

Unión, en México, á 27 de Junio de 1895.—*Porfirio Díaz*.—Rúbrica.—El Secretario de Fomento, *M. Fernández Leal*.—Rúbrica.

Al margen el Gran Sello de la Nación.—Patente de privilegio número 718, expedida á favor de los Sres. Sebastián de León y Alfredo S. Uranga.

Queda registrada esta patente bajo el número 718 en la Sección 2ª de esta Secretaría y devueltos á los interesados, conforme al artículo 27 de la ley de 7 de Junio de 1890, los duplicados de la descripción y de los dibujos de una bomba hidráulica, por la que se les ha concedido privilegio.

México, 27 de Junio de 1895.—El Jefe de la Sección 2ª, *José Iglesias*.—Rúbrica.—Un sello que dice: "Sección 2ª"

Un sello que dice: "Secretaría de Relaciones Exteriores.—México, 6 Julio 95."

Anotada á fojas 26 del libro respectivo con el número 3.

México, Julio 6 de 1895.—*M. Aspíroz*.—Rúbrica.

Es copia. México, Julio 9 de 1895.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

"Diario Oficial."—Núm. 14.—Julio 16 de 1895.

NÚMERO 136.

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 los Sres. Miguel Lebrija y E. A. Powers, para la construcción de un ferrocarril entre los Estados de Chihuahua y Sonora.

"*Diego P. Ortigosa*, diputado presidente.—*J. M. Couttolene*, senador presidente.—*Víctor Manuel Castillo*, diputado secretario.—*A. Arguinzóniz*, 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 primero de Junio 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, Junio 1º 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 los Sres. Miguel Lebrija y E. A. Powers, para la construcción de un ferrocarril entre los Estados de Chihuahua y Sonora.

CAPÍTULO I.

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

Art. 1º Se autoriza á los Sres. Miguel Lebrija y E. A. Powers ó á la Compañía ó compañías que al efecto organicen, para construir por su cuenta y pa-

ra explotar de la misma manera, un ferrocarril que partiendo de la Estación de Chihuahua, del Ferrocarril Central Mexicano, en donde se ligará con dicho ferrocarril, y pasando por Cosihuiriachic y Concepción Guerrero, termine en Jesús María, con facultad de prolongar este ferrocarril hasta entroncar con el Ferrocarril de Sonora, en el punto que sea más conveniente, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

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 Los concesionarios comenzarán dentro de seis meses, y á sus expensas, el reconocimiento de la línea que se les concede por el artículo 1º, darán 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 someterán á la aprobación de la misma Secretaría los planos respectivos con el trazo preliminar, antes de comenzar la construcción.

Art. 4º Presentarán á la aprobación de la Secretaría los trazos y perfiles definitivos del camino, ya en su totalidad, ya en secciones sucesivas por lo menos de veinte kilómetros, en la inteligencia de que no deberán ejecutar trabajos de construcción en ninguna parte sin la previa aprobación de los planos y perfiles correspondientes.

Art. 5º Darán principio á la construcción de la vía dentro de diez y ocho meses, debiendo terminar cincuenta kilómetros dentro del año siguiente; y construirán por lo menos cincuenta kilómetros en cada uno de los bienios siguientes; de manera que quede concluído el camino, dentro de cinco años.

Art. 6º Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros, que encarguen los concesionarios de hacer los reconocimientos, trazos y construcción, un perito que nombrará la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La remuneración de éste no pasará de doscientos pesos cada mes, y será pagada por los concesionarios por el tiempo que duren los trabajos.

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

Art. 8º 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 novecientos catorce milímetros.

El peso de los rieles, que serán de acero, no será menor de veinte kilogramos por metro lineal.

Los radios de las curvas serán de cincuenta metros por lo menos.

La tracción se hará por vapor.

Art. 9º Esta concesión durará noventa y nueve años, contados desde la fecha de la promulgación del presente Contrato, á cuyo término el ferrocarril con

todas sus estaciones, almacenes y talleres, pasará en buen estado y libre de todo gravamen al dominio de la Nación; pero el Gobierno deberá comprar el material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere la Compañía para uso y explotación del camino, con obligación de pagar al contado el precio que á tal material rodante, útiles muebles y enseres fijaren dos peritos nombrados uno por cada parte y un tercero en caso de discordia designado previamente por los mismos. Si entonces conviniera al Gobierno enajenar ó arrendar el ferrocarril, gozará la Compañía del derecho de preferencia por el tanto.

Art. 10. 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.

CAPÍTULO II.

Auxilios ministrados por la Nación.

Art. 11. La Compañía ó compañías que organicen los concesionarios podrán importar libres de todas clases de derechos de importación ó aduana y de impuestos, ya sean éstos 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 metálicos y de madera, completos ó en partes, madera ordinaria 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 locomotoras, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chimeneas para máquinas, aventadores para máquinas, pedestales para vehículos, farolas para el frente de las locomotoras, silbatos para locomotoras, calderas completas, inyectoros completos, cilindros 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 de 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 introducirán libremente las compañías respectivas para el uso exclusivo de la vía; pero si enajenasen ó aplicasen á otros usos alguno ó algunos de estos artículos, 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.

Art. 12. Los capitales empleados en la construcción de la vía y sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos, durante quince años, del pago de toda contribución ó impuesto establecido ó que en lo futuro se establezca en la República, ya sea por las leyes generales ó locales, con excepción del impuesto del Timbre, que se causará con arreglo á la ley relativa.

Para la construcción y explotación de la línea de

ferrocarril autorizada por esta ley, se concede á la Compañía ó compañías el derecho de vía por la anchura de setenta metros en toda la extensión de la misma; pudiendo, sin embargo, autorizarse por el Ejecutivo que en dichos setenta metros se construya otra, en los casos excepcionales de ser punto forzoso de paso, á juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y previo el pago de los terrenos y cualquier otro daño que también valorizará la misma Secretaría. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada, y los terrenos de la misma propiedad necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y sus dependencias, se entregarán á la Compañía sin retribución alguna. De la misma manera podrán tomar la Compañía ó compañías de los terrenos nacionales y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y sus dependencias, sujetándose en la extracción de esos materiales, á las leyes y reglamentos respectivos.

Art. 13. 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. 14. Previa la debida indemnización, la Empresa podrá tomar, conforme á las leyes de la materia, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparación de la vía y sus dependencias, estaciones y demás accesorios. Entretanto se expide la ley reglamentaria de que trata el art. 27 de la Constitución general, se establecen 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 de cuya expropiación se trate, 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 ocu-

pada por causa de utilidad pública, para la construcción y reparación de la vía férrea, de sus dependencias y accesorios, no nombrase su perito valuator 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 valuator 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 depo-

sitada 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 de cuya expropiación se trate, y los daños y provechos que de ella 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. 15. 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 del camino serán de propiedad de la Compañía; sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las leyes de minería.

Art. 16. 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 tolo ó en parte cualquiera de las propiedades de la Empresa.

Las hipotecas no serán lícitas sino á condición de que sean hechas á favor de los individuos ó asocia-

ciones particulares, con arreglo á las cláusulas de este Contrato.

En todos los títulos de las hipotecas se expresará: que á los noventa y nueve años, cuando la vía pase á ser propiedad de la Nación, ésta no reconocerá gravámenes, ni será responsable por el pago de intereses que se hubieren devengado con anterioridad á dicho término.

De las hipotecas que hiciere la Empresa, se tomará nota en el Registro público de la ciudad de México, y ese requisito será suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiera á toda la línea, sin necesidad de registro local en todos los puntos que recorra.

Art. 17. Para auxiliar la construcción de la línea de ferrocarril á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía ó compañías tres mil pesos en vales de tierras por cada kilómetro de vía que se construya y que sea aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Dichos vales de tierra no pagarán intereses y se emitirán en vales por valor de á un mil pesos cada uno.

Art. 18. Estos vales de tierra serán entregados al concesionario, cada vez que le sean aprobados cincuenta kilómetros del ferrocarril construido, y le serán admitidos por su valor representativo, para el pago á precios de tarifa, de cualesquiera terrenos nacionales que tenga de venta el Gobierno en los Estados de Sonora y Chihuahua y que compre el concesiona-

rio; en el concepto de que si durante el tiempo de la construcción del ferrocarril ó seis meses después de su terminación, no hubiere de venta dichos terrenos, el Gobierno federal no tendrá incuestionablemente obligación alguna de pagar la precitada subvención.

Art. 19. Se entiende que este auxilio no se duplicará en caso de construirse doble vía, y no se dará cuando la vía corra en dirección paralela á otra línea de ferrocarril concedida con anterioridad á esta ley cuando una dos puntos que ya estén ligados por otra línea de una misma concesión.

Art. 20. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril y telégrafo, así como los trabajadores que en él se empleen, 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 o extranjera. Tendrán la Compañía ó compañías la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas prerrogativas que los resguardos de las rentas nacionales y con sujeción á los reglamentos que aprobare el Ejecutivo.

Art. 21. 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, siempre que tales reglamentos no impidan el exacto cumplimiento de este Contrato.

Art. 22. 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. 23. La Compañía ó compañías tendrán el derecho de enlazar su vía férrea con cualesquiera otra existente ó que existiere dentro ó fuera de la República, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y lo tendrá igualmente para explotarla y mantenerla en unión ó consolidación 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 obligación de permitir que sobre su línea 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 efectos transportados. Igualmente la Compañía ó compañías no podrán oponerse á que su ferrocarril sea cruzado por otros caminos, canales ó ferrocarriles que se hagan con autorización del Gobierno, salvo la indemnización á que haya lugar por interrupción del tráfico ó daño material causado al camino. En caso de consolidación con una compañía extranjera, la concesionaria quedará siem-

pre sujeta á lo prevenido en el art. 34, en todo lo que se refiera á la línea, objeto del presente Contrato.

CAPÍTULO III.

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

Art. 24. Luego que se pongan al uso del público los tramos del camino, la Compañía ó compañías fijarán la tarifa de precios que han de cobrar para la conducción de pasajeros, efectos y demás, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Pasajeros.

Por transporte de pasajeros, por cada kilómetro ó fracción recorrida:

Primera clase, tres centavos.

Segunda clase, dos centavos.

Tercera clase, uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirán treinta kilogramos de equipaje.

Por el exceso de equipaje en tren de pasajeros podrá cobrar, cuando más, doce centavos por tonelada y por kilómetro.

La Compañía ó compañías no tendrán obligación de percibir menos de diez centavos por cada pasajero, por una distancia cualquiera.