ó por fraccion de doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

TARIFA B.

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

Primera clase, un centavo y medio.

Segunda clase, un centavo.

Tercera clase, medio centavo.

Los niños de ménos de diez años pagarán solamente la mitad del pasaje, y los de ménos de dos años no pagarán nada.

La cuota mínima por cada persona, por cualquiera distancia, podrá ser de diez centavos.

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

TARIFA C.

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

Primera clase, cinco centavos.

Segunda clase, cuatro centavos.

Tercera clase, tres centavos.

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

La Empresa no tendrá obligacion de recibir ménos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete por cualquiera distancia.

TARIFA D.

Para transportes diversos por kilómetro:

Caballos, toros, mulas y vacas, por cada uno.....	\$ 0.0300
Cerdos, asnos y terneras, cada uno...	0.0150
Ganado menor, cada uno.....	0.0075
Perros.....	0.0150
Carruajes ligeros en plataforma, cada uno.....	0.0300