

NUMERO 59.

Carta de naturalizacion.

Secretaría de Estado y del despacho de Relaciones Exteriores.—Seccion de Cancillería.

El Presidente de la República se ha servido conceder con fecha 18 del actual, carta de naturalizacion mexicana al Sr. Enrique Baig y Cacás, originario de España, marino y residente en Campeche.

México, 25 de Agosto de 1880.—*Julio Zárate*, oficial mayor.

“Diario Oficial.”—Número 205.—Agosto 26 de 1880.

NUMERO 60.

Carta de naturalizacion.

Secretaría de Estado y del despacho de Relaciones Exteriores.—Seccion de Cancillería.

El Presidente de la República, con fecha 21 del presente mes, ha tenido á bien conceder carta de naturalizacion mexicana al Sr. Juan Roura, originario de España, marino y residente en Veracruz.

México, 25 de Agosto de 1880.—*Julio Zárate*, oficial mayor.

“Diario Oficial.”—Número 205.—Agosto 26 de 1880.

NUMERO 61.

CONTRATO.

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

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

Que en uso de la autorizacion dada al Ejecutivo por el decreto de 25 de Mayo del corriente año, he tenido á bien aprobar el siguiente

CONTRATO

Para el establecimiento de un ferrocarril, celebrado entre el C. Manuel Fernandez, Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el ciudadano senador Mariano Martinez de Castro como representante del Gobierno del Estado de Sinaloa.

CAPITULO I.

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

Art. 1º Se autoriza al Gobierno del Estado de Sinaloa para construir, por su cuenta ó por la de la compañía ó compañías que al efecto organice, y para explotar de la misma manera durante noventa y nueve años, un ferrocarril con su telégrafo correspondiente, entre la

ciudad de Culiacan y el puerto de Altata, con la facultad de prolongarlo hasta el Estado de Durango, para llevarlo á la ciudad del mismo nombre, ó á otro punto del Estado donde pueda enlazarse con la línea del ferrocarril internacional que por allí pase.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía, será el que conforme á los reconocimientos que se practiquen, aparezca ser el más conveniente.

Art. 3º La Empresa comenzará cuanto antes y á sus expensas, los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de la línea, y antes de comenzar los trabajos de construcción, remitirá á la Secretaría 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 de la Secretaría.

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 excediendo de cuatrocientos pesos cada mes, por el tiempo que duren los trabajos, será pagada por la Empresa, la cual, con dos meses de anticipación, dará aviso á la Secretaría 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 sometiendo á la aprobación de la Secretaría 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.

Si la Empresa pretendiere hacer alguna modificación en los trazos aprobados, se observarán para ella las mismas prevenciones que para el trazo general.

Art. 8º Los trabajos de construcción comenzarán dentro de diez meses, previa aprobación de los planos, y se continuarán, salvo impedimento de fuerza mayor, hasta terminar dentro de cinco años la línea de Altata á Culiacan.

Luego que la Empresa concluya el ferrocarril de Altata á Culiacan, comenzará los trabajos de construcción en la línea de Culiacan á Durango, con total arreglo á las cláusulas del presente contrato, y debiendo hacer en cada año por lo menos treinta y dos kilómetros, bajo pena de caducidad de la concesión. El tiempo en que se ha de concluir toda la línea, se fijará en vista de los planos respectivos.

Si la Empresa no comienza en la época fijada los trabajos de construcción en línea de Culiacan á Durango, perderá la facultad de construir dicha línea.

Art. 9º. Los plazos de que se habla en el este contrato, á menos que se refieran á otra época determinada, comenzarán á contarse desde el día en que se promulgue su aprobación.

Art. 10. A los diez y ocho meses de aprobado este contrato, estarán concluidos, cuando menos, cuatro kilómetros del ferrocarril á que él se refiere, y en cada uno de los años posteriores se concluirán, también por lo menos, diez y seis kilómetros, bajo pena de quedar insubsistente la concesión.

Art. 11. En el caso de que la Empresa concluyese su ferrocarril de Altata á Culiacan en un año menos de los cinco fijados en la cláusula 8ª, tendrá derecho á que se le aumenten por vía de subvención, mil pesos por cada uno de los kilómetros que hubiere concluido.

La Empresa disfrutará también de la misma subvención, si concluye la línea de Culiacan á Durango en una quinta parte menos del tiempo que se fija para la terminación de toda la línea.

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, talleres y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público y al de la Empresa, á juicio de sus ingenieros.

Art. 13. Los radios de las curvas podrán reducirse hasta cincuenta metros y el peso de los rieles hasta veinte kilogramos por cada metro de largo, si fueren de fierro, ó hasta su equivalente, á juicio de la Secretaría de Fomento, si fueren de acero; las pendientes no pasarán de cinco por ciento; la anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de novecientos catorce milímetros, pudiendo ampliarla si así conviniere á la Empresa, hasta la normal de un metro cuarenta y cuatro centímetros, con las condiciones que fije la misma Secretaría.

CAPÍTULO II.

Auxilios ministrados por la Nación.

Art. 14. Durante veinte años podrá la Empresa importar libres de derechos, ya sean federales ó locales, el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotivas, plataformas, rieles y otros materiales que la Secretaría de Fomento en cada caso y por cantidad limitada, tuviere á bien declarar necesario 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 las Secretarías de Fomento y Hacienda.

Art. 15. Los capitales empleados en la construcción de la vía, así como de sus dependencias naturales é in-

dispensables, estarán exentos durante veinte años de pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere en la República, ya sea por leyes generales ó locales, con excepcion del impuesto del timbre que se causará con arreglo á la ley relativa.

Art. 16. Para la construccion y explotacion 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 extension del ferrocarril, pudiendo sin embargo establecerse dentro de esta distancia otros ferrocarriles con tal de que no interrumpen 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, así como para los depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y sus dependencias, si fueren propiedad de la Nacion, se entregarán á la Empresa sin retribucion alguna. De la misma manera podrá la Empresa 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.

Los caminos públicos no podrán ser ocupados sino previo el permiso del Ejecutivo, y reponiéndose por la Empresa en los términos que se prevenga por la Secretaría de Fomento.

Art. 17. 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 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 otro 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 ó de sus dependencias y accesorios, no hiciere el nombramiento de su perito valuator 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 valuator 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.

V. Si para los reconocimientos y trazos fuere necesario destruir ó derribar en todo ó en parte, árboles, magueyes ú otros obstáculos, la Empresa podrá hacerlo; quedando obligada á pagar la indemnizacion que señalen los peritos, luego que esta sea conocida.

Art. 18. 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 de

camino y de sus ramales, serán de la propiedad de la Empresa, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las leyes de minería.

Art. 19. La Empresa 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 acreedores hipotecarios para la mayor seguridad en el pago de dichos bonos y obligaciones y de sus réditos, el derecho de explotar en todo ó en parte, cualquiera de las propiedades de la Empresa.

Las hipotecas no serán lícitas, sino á condicion de que no excediendo de ocho mil pesos por kilómetro de la vía férrea y de la mitad del costo de las estaciones, material rodante y demas dependencias, sean hechas á favor de individuos ó asociaciones particulares, y con arreglo á las cláusulas de esta concesion. En todos estos contratos quedará estipulado que á los noventa y nueve años, cuando la vía pase á ser propiedad de la Nacion, esta no abonará por los capitales impuestos á hipoteca, un rédito mayor que el diez por ciento al año, ni será responsable por el pago de los intereses que se hubieren vencido con anterioridad á dicho término. De las hipotecas que hiciere la Empresa, se tomará nota en el Registro público de la ciudad de Culiacan, y este requisito será suficiente para su validez y ejecucion legal en lo que se refiera á toda la línea, sin necesidad de registro local en todos los puntos que recorra.

Art. 20. Para auxiliar la construccion de la línea de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la Empresa un subsidio de ocho mil pesos por cada kilómetro de vía de novecientos catorce milímetros que se construya y sea aprobado por la Secretaría de Fomento, segun los términos de este contrato; sin duplicarse, en caso de construirse doble vía, salvo nueva concesion, y sin que deba exceder de doscientos cincuenta mil pesos el pago que anualmente se haga á cuenta de la suma devengada. Si se aumenta la anchura de la vía, la subvencion será siempre de ocho mil pesos por kilómetro.

Esta subvencion será satisfecha por secciones de uno ó más kilómetros concluidos y aprobados por la Secretaría de Fomento, y podrá exportarse libre de derechos la suma equivalente, luego que sea devengada.

Art. 21. La expresada subvencion se pagará á la Empresa á medida que la devengue, por la Tesorería general de la Federacion; pero si en lo futuro alguna ley crease un modo de pago más favorable para las subvenciones de ferrocarriles, á ella se acomodará este contrato, si así conviniere á la Empresa.

Art. 22. Los directores, ingenieros y empleados, 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, menos en caso de guerra extranjera.

Art. 23. La Empresa 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 aprehension.

Art. 24. La Empresa queda obligada á cumplir en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida la Secretaría de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de la leyes fiscales, siempre que tales reglamentos no impidan el exacto cumplimiento de este contrato.

CAPÍTULO III.

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

Art. 25. Queda autorizada la Empresa para hacer las mejoras que fueren necesarias para seguridad y facilidad del tráfico así como para establecer almacenes, talleres y estaciones, pudiendo además construir un muelle y un dique en el puerto de Altata, cuyos planos por duplicado presentará á la Secretaría de Fomento para su exámen y aprobacion.

Art. 26. La Empresa podrá poner en explotacion los tramos que vaya construyendo, previo reconocimiento hecho á sus expensas, por ingenieros nombrados por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de estos, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar

la explotación, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas de disenti-
miento.

Art. 27. Las vías férreas que en lo de 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 trasportados. Además, la Empresa tendrá derecho de cobrar retribucion 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 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 dias, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y un centavo por cada uno de los dias que trascurren despues de los quince primeros. Los metales y objetos de gran valor pagarán el doble de las cuo-

tas anteriores, por cada \$ 200 de valor, ó por fracciones de \$ 200. 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 trasportada:

Primera clase, un centavo y medio.

Segunda clase, un centavo.

Tercera clase, medio centavo.

Los niños de menos de diez años pagarán solamente la mitad del pasaje, y los de menos 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 menos 25 kilogramos de equipaje.

TARIFA C.

Por 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 menos