

NÚMERO 77.

Decreto.

Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.—Sección 2ª

El Presidente de la República, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“*PORFIRIO DÍAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

“Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

“El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

“Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado entre el C. General Manuel González Cosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo, y el C. Sebastián Camacho, representante de la Compañía Limitada del Ferrocarril Occidental de México, para la construcción de un ferrocarril de Culiacán, en el Estado de Sinaloa, á entroncar con el Ferrocarril Central, en Salinas.

“*Diego P. Ortigosa, Diputado presidente.—Manuel Carrascosa, senador vicepresidente.—Eduardo Velázquez, diputado secretario.—Carlos Quaglia, senador secretario.*

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

“Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á diez y siete de Mayo de mil ochocientos noventa y cinco.—*Porfirio Díaz.*—Al C. General Manuel González Cosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitución. México, Mayo 17 de 1895.—*Manuel G. Cosío.*—Al.....

El Contrato á que se refiere el anterior decreto, es el siguiente:

CONTRATO

Celebrado entre el C. General Manuel González Cosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Sebastián Camacho, representante de la Compañía Limitada del Ferrocarril Occidental de México, para la construcción de un Ferrocarril de Culiacán, en el Estado de Sinaloa, á entroncar con el Ferrocarril Central, en Salinas.

CAPÍTULO I.

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

Art. 1º Se autoriza á la Compañía Limitada del Ferrocarril Occidental de México, para la construc-

ción y explotación de un ferrocarril que partiendo de Culiacán, en el Estado de Sinaloa, y pasando á través de la Sierra Madre, y tocando las ciudades de Durango y Fresnillo, termine en Salinas del Peñón Blanco, entroncando en ese punto con el Ferrocarril Central Mexicano.

Se faculta también á la Compañía para que pueda construir ramales á los puertos de Guaymas y Mazatlán, extendiendo este último al Rosario, cuando esté concluido hasta Mazatlán, y sin que esta prolongación goce del subsidio acordado á las otras líneas.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía será el que conforme á los reconocimientos que se practiquen, aparezca ser el más conveniente, y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 3º La Compañía comenzará desde luego y á sus expensas, el reconocimiento de la línea que se le concede por este Contrato; dará aviso á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno y someterá á la aprobación de la misma Secretaría los planos respectivos con el plazo preliminar en dos secciones sucesivamente: una de Culiacán á Durango y la otra de Durango á Salinas del Peñón Blanco.

Antes de presentar los proyectos definitivos, presentará los expresados reconocimientos.

Art. 4º Dentro de cuatro meses de la fecha de la promulgación de este Contrato, la Compañía Limita-

da del Ferrocarril Occidental de México, presentará á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, los trazos y perfiles definitivos del camino, correspondientes al primer tramo de cincuenta kilómetros.

Los subsecuentes se presentarán después del trazo preliminar por secciones también de cincuenta kilómetros y con la debida oportunidad, á fin de que en ningún caso pueda retardarse la construcción por falta de planos.

Art. 5º Los trabajos de construcción podrán ejecutarse simultáneamente en las diferentes líneas de la Compañía; debiendo comenzarse dentro del año de la fecha de la promulgación de este Contrato, con obligación, por parte de la Compañía, de construir cuando menos cincuenta kilómetros en los dos primeros años y cien kilómetros también por lo menos en cada uno de los años subsecuentes, en el conjunto de las mismas líneas; y todas las líneas con sus ramales en el plazo de diez años, bajo la pena de caducidad.

Art. 6º 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 término que duren estos trabajos, será pagada por la Compañía.

Art. 7º 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. 8º Se construirá un telégrafo para el servicio exclusivo de la vía y para el de los viajeros que por ella transiten.

Art. 9º Los planos y las obras de construcción de la vía, se harán conforme á lo dispuesto en el Reglamento de ferrocarriles.

La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, que serán de acero, y las pendientes, se fijarán por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La tracción se hará por vapor.

Art. 10. 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.

Art. 11. Los plazos que se fijan por el presente Contrato, á menos de referirse á otra época determinada, comenzarán á contarse desde el día de la promulgación de dicho Contrato.

Art. 12. El ferrocarril será de construcción sólida, estará provisto del suficiente material rodante para su pronta y eficaz explotación, y tendrá depósitos, talleres y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes á los intereses de la Empresa, á juicio de sus ingenieros, ó á los del público.

Art. 13. La Compañía tendrá derecho de construir obras para el mejoramiento de los puertos de Altata y Mazatlán, así como de construir muelles, diques y almacenes en ambos puertos, previo Contrato especial que se someterá á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, gozando la Compañía de un plazo de dos años para la presentación de las proposiciones, pasado el cual, el Gobierno quedará en libertad para contratarlos con otras compañías.

CAPÍTULO II.

Auxilios ministrados por la Nación.

Art. 14. La Compañía podrá importar libre de toda clase de derechos de importación ó aduana, y de impuestos, ya sean estos federales ó locales, durante quince años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica y sus accesorios, los siguientes artículos:

Material fijo para la vía.

Rieles, crampas para vía, tuercas y tornillos para ídem, silletas ó cojinetes, planchuelas rectas ó de ángulo, cambios completos, señales para vía y cruceros, sapos, durmientes de madera y metálicos, puentes me-

tálicos y de madera, completos ó en partes, madera ordinaria y de construcción, edificios ó casas de madera y fierro para estaciones, armadas ó sin armar.

Material rodante.

Locomotoras de todas clases, trucks para locomotoras y vehículos, ruedas motrices y ejes para ídem, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeneas para ídem, aventadores para ídem, pedestales para vehículos, farolas para el frente de las locomotoras, (Head-light), silbatos para locomotoras, calderas completas, cilindros completos, inyectores completos, manómetros de agua para las calderas, hogares para las máquinas, ténders completos.

Material para telégrafo.

Alambre de fierro y galvanizado, aisladores, postes de madera y fierro, espigas y crucetas, baterías, aparatos telegráficos y telefónicos.

Wagones.

Coches para pasajeros, furgones, plataformas, carros para conductores, ídem para express, ídem para correo, ídem para equipajes, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, carretillas, armones y velocípedos para ferrocarril, frenos para locomotoras y vehículos.

Miscelánea.

Mesas giratorias, grúas para el servicio de la línea, máquinas para clavar pilotes, tanques para agua, básculas.

Los artículos anteriores los introducirá libremente la Compañía, para el uso exclusivo de la línea; pero si enajenare ó aplicare á otros usos alguno ó algunos de estos artículos que causaren derechos, la Secretaría de Hacienda exigirá el reintegro de estos derechos, sin perjuicio de las demás penas que para el caso de contrabando establecen las leyes.

Por los demás materiales y efectos para el ferrocarril, no comprendidos en la lista anterior, el Gobierno abonará á la Compañía hasta la suma de treinta pesos anuales por cada kilómetro que tenga en explotación, y por el mismo período de que se habla en el párrafo primero de este artículo.

El abono de esta suma se hará á la Compañía precisamente en las introducciones que haga de dichos materiales y efectos, debiendo practicarse con la Secretaría de Hacienda las liquidaciones, cada dos meses, y cubriendo desde luego la Compañía, en efectivo, el saldo que resultare á su cargo.

Si por algún caso imprevisto, aun el de fuerza mayor, se paralizare en todo ó en parte el tráfico de la línea, cesará el abono de los treinta pesos anuales por kilómetro en la proporción que corresponda y por el tiempo que dure la suspensión.

Art. 15. Los capitales empleados en la construcción de la vía así como sus dependencias naturales ó indispensables, estarán exentos durante veinte años, del pago de toda contribución ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere en la República, ya sea por leyes generales ó locales, con excepción del impuesto del timbre, que se causará con arreglo á la ley relativa.

Art. 16. Para la construcción y explotación de la línea de ferrocarril autorizada por esta ley, se concede á la Empresa el derecho de vía por la anchura de setenta metros en toda la extensión del ferrocarril; pudiendo, sin embargo, establecerse dentro de esta distancia, otros ferrocarriles en casos excepcionales, y cuando el Ejecutivo lo estime conveniente, con tal de que se pague el valor de los terrenos y los diversos perjuicios que se sigan, y de que no interrumpan la explotación del que es objeto de la presente ley.

Art. 17. El derecho de vía concedido conforme á estas bases á la expresada Compañía, no implica el derecho de ocupar las vías ó caminos comunes, de manera que se impida ú obstruya en ellos el tránsito acostumbrado de otros vehículos. En caso de que la Compañía obstruya los caminos por causa de construcción de sus obras, tendrá obligación de hacer á sus expensas las reparaciones necesarias.

Art. 18. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada, y los terrenos de la misma propiedad necesarios para estaciones, al-

macenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables de la línea y sus dependencias, se entregarán á la Compañía sin retribución ninguna. De la misma manera podrá la Empresa tomar de los terrenos de propiedad nacional y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación de la línea y sus dependencias, sujetándose en la extracción de esos materiales á las leyes y reglamentos respectivos.

Art. 19. La Empresa podrá tomar, conforme á las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construcción, de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparación de la vía y sus dependencias, estaciones y demás accesorios: y mientras estas leyes no se den por el Congreso de la Unión, se observarán las reglas siguientes:

I. En caso de que no haya avenimiento con los propietarios de los terrenos ó materiales de construcción, se nombrará un perito valuador por cada una de las partes y ambos presentarán á las mismas sus avalúos dentro del término de ocho días contados desde su nombramiento; si los avalúos son discordantes, se someterá el negocio á conocimiento del Juez de Distrito del Estado en donde estén situados el terreno ó materiales que se traten de expropiar para que nombre un perito tercero en discordia que emita su dictamen dentro del perentorio término de ocho días, contados desde su nombramiento, sobre lo que sea de

justicia dar por indemnización al dueño de los terrenos ó materiales que deban ser ocupados. El Juez de Distrito, tomando en cuenta las opiniones de los peritos, y las pruebas que las partes le presentaren, mientras aquellos emiten su dictamen, fijará el monto de la indemnización dentro de tres días. El fallo del Juez de Distrito se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad.

II. Si el dueño de la propiedad que debe ser ocupada por causa de utilidad pública, para la construcción y reparación de la línea férrea, de sus dependencias, y accesorios, no nombrare su perito valuador dentro del término de ocho días después de notificado por el Juez de Distrito, á pedimento de la Compañía, dicho funcionario nombrará de oficio un valuador que represente los intereses del dueño.

III. En todo caso en que sea necesario ocurrir al Juez de Distrito, dicho funcionario, si la Compañía lo pidiere ó no le fuere posible fijar la cantidad de terreno que necesite ocupar, comenzará el juicio, señalándose por el Juez, previa audiencia del Ingeniero del Gobierno, ó en ausencia de éste, del perito que nombrase el mismo Juez, una suma que deberá quedar en depósito mientras el juicio se sustancia y autorizará á la Compañía, para ocupar provisionalmente el terreno ó material de que se trate, sin perjuicio de que si el avalúo definitivo de los peritos fuere mayor ó menor que la suma depositada por la Compañía, pague lo que faltare ó recoja el exceso.

IV. Si el poseedor ó dueño de la propiedad que deba ocuparse fuere incierto ó dudoso por causa de litigio ú otro motivo, el Juez de Distrito fijará como monto de la indemnización la cantidad que resulte en vista del avalúo del perito que nombre la Compañía y del que el mismo Juez designe, en representación de los legítimos dueños de las propiedades en cuestión. La cantidad que definitivamente se fije, será depositada conforme á las prescripciones legales, para entregarla á quien corresponda.

V. Los peritos para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribución la cosa que se trate de expropiar, y los daños y provechos que de ello resulten al propietario.

VI. Si para los reconocimientos y trazos fuere necesario destruir ó derribar en todo ó en parte, árboles, magueyes ú otros obstáculos, la Compañía podrá hacerlo, quedando obligada á pagar la indemnización que señalen los peritos luego que ésta sea conocida.

Art. 20. Los criaderos metálicos, así como los de carbón de piedra y sal, los mármoles y los depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea 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. 21. Se fija el capital social de la Compañía para las líneas autorizadas por este Contrato, en la

cantidad de veinte mil pesos por kilómetro, comprendiéndose sus vías férreas, almacenes, estaciones, material rodante, telégrafos, terrenos, muelles, diques, buques de vapor, lanchas, y en general todo lo que sea propiedad de la Compañía. Los títulos que se emitan representando dicho capital, no causarán el derecho del timbre, sino cuando circulen en la República.

Art. 22. La Compañía 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 Compañía.

Las hipotecas no serán lícitas sino á condición de que sean hechas á favor de individuos ó asociaciones particulares, con arreglo á las cláusulas de esta concesión.

Las hipotecas y demás actos y contratos sujetos á registro, lo serán en la ciudad de México, y su registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiera á todas las líneas, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pasen.

Art. 23. Para la construcción de la línea y telégrafo á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía Limitada del Ferroca-

rril Occidental de México un subsidio de ocho mil pesos por cada kilómetro de vía que construya y que sea aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, subsidio que será pagado al estar concluída la vía férrea hasta su entronque con el Ferrocarril Central Mexicano, en los términos que expresan los artículos siguientes.

Art. 24. Para facilitar el pago de la subvención, el Gobierno emitirá á favor de la Compañía Limitada del Ferrocarril Occidental de México, bonos de á mil pesos por las cantidades correspondientes á la misma subvención, los que se denominarán: "Bonos de subvención de la Compañía Limitada del Ferrocarril Occidental de México," los cuales ganarán un interés de seis por ciento anual que será cubierto cada seis meses por la Tesorería General de la Federación.

Se estipula que esta subvención no se pagará por el tramo de Mazatlán al Rosario, ni se duplicará en caso de construirse doble vía, ni se tendrá derecho á ella cuando la vía corra en dirección paralela á otra línea de ferrocarril, concedida con anterioridad á este Contrato.

Art. 25. En el fin del año fiscal en que haya sido terminado y aprobado para su explotación por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el ferrocarril desde Culiacán hasta su entronque con el Ferrocarril Central Mexicano, se entregarán á la Empresa los bonos correspondientes, que recibirá á la par de su valor nominal; y el interés de seis por cien-

to anual que se le asigna, comenzará á devengarse desde el principio del siguiente año fiscal, y se pagará por semestres vencidos.

Art. 26. Para la amortización de los bonos de que hablan los artículos anteriores, el Gobierno establecerá una proporción gradual con el objeto de que queden amortizados en un período de cuarenta años, á contar desde la fecha de su emisión. El Gobierno, sin embargo, se reserya el derecho para amortizar parcial ó totalmente los valores de los bonos que haya recibido la Empresa.

La amortización parcial se hará por medio de sorteos semestrales, anunciándose previamente el número de bonos que se han de amortizar en cada sorteo, concluido el cual se publicará la lista de los que hayan sido designados por la suerte.

En el caso de la amortización total en cualquier período que lo resuelva el Ejecutivo, se anunciará con un año de anticipación de la fecha en que deba verificarse, cesando por consiguiente los réditos de todos los bonos en circulación en la fecha señalada para su amortización, aun de aquellos que no sean presentados para este efecto por cualquiera circunstancia.

Art. 27. En el caso de que los ramales expresados en el art. 1º de este Contrato, se construyan antes que la línea de entronque con el Ferrocarril Central Mexicano, queda estipulado que la Empresa no recibirá por ellos los bonos de subvención correspondientes, sino hasta que esté construída la mencionada línea

de entronque; y si los ramales se construyen después de concluída la repetida línea de entronque, la Empresa tendrá derecho á que se le entreguen los expresados bonos de la manera siguiente:

Primero. Por cada una de las tres secciones en que se considerará dividido el ramal á Guaymas, después de aprobada cada sección por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Segundo. Por el ramal á Mazatlán.

Art. 28. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas del ferrocarril y telegráfo que en él se ocupen, estarán exentos de toda clase de servicio-militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. Tendrá la Empresa la facultad de organizar el servicio interior de sus líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas prerrogativas que los resguardos de las rentas nacionales, con sujeción al Reglamento que aprobare el Ejecutivo.

Art. 29. 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 las leyes fiscales de la República.

Art. 30. La Empresa despedirá inmediatamente de su servicio, sin volverlo á recibir, á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehensión.

Art. 31. La Compañía tendrá el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otra que se construyere dentro de la República, y lo tendrá igualmente para explotarlas y mantenerlas en conexión con cualquiera otra Empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que creyere convenientes. A su vez, la Compañía tendrá la obligación 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 transportados. Igualmente la Compañía no podrá oponerse á que sus ferrocarriles sean cruzados por otros caminos, canales ó ferrocarriles que se hagan con autorización del Gobierno, salvo la indemnización á que haya lugar por interrupción del tránsito ó daño material causado al camino.

CAPÍTULO III.

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

Art. 32. Las secciones de ferrocarril, según las fuere concluyendo la Compañía, serán inmediatamente examinadas por un ingeniero nombrado por el Ejecu-

tivo, el cual, oído el parecer de dicho ingeniero, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que hubiere intervenido, y las causas del disentimiento; pero la Compañía, si no estuviere conforme, podrá pedir que otro ú otros ingenieros nombrados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y oyendo á los de la Compañía, examinen de nuevo el tramo. Si el segundo informe de los ingenieros ratifica el primero, la Compañía procederá desde luego á ejecutar las modificaciones que acuerde la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Los honorarios del ó de los ingenieros que nombre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, según lo expresado, serán satisfechos por la Compañía. Luego que vayan á ponerse al servicio público los tramos del camino previamente aprobados, la Compañía someterá á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas las tarifas de precios que han de cobrarse por la conducción de pasajeros y mercancías, almacenaje y telegramas, que no excederá de los tipos que en seguida se expresan:

Tarifa A.

Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber reci-