

**FERROCARRIL de MEXICO al PUEBLO de la PIEDAD.**—El permiso concedido en 13 de Octubre último á los CC. Luis Miranda é Iturbe y Carlos Alvarez Rul, viene á llenar un vacío que se hacia ya sentir demasiado, proporcionando á los habitantes de la Capital una nueva línea de ferrocarril que á las ventajas ordinarias reuna la de establecer trenes fúnebres, que con las mismas favorables condiciones de baratura y comodidad, conduzcan los cadáveres y acompañamientos á los panteones de aquel rumbo.

Las garantías estipuladas en el citado permiso, son evidentemente bastantes para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa; siendo de advertir, que ya ha tenido efecto el depósito de acciones á que se refiere el art. 11, y que por lo mismo es de esperar en el éxito. El contrato aparece entre los documentos bajo el núm. 5.

**FERROCARRIL NACIONAL entre TEHUACAN y la ESPERANZA.**—Por los antecedentes que obran en esta seccion, consta que el ingeniero Mariano Tellez Pizarro, director del camino de México á la Esperanza, remitió á esta Secretaría en Marzo de 1875 una extensa Memoria relativa al proyecto de la construccion de un ferrocarril por traccion de sangre entre Tehuacan y la Estacion de la Esperanza, de la via férrea de Veracruz, acompañando los planos y perfiles respectivos; y aunque la administracion de aquella época alabó el proyecto en la parte científica, lo desechó por no entrar en las miras del jefe del Poder Ejecutivo llevar á cabo esa clase de obras por administracion, lo que se comunicó al ingeniero Tellez Pizarro.

Establecido el Gobierno actual, y deseando vd. conocer las condiciones del proyecto, se sirvió pedir un informe al ingeniero Tellez Pizarro. En cumplimiento de aquella orden remitió dicho ingeniero, en Abril del presente año, la Memoria relativa (Documento núm. 6), á cuyo exámen se procedió en esta Seccion por acuerdo de vd. Hecho un minucioso estudio del asunto, se encontró tanta laboriosidad como exactitud en los datos, cálculos y resultados. Sin mencionar las bases propuestas por el inteligente autor del proyecto para la construccion y explotacion del ferrocarril, la Seccion llamó la atencion de vd. sobre la circunstancia de que, con solo la suma de 3,700 pesos mensuales, podia llevarse á cabo tan importante mejora en la parte de substruccion y ejecucion de la superestructura, destinándose á la compra de material fijo para esta y del rodante, la exhibicion extraordinaria de 75,000 pesos. Igualmente hizo notar á vd. la cortedad del tiempo que deben durar dichas exhibiciones, que solamente será de dos años y medio, reduciéndose el importe total del camino, incluso el material rodante, á la suma de 298,500 pesos.

Respecto de explotacion, propuso el interesado que, una vez concluida la via, se diera en arrendamiento y con sus productos se emprendiera otra mejora de igual naturaleza.

La Seccion encontró la idea perfectamente realizable, atendidas las circunstancias del erario y las ventajas que debian resultar de su ejecucion; en consecuencia, opinó que debia llevarse á cabo la obra por cuenta del Gobierno y bajo la direccion del autor del proyecto.

Habiéndose vd. servido acordar de conformidad, se contestó en ese sentido al ingeniero Tellez Pizarro, librándose las órdenes correspondientes, de conformidad con el proyecto.

Comenzaron los trabajos de esta via en Julio del año próximo pasado, continuando sin interrupcion hasta la fecha. Debo hacer constar que habiendo bajado el precio del material fijo en Inglaterra, el presupuesto primitivo tiene que sufrir una notable reduccion.

Para la instalacion de la via ha sido necesario ocupar terrenos de particulares: unos han sido cedidos gratuitamente; otros han sido indemnizados por precio convenido, y quedan algunos pendientes de pago.

Las obras de terracería se encontraban concluidas en una longitud de 29 kilómetros 376 metros hasta 30 de Noviembre, y faltan para completarlas en su totalidad 21 kilómetros 624 metros, debiendo ser en conjunto de 51 kilómetros.

Hay terminados completamente tres puentes de mampostería, y quedaban en obra otros tres, de los cuales uno de mampostería estaba al terminarse, otro tambien de mampostería ya cimentado, y el tercero, que deberá ser de mampostería y fierro, tenia ya concluida la parte de fierro, que se construyó en los talleres de la Empresa del Ferrocarril Mexicano, establecidos en Orizaba. Faltan tres por emprender. El total de ellos será de nueve.

Se han construido nueve alcantarillas y dos pasos de agua de mampostería; faltan trece alcantarillas y algunos pasos de agua. Las primeras deberán ser en número de 22, y varias de ellas están proyectadas con muros de mampostería y cubierta de fierro, formada de rieles.

Las estaciones serán tres: la primera en Esperanza, la segunda en Cañada Morelos, y la tercera

en Tehuacan. La primera quedará inmediata á la del Ferrocarril Mexicano, que está para abrirse al público, en sustitucion de la de Boca del Monte. Se ha limitado por una zanja la parte que ocupará en terrenos que cedió espontáneamente el Sr. Francisco Gutierrez. La segunda, que será la central y la más importante, se instaló en Cañada Morelos en una finca situada en el cruce de las carreteras nacionales de Amozoc á Veracruz por Orizaba, y de Tehuacan á la Esperanza, cuya finca se compró en la cantidad de \$2,440, que quedaron ya pagados: en ella están establecidos los talleres para las obras y los depósitos de materiales. La tercera, en Tehuacan, ha comenzado á construirse en un terreno que cedió la municipalidad en el ex-convento del Carmen.

Los paraderos serán tres: uno en Miahuatlan, cuya localidad no se ha designado todavía; otro en el Carmen, y otro en el Llano Grande, cuyos dos últimos quedarán situados en terrenos pertenecientes á la hacienda del Carmen, que su propietario, el C. Rafael Vargas, tiene cedidos sin remuneracion, en la extension necesaria y con agua para abrevadero y demas usos. En 30 de Noviembre existia el material siguiente, acopiado para la construccion de estaciones: 608 vigas de 4 7 varas, 72 tablones, tambien de 4 7 varas, 72 morillos, 180 latas, 6,150 tejamaniles, 8,000 adobes y 19 rejas de fierro para ventanas, y una bomba para elevar el agua de pozo en la estacion de Cañada Morelos, de una profundidad de 18.50 metros.

Hay comprados 389 durmientes de encino, de las dimensiones competentes.

La Direccion está regularmente dotada de carros, mulas, herramienta y utensilios, y todas las reparaciones se hacen en Cañada Morelos en talleres propios, de carpintería, carrocería, herrería y talabartería, atendiéndose allí mismo al herraje y curacion del ganado.

Los gastos hechos desde Julio del año próximo pasado hasta fines de Noviembre, y lo que en cada mes se ha pagado por jornales, consta en el estado siguiente:

GASTOS.		JORNALES.	
Julio y Agosto.....	\$ 2,175 47	Julio y Agosto, 4,976.....	\$ 1,814 55
Setiembre.....	2,453 24	Setiembre, 5,065.....	1,868 80
Octubre.....	4,421 79	Octubre, 4,562.....	1,654 36
Noviembre.....	4,279 60	Noviembre, 3,857.....	1,449 16
Suma.....	\$13,330 10	Jornales, 18,460.....	\$ 6,786 87

Con respecto al presupuesto aprobado, hubo durante este período una economía de \$4,437.91, debida en su mayor parte á que los particulares han cedido algunos de los materiales para las obras, y á que los gastos de direccion y administracion han sido muy reducidos.

**FERROCARRIL de MEXICO á LEON.**—Deseando el Gobierno, despues de su establecimiento, conocer cuál era el estado en que se hallaba el asunto relativo á esta línea, y saber hasta dónde habia cumplido la Compañía concesionaria con las obligaciones que contrajo, dispuso que por la Seccion se hiciera un estudio concienzudo del mismo asunto, de cuyo estudio emanaron dos cuestiones:

1.ª Si habia caducado la concesion.

2.ª Cuál era la pena en que habia incurrido la Empresa por no haber dado cumplimiento á las obligaciones del contrato.

Para resolver la primera, bastaba consultar cuáles fueron los compromisos contraidos, y deducir de las debidas constancias, si la Compañía habia cumplido con ellos. El art. 5.º de la concesion fijó el plazo de diez meses, contados desde la fecha de la concesion, para dar principio á los trabajos, y el de diez y ocho meses para entregar construidos cincuenta kilómetros. Ahora bien; habiéndose elevado la concesion al rango de ley el 5 de Diciembre de 1874, los trabajos de la via férrea debieron comenzar el 5 de Octubre de 1875.

Por los datos que existen en esta Secretaría, consta que el representante de la Empresa avisó en 8 de Noviembre de 1875, que el 1.º de dicho mes se habia dado principio á la obra; luego habiendo pasado el plazo de diez meses, el privilegio debia considerarse caduco por haberse faltado á la primera cláusula del art. 5.º ya citado. Con respecto á la 2.ª cláusula, no habiéndose construido ni un solo metro á los diez y siete meses diez dias, fecha en la cual participó el representante de la Empresa que se suspendian los trabajos, no siendo posible, en la verdadera acepcion de la palabra, que en veinte dias estuviera concluido aquel tramo, es evidente que tampoco se le dió cumplimiento. El art. 38 de la ley pudo servir á la Empresa de argumento para defenderse contra la declaracion de caducidad en cuanto á la 2.ª cláusula del art. 5.º, supuesto que todo caso fortuito ó de fuerza mayor libraba á la Empresa

de sus compromisos; pero terminantemente se expresó que la suspensión duraría solamente el tiempo que durase el impedimento; y como en Diciembre de 1876 había cesado este, que consistió, según las manifestaciones del apoderado de la Compañía, en que las fuerzas sostenedoras de la revolución impedían los trabajos, quedó sin valor, por lo mismo, la excepción, no existiendo en aquella época fuerza ninguna que impidiera los trabajos, y no habiéndose, sin embargo, continuado estos como debió haberse hecho conformándose con el tenor del mismo art. 38. En consecuencia, no habiéndose comenzado los trabajos en el debido tiempo, ni continuándose, y no siendo por otra parte posible, con arreglo á los preceptos de la ciencia, que en los veinte días que faltaban estuvieran concluidos cincuenta kilómetros, la Secretaría resolvió que se declarase caduca la concesión por no haber cumplido la Compañía con las obligaciones que contrajo.

La segunda cuestión que se derivó inmediatamente, fué la de hacer efectiva la garantía dada por la Empresa concesionaria. Es incuestionable que, puesto que la Compañía había faltado á esos compromisos, incurriendo en la pena de caducidad, cabía la aplicación de la fracción 1ª del art. 39 que dice: "Los concesionarios dan la garantía de \$ 150,000, que perderán en el caso de no cumplir con las obligaciones señaladas en el art. 5º de esta ley, y en los términos en él expresados." El cumplimiento de esa cláusula fué competentemente garantizado con hipoteca especial.

En vista de este exámen, el Ejecutivo creyó llegado el caso de declarar caduca la concesión del ferrocarril de México á Leon, lo que se acordó en 26 de Diciembre de 1876, comunicándose á la Empresa y ordenando que por la Tesorería general se le hiciera efectivo el pago de los \$ 150,000 que en consecuencia debía verificar.

Como resultado de estos acuerdos, la Tesorería general trabó ejecución en la casa llamada de Escandon, ubicada en Tacubaya, y en la Hacienda de Miacatlan, situada en el Estado de Morelos, quedando ambas fincas al cuidado de un depositario.

En tal estado las cosas, y después de diversas conferencias en las que la Empresa expuso varias razones, alegando que aunque fuesen notorias las faltas en que había incurrido, ellas reconocían por origen causas ajenas á su voluntad, bastante bien probada, con solo atender á las sumas que había invertido, surgió la consideración de que las penas pecuniarias estipuladas en esta clase de contratos, nunca deben verse con el carácter de una especulación para el Erario, sino única y exclusivamente como una pena que sirviera de estímulo á los empresarios para llenar en el menor tiempo posible las condiciones de sus contratos.

Como á esta justa consideración había también que añadir la de que, según los inventarios y liquidación, resultaba ser cierto que la Empresa había invertido una respetable suma, fué necesario dar cabida á lo que la prudencia, la equidad y aun la misma conveniencia pública aconsejaban en el caso.

Atenuar la pena sin menoscabo alguno del principio de imponerla, fué entonces la idea dominante, idea robustecida con la de no desaprovechar las obras materiales ya ejecutadas ni los trabajos científicos llevados á cabo: así pues, con la esperanza de aprovecharlo todo, se zanjaron las dificultades mediante la aprobación de un contrato, en virtud del cual han venido á ser propiedad de la nación las obras y trabajos indicados, y cubiertas las responsabilidades ulteriores por ocupación de terrenos de particulares.

En vista de esto, es evidente que el Ejecutivo se encuentra ahora en aptitud de contratar ventajosamente la prosecución del ferrocarril central con cualquiera otra Compañía, que encontrará ya adelantado todo lo hecho hasta la fecha.

**FERROCARRIL de LEON al RIO BRAVO del NORTE.**—En virtud de la ley de 10 de Diciembre de 1872 se celebró un contrato en 12 de Diciembre de 1874 entre el Secretario de Fomento y el Sr. Eduardo Lee-Plumb en representación de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Texas, para la construcción de una vía férrea desde la ciudad de Leon, en el Estado de Guanajuato, hasta el Río Bravo del Norte.

Elevado este contrato, con algunas modificaciones, á la categoría de decreto en 29 de Mayo de 1875, comenzaron á correr todos los plazos en él señalados. Como estaba estipulado en la fracción III del artículo 21 el plazo de seis meses contados desde la fecha de la ley para el otorgamiento de una fianza de \$ 200,000, cuyo requisito era indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas, y no consta que esta fianza hubiera llegado á otorgarse, es claro que sin necesidad de emprender la tarea de justificar otras faltas, desde entonces incurrió la Compañía en la pena de caducidad. El texto expreso de la fracción I del artículo 22 no deja duda á este respecto.

Comprendiéndolo así el Sr. Plumb, vino confesando en su ocurno de 24 de Octubre de 1876, que

había terminado el contrato aprobado por la ley de 29 de Mayo de 1875, por lo que solicitaba su revalidación.

Esta pretensión dió origen á una consulta de fecha 11 de Noviembre de 1876, concebida en términos favorables á los deseos manifestados por el Sr. Plumb; pero esta consulta, que según aparece por una acta del día 13 del propio mes de Noviembre, fué presentada á la Cámara de Diputados, no obtuvo otro trámite que el de pasar á la comisión 2ª de industria, quedando en tal estado el negocio.

La Sección entiende que la concesión Plumb ha dejado de ser, aunque no haya sido declarada caduca, desde que espiró el plazo fijado para la presentación de la fianza sin que esta se hubiera otorgado.

**FERROCARRIL de CELAYA á LEON con RAMAL á GUANAJUATO.**—A la deliberación de la Representación Nacional fué sometido en 18 de Octubre último el contrato celebrado entre el Secretario de Fomento en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Francisco Z. Mena, Gobernador del Estado de Guanajuato, en representación del mismo, para la construcción de un ferrocarril entre Celaya y Leon con un ramal á Guanajuato.

Las cláusulas estipuladas en ese contrato tienden á llevar á cabo la obra, sin perjuicio de los intereses fiscales y con gran provecho para los de la nación. Sin embargo, sujetadas al ilustrado exámen del Congreso, sus dignos miembros, al discutir las, introdujeron varias reformas y acordaron con verdadero acierto el decreto respectivo. (Documentos números 7 y 8.)

Ligada la resolución de este importante asunto con otras concesiones en diversos Estados, influirá muy poderosamente en el buen éxito de los ferrocarriles Interoceánico é Internacional, de cuya realización depende en su mayor parte la prosperidad de nuestra patria.

**FERROCARRIL DE SONORA.**—Es necesario entrar en algunas explicaciones para que pueda tenerse perfecto conocimiento de los fundamentos legales que el Ejecutivo ha tenido presentes al tomar las determinaciones que en seguida se manifiestan.

En 17 de Junio de 1875 se expidió un decreto que aprobaba el contrato celebrado el 11 de Diciembre de 1874, entre el Ministro de Fomento y el Sr. David Boy-le-Blair, para la construcción y explotación de un ferrocarril y su correspondiente telégrafo, en el Estado de Sonora.

Según la fracción 3ª del art. 32 del contrato, á los cuatro meses debió dar la Compañía una fianza por valor de \$ 50,000, cuyo plazo se cumplió el 16 de Octubre de 1875.

Con fecha 9 de Setiembre del mismo año, y desde San Francisco California, pidió Boy-le-Blair, por conducto del cónsul mexicano, una próroga de tres meses para la presentación de la fianza. Se pasó al Congreso la solicitud, y el 3 de Noviembre de 1875 fué prorogado el plazo hasta el 17 de Enero de 1876. El 16 de Enero de ese año, D. Carlos D. Poston, en representación de Boy-le-Blair, se presentó en Lóndres al agente comercial privado de la República, pretendiendo depositar en su poder los \$ 50,000 en bonos mexicanos de la deuda exterior. El agente se negó á recibirlos y el Ministerio aprobó su proceder, fundándose en que la fianza debió otorgarse en México y á satisfacción del Gobierno. Esta aprobación se transcribió al interesado con fecha 29 de Marzo de 1876, por conducto del agente comercial en Lóndres. Posteriormente no se volvió á hacer gestión alguna.

Bastaría analizar las tres cláusulas del contrato para hacer constar que la fianza no llegó á otorgarse dentro del plazo ni después de espirado este, y para deducir que es aplicable la fracción 1ª del art. 33 de la concesión, que á la letra dice: "Art. 33. Las concesiones hechas en esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes: 1ª Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en el art. 32."

Robusteciendo más la decisión que se tomó á este respecto, basta tener presente que así como no cumplió el concesionario con la primera obligación de la fianza, tampoco lo hizo respecto de las demás. En efecto; el art. 2º establece que los planos de los primeros 100 kilómetros deberían presentarse á los catorce meses de la fecha de la ley, es decir, el 16 de Agosto de 1876. El art. 4º dice: que los trabajos debieron comenzar á los doce meses contados desde la fecha de la aprobación de los planos por el Ministerio, de la primera sección de 100 kilómetros, y á los veinte meses contados desde la misma fecha, debieron quedar concluidos los primeros 50 kilómetros.

Como no se hizo la presentación de los planos ni hubo trabajo de ninguna especie, tuvo lugar la aplicación del art. 33, que dice: "Art. 33. Las concesiones hechas en esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes: 1ª Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del art. 32."

2ª Por no construir los primeros 100 kilómetros, los tramos de 200 kilómetros cada dos años, y no concluir la línea principal de Guaymas á la frontera del Norte, dentro de los plazos fijados en los artículos 4º y 5º."

En tal virtud y no habiendo cumplido el concesionario con ninguna de las condiciones del contrato, con arreglo al art. 33 de la ley de concesion se declaró en Junio 12 de 1877 caduca é insubsistente la mencionada concesion, habiéndose comunicado esta suprema resolucion al representante de la Compañía concesionaria y al Gobernador del Estado de Sonora, para que declarara nulas las concesiones de terrenos que con motivo de este asunto se hicieron á la Compañía.

Declarada caduca la mencionada concesion, el Ejecutivo, en uso de la facultad que le concede la ley de 17 de Junio de 1875, aceptó la solicitud presentada por los Sres. David Fergusson y Sebastian Camacho, en representacion del Sr. Roberto R. Symon, pidiendo se les traspasara la concesion que representaba el referido Boy-le-Blair. Se concedió el traspaso (Documento núm. 9) y se formuló un contrato introduciendo las importantes modificaciones que constan en el Documento núm. 10 que se acompaña, y que remitido al Congreso para su aprobacion, está pendiente de la resolucion de este alto Cuerpo.

**FERROCARRIL INTEROCEANICO.**—En 26 de Octubre del corriente año el Sr. James Sullivan elevó un ocurso á esta Secretaria solicitando por sí y á nombre de William J. Palmer y socios, una concesion para construir varias vías férreas desde la ciudad de México al Océano Pacífico y al Rio Bravo del Norte á fin de establecer la comunicacion Interoceánica, á cuya solicitud acompañó las proposiciones que debian servir de base para el contrato.

Celebrado este entre esta Secretaria y el solicitante, fué sometido á la Representacion Nacional para su exámen y aprobacion.

Los términos del contrato constan en el Documento núm. 11 que se acompaña. Es de esperar que el Poder Legislativo en sus próximas sesiones resuelva un asunto de tanta trascendencia para el porvenir de México, en el sentido y con la prontitud que lo requieren los intereses nacionales.

**FERROCARRIL de TEHUANTEPEC.**—La comunicacion por el Istmo de Tehuantepec, tan justamente anhelada, ha venido á frustrarse una vez más. Los decretos de 6 de Octubre de 1867, el de 2 de Enero de 1869 que modificó aquel, y el de 14 de Diciembre de 1874 adiciendo el segundo, han sido letra muerta en su ejecucion, siguiendo la misma suerte que tantos otros, dados con anterioridad: no se ha logrado la apertura al tráfico del Istmo con el establecimiento de una via que combinando la navegacion del Goatzacoalcos con la explotacion de un ferrocarril, franquease la distancia entre ambos mares.

Una obra de tanto porvenir para el país, no podia ni debia quedar en indefinida suspension; asi es que, aprovechando cuantos medios se han presentado para ponerla de nuevo en via de llevarse á efecto, se han oido nuevas propuestas, las que estudiadas detenidamente, han dado por resultado un nuevo arreglo que queda á punto de ser terminado y que consignará derechos y obligaciones, tendiendo todos á la realizacion de aquel grande objeto, de manera que, al dejar á cubierto los intereses de México, proporcionan á los empresarios auxilios poderosos y utilidades tan seguras, que sin esfuerzos extraordinarios podrán cumplir las obligaciones que se les imponen.

Con estas convicciones, la Seccion no vacila en afirmar que en atencion al decidido empeño que en este sentido ha manifestado vd., no está lejano el dia en que realizándose la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, la República cuenta con ese elemento más de vida y de prosperidad.

**FERROCARRIL del PUERTO de MATAMOROS á la Barra de Jesus María, y canalizacion de la Laguna Madre.**—Decretada esta concesion en 17 de Junio de 1875, quedó estipulado por el art. 5º del contrato respectivo, que el reconocimiento de toda la línea deberia estar concluido dentro de siete meses, asociándose á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos y á la ejecucion de las obras, un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, para lo cual la Compañía avisaria á la Secretaria de Fomento con diez dias de anticipacion á la fecha en que debieran comenzar aquellos por la 1ª Seccion, y con cuarenta dias para las subsecuentes.

Esta cláusula no fué observada exactamente. El aviso de la Compañía tuvo lugar á la vez que ya estaban hechos los estudios sobre el terreno; de manera que cuando se nombró el ingeniero inspector por parte del Gobierno y se presentó en Matamoros, encontró los trabajos de gabinete bas-

tante adelantados. Por los reconocimientos y estudios que practicó, dedujo que eran defectuosos los estudios hechos é inconveniente el trazo que se consultaba, en cuyo sentido informó, resultando que se denegase la aprobacion requerida.

El art. 6º impuso la obligacion á la Compañía de concluir los diez primeros kilómetros de ferrocarril dentro de trece meses, y el resto de la via, así como el canal, dentro de tres años.

Es un hecho de pública notoriedad que este compromiso no ha sido cumplido, pues aunque el concesionario alegó en 20 de Mayo de 1876 la excepcion establecida en el art. 26, respecto á la suspension de plazos en todo caso fortuito que impidiese el cumplimiento de aquellas condiciones, dicho concesionario no presentó las noticias y pruebas que el mismo art. 26 requiere en tal evento.

El art. 27 tambien fué objeto de contravencion. La fianza ó depósito de \$15,000 que debió dar la Compañía á satisfaccion del Ejecutivo y á los cuatro meses de la fecha del decreto de concesion, no tuvo verificativo. Es cierto que el concesionario propuso en 15 de Octubre de 1875 al C. Carlos Carrera como fiador; pero por las diligencias practicadas resultó sin bienes suficientes para garantizar la mencionada cantidad, y hubo de prevenirse al concesionario que propusiese otro fiador suficientemente idóneo y solvente para el caso, cuya prevencion no fué obsequiada.

Esta falta que por sí sola, segun el citado art. 27, es motivo para estimar insubsistentes las concesiones hechas en el decreto, es, á no dudarlo, causa legal bastante para considerar caduca la concesion, ateniéndose al texto expreso del art. 28; siendo por lo mismo innecesario el hacer mérito de las otras faltas apuntadas para la aplicacion de la propia pena, las cuales, por otra parte, entrañan como consecuencia forzosa la pérdida de la suma afianzada; cosa que no puede tener lugar por no haberse llegado á otorgar la garantía aludida.

Por estas consideraciones cree la Seccion que, de hecho y de derecho, ha dejado de estar vigente la concesion de que se trata, y que consiguientemente el Gobierno se encuentra expedito para acordar su traspaso ó una nueva concesion sobre la misma obra á cualquiera otra Empresa que la solicite.

La realizacion de esta mejora es tanto más importante, cuanto que en la actualidad, por las malas condiciones de la Barra de Matamoros, todas las introducciones que se hacen de Europa tienen que hacer su descarga en el puerto de Brazos de Santiago, en territorio americano, lo que convierte á aquellas regiones en tributarias forzosas de la nacion vecina.

**FERROCARRILES DIVERSOS.**—El 8º Congreso de la Union, antes de terminar el primer período de sus sesiones ordinarias, quiso dar varios decretos autorizando al Ejecutivo para contratar la construccion de ferrocarriles cuya grande importancia no permitia se difiriese su resolucion para más adelante.

Los decretos promulgados en 17, 18, 19 y 20 de Diciembre, han autorizado al Ejecutivo para arreglar el establecimiento de cuatro vias nuevas de vital trascendencia.

Por el primero de dichos decretos puede, y está contratando la Secretaria de Fomento con el Gobernador del Estado de Hidalgo, un ferrocarril que, partiendo de Ometusco ó de otro punto sobre la línea de Veracruz, ó bien de Cuautitlan ó de otro punto sobre la del Interior, termine en Pachuca y tenga un ramal para Tulancingo. (Documento núm. 12.)

Por el segundo puede otorgar la concesion de un ferrocarril que, partiendo de México, pase por la capital del Estado de Morelos y se prolongue hasta el rio de Amacuzac. (Documento núm. 13.)

Por el tercero puede, y está en arreglos para contratar con el Estado de Querétaro un ferrocarril que, partiendo de Celaya, termine en la Puerta de Palmillas, límite del Estado de Querétaro con el de Hidalgo. (Documento núm. 14.)

Y por el cuarto puede igualmente contratar con el Gobierno del Estado de Michoacan un ferrocarril que, partiendo de Salamanca, termine en un punto del litoral del mismo Estado ó del de Guerrero. (Documento núm. 15.)

Además de estos decretos, el Poder Legislativo tuvo á bien expedir otros dos que fueron promulgados en 24 y 25 del mismo mes de Diciembre, por los cuales de una manera general ha sido autorizado el Ejecutivo para que durante el receso del Congreso pueda contratar con los Gobernadores de los Estados de la República la construccion de ferrocarriles, en sus respectivos territorios, bajo las bases que se aprueben para la via férrea de Celaya á Leon, y para conceder permiso de establecer líneas férreas en el Distrito Federal á todo el que lo solicite, con arreglo á las bases que el propio decreto determina. (Documentos números 16 y 17.)

**CONCLUSION.**—Tal es la sucinta reseña de lo que ha ocurrido en materia de ferrocarriles en el período á que se contrae este Informe. La Sección se ha ceñido á mencionar en él lo que por su naturaleza ofrece mayor interés, omitiendo los pormenores, trámites, informes, rectificaciones de planos y otra multitud de incidentes inherentes á esta clase de negocios, y que todos son detalles conocidos por vd., siendo por otra parte supérfluo consignarlos todos, reasumida, como lo está, la esencia de todos los respectivos asuntos.

Para que se forme vd. concepto del estado que han alcanzado los ferrocarriles, así como del movimiento de expedientes habido en el mismo ramo, la Sección ha formado dos estados, manifestando el primero (Documento núm. 18) el número de kilómetros de vía férrea que existen en explotación, en construcción y en proyecto; y el segundo (Documento núm. 19) el número de comunicaciones cambiadas y á que ha dado origen cada ferrocarril; con lo que concluye en lo relativo á este ramo todo lo que por su importancia se ha creído que debía figurar en este Informe.

Sección 3ª México, Diciembre de 1877.

El Jefe de la Sección,

IGNACIO GARFIAS.

### III

Documento número 1.

## FERROCARRIL DE MÉXICO Á TOLUCA Y CUAUTITLAN.

**CONTRATO** celebrado entre el C. Ministro de Fomento en representación del Ejecutivo de la Unión, y los CC. Martín Bengoa y Luis Mendez, en representación de la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan, de acuerdo con lo dispuesto en la ley de 31 de Mayo de 1875.

### CAPÍTULO I.

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

Art. 1º Se autoriza á la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan, para continuar la construcción y explotación de una línea de ferrocarril con su telégrafo correspondiente, de la ciudad de México á la de Toluca, con un ramal para Cuautitlan.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía desde la ciudad de México á la de Toluca, y desde Tlalnepantla hasta Cuautitlan, será el que, conforme á los reconocimientos que se practiquen, apareciere ser el más conveniente para poner en comunicación á estas localidades.

Art. 3º La Compañía comenzará inmediatamente y á sus expensas, los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de la línea, y antes 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.

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 excee-

diendo de cuatrocientos pesos cada mes, será pagada por la Empresa, la cual, con diez días de anticipación, dará aviso al Ministerio 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 del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de que, si á la Compañía le conviniera, pueda presentar el plano del trazo de toda la vía.

En caso de que dentro del mes siguiente á la aprobación de este Contrato, ó antes, la Compañía presentare los planos que actualmente tenga formados, la concurrencia del Ingeniero por parte del Gobierno, se exigirá solo para su revisión.

Las modificaciones que la Compañía pueda proponer á los trazos aprobados, se examinarán también con arreglo á lo prevenido en los artículos 3º, 4º y 5º

Art. 8º Los trabajos de construcción comenzarán inmedia-

tamente después de la aprobación de los planos, y se continuarán hasta terminar el ramal de Cuautitlan, pudiendo la Compañía comenzar también simultáneamente los de la vía troncal para Toluca.

Art. 9º El ferrocarril á Toluca y el ramal á Cuautitlan deberán estar concluidos en el término de dos y medio años contados desde la fecha de la aprobación de este Contrato; pero si al espirar este plazo la construcción no estuviere terminada, podrá ampliarse por el Ejecutivo hasta por dos semestres, previo el pago por la Compañía de una multa de cincuenta mil pesos en dinero efectivo por cada semestre de prórroga, además de la multa de que habla el art. 45.

Art. 10. A los nueve meses de aprobado este Contrato, estarán concluidos cuando menos cuatro kilómetros del ferrocarril á que él se refiere.

Art. 11. En el caso de que la Compañía concluyese el ferrocarril y su ramal dentro de un año contado desde la fecha de la aprobación de este Contrato, tendrá derecho á que se le aumenten, por vía de subvención, dos mil pesos por cada uno de los kilómetros que hubiere construido desde Tlalnepantla hasta Cuautitlan, y desde el punto de partida de la vía troncal hasta Toluca.

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 y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público y al de la Compañía, á juicio de sus ingenieros. Los radios de las curvas podrán reducirse hasta cincuenta metros, y el peso de los rieles hasta veinte kilogramos por cada metro de largo; las pendientes no pasarán de cinco por ciento; el ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de 914 milímetros. Estas dimensiones podrán ser alteradas con permiso del Ministerio de Fomento.

### CAPÍTULO II.

*Auxilios ministrados por la Nación.*

Art. 13. Durante veinte años podrá la Empresa importar libres de derechos, el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotivas, plataformas, rieles y otros materiales que el Ministerio de Fomento declare necesarios 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 los Ministerios de Fomento y de Hacienda.

Art. 14. Los capitales empleados en la construcción de la vía, así como de sus dependencias naturales ó indispensables, estarán exentos del pago de toda contribución ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere por leyes federales ó locales, durante veinte años, con excepcion de la del timbre, que deberá usar según lo prevengan las leyes.

Art. 15. Para la construcción y explotación 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 extensión del ferrocarril, pudiendo sin embargo establecerse dentro de esta distancia otro ferrocarril, siempre que el Ejecutivo lo estime conveniente, con tal que no interrumpa la explotación del que es objeto de este Contrato. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la nación, se entregarán á la Compañía sin retribución alguna y en propiedad perpetua. De la misma manera podrá la Compañía tomar, de los terrenos de propiedad nacional, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y de sus dependencias, mientras estos terrenos no pasen á poder de particulares.

Art. 16. La Compañía 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 y reparación de la vía y de sus dependencias, estaciones y demas accesorios, y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Unión, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

I. En el caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos ó materiales de construcción de propiedad particular, el Ministro de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiación de los bienes privados cuya ocupación fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnización que fijen dos peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si un mes después de notificado al propietario el decreto de expropiación, los peritos no estuvieren de acuerdo en la designación del tercero, será este 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 no nombrase su perito dentro de los ocho días siguientes á la notificación del decreto de expropiación, el Ejecutivo general autorizará la ocupación, consignándose previamente en depósito por la Compañía, la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el mismo 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 declaración fuere de menor suma.

III. Los peritos, para hacer sus valúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribución la cosa de cuya expropiación se trate, y los daños ó provechos que de la misma resulten al propietario.

Art. 17. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y de sus ramales, 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. 18. La Empresa queda autorizada para emitir, con aprobación del Ejecutivo, acciones, bonos y obligaciones, y para disponer de ellos, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando á los hipotecarios el derecho de explotarlo y de explotar la línea telegráfica, en todo ó en parte, según se fueren construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, pero con la condición de que las hipotecas se harán á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas que hicieren la referida Empresa serán registradas en el Registro público de la ciudad de México, y ese requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal, en lo que se refiere á toda la línea de ferrocarril de la Empresa, sin necesidad de registro local en los lugares por donde pase.

Art. 19. Para auxiliar la construcción de la línea de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvención de ocho mil pesos por cada kilómetro de vía que construya y sea aprobado por el Ministerio de Fomento, según los términos de este Contrato, sin duplicarse la subvención en caso de construirse doble vía, salva nueva concesión. Esta subvención será satisfecha por secciones de 10 kilómetros concluidos y aprobados por el Ministerio de Fomento, y podrá exportarse libre de derechos la suma equivalente luego que sea devengada, mientras subsista el impuesto sobre la exportación.

Art. 20. La expresada subvención se pagará á la Compañía, á medida que la devengue, por la Tesorería general.

Art. 21. La lotería del ferrocarril de Toluca continuará haciéndose en la ciudad de México por el término de esta concesión, bajo las bases establecidas en la prórroga otorgada por suprema resolución de 22 de Diciembre de 1876. El

producto líquido de dicha lotería, deducidos únicamente los gastos de administración, se aplicará á la Compañía para los gastos de la construcción del camino por cuenta de la subvención, liquidándose dichos productos cada vez que, con arreglo á lo dispuesto en el art. 19, se concluya algún tramo de ferrocarril, para que se haga el pago de la diferencia entre lo devengado y lo percibido por subvención, estándose por ambas partes á las liquidaciones que, visadas por el interventor del Gobierno, se remitan periódicamente al Ministerio.

Si después de cubrirse el total de la subvención, hubiese un excedente de productos, este será entregado en la Tesorería general, previa liquidación.

Art. 22. Durante veinte años, contados desde esta fecha, los directores, ingenieros, empleados y 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 por el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

Art. 23. La Compañía 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 aprehensión.

Art. 24. La Compañía queda obligada á cumplir, en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

### CAPÍTULO III.

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

Art. 25. La Compañía podrá poner en explotación los tramos que vaya construyendo, previo reconocimiento, hecho á sus expensas, por ingenieros nombrados por el Gobierno, el cual, oído el parecer de estos, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el Gobierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas de dispendio.

Art. 26. 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 transportados. Además, la Empresa tendrá derecho de cobrar retribución, con arreglo á las Tarifas que en este artículo se expresan:

- I. Por el almacenaje de las mercancías.
- II. Por la conducción de pasajeros.
- III. Por el transporte de mercancías; y
- IV. Por la transmisión de telégramas.

#### TARIFA A.

Por el almacenaje de las mercancías que por más de cinco días y menos de quince deban permanecer en sus depósitos, las cuotas no excederán de un cuarto de centavo diario por cada bulto hasta 100 kilogramos, pudiendo cobrarse, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes, y duplicarse la cuota si el almacenaje pasare de veinte días, ó triplicarla si pasare de cuarenta, por los días de exceso.

#### TARIFA B.

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

- Primera clase, un centavo.
- Segunda clase, tres cuartos de centavo.

Tercera clase, medio centavo.  
Los niños de menos de diez años pagarán solamente la mitad del pasaje.

Los de menos de dos años no pagarán nada.  
La cuota mínima para un adulto, por cualquiera distancia, podrá ser diez centavos.

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

#### TARIFA C.

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

- Primera clase, cuatro centavos.
  - Segunda clase, tres centavos.
  - Tercera clase, dos centavos.
- Equipajes en tren de pasajeros, y materias explosivas en tren de mercancías, diez centavos.

La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de 10 centavos por un pasajero, por cualquiera distancia.

#### TARIFA D.

Para el transporte de animales y de varios objetos:

Caballos, mulas, toros y vacas, por cabeza.....	0.0300
Cerdos, asnos y terneras, por idem.....	0.0150
Ganado menor, por idem.....	0.0075
Perros.....	0.0150
Carruajes ligeros en plataforma, por cada uno..	0.0300
Coches, carretelas y carruajes comunes de cuatro ruedas en plataforma, por idem.....	0.0500
Cadáveres en wagon separado en tren de mercancías, por idem.....	0.1000
Joyería y piedras preciosas, millar.....	0.0025
Plata en tejos, en barras, labrada ó acuñada, por millar.....	0.0025
Oro en idem idem idem idem.....	0.0025

#### TARIFA E.

#### TELÉGRAMAS.

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se trasmite á una distancia hasta de cien kilómetros, 15 centavos.

Por cada diez kilómetros más de distancia, hasta un centavo de aumento.

Por cada palabra de exceso que sobre las diez primeras contenga el mensaje, se cobrará cuando más la vigésima parte de lo que en razón de la distancia le corresponda.

Art. 27. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y de pasajeros, con relación á las dificultades y gastos de tracción de los diversos puntos de la línea, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningún kilómetro del máximo fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

Cada dos años, al hacerse la clasificación de las mercancías expresadas en el art. 30, se hará también una regulación de los productos líquidos de la explotación, con relación al capital que realmente se hubiere invertido en la Empresa, deducido de su monto el de la subvención. Si este producto no alcanzare para cubrir un interés anual de diez por ciento sobre el costo real del ferrocarril y de sus dependencias, deducida la subvención, podrán aumentarse, de acuerdo con el Ejecutivo, las tarifas que hubieren regido en el bienio anterior, hasta donde se juzgue necesario para obtener el expresado diez por ciento, sin que en ningún caso ni por ningún motivo puedan exceder al duplo de las que contiene el art. 26.

Art. 28. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobación del Gobierno, para los objetos ó efectos que por no deber, prudencialmente, sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete ó almacenaje superior al que se expresa en el art. 26.

Art. 29. Toda alteración en las tarifas en virtud de lo prevenido en el art. 27, se anunciará por ella con una anticipación de sesenta días por lo menos.

Art. 30. La distribución de efectos en las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Ejecutivo, luego que haya sido aprobado este Contrato, y en lo sucesivo cada dos años, para que rijan por un bienio, contado desde el 1º de Enero de los años impares.

Los cereales nacionales, los rieles y materiales para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

Art. 31. El transporte de tropas, material de guerra, ingenieros, agentes y comisionados en servicio público, la transmisión de mensajes telegráficos, y cualquier otro servicio del Gobierno Federal, se hará por la mitad de la cuota que corresponda según la tarifa común.

Los rieles y materiales para la construcción de ferrocarriles gozarán también una rebaja de cincuenta por ciento con relación á la tarifa común, sin perjuicio de lo expresado en el artículo anterior.

Art. 32. La correspondencia, impresos y empleados despachados por las Administraciones de Correos, serán conducidos gratis.

### CAPÍTULO IV.

#### Obligaciones impuestas á la Empresa.

Art. 33. La Compañía es y será siempre mexicana, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fueren extranjeros, y estará sujeta exclusivamente á la jurisdicción de los Tribunales de la República en todo aquello cuya causa y acción tenga lugar dentro de su territorio. Ella misma y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomaren parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera: nunca podrán alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea: solo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y por consiguiente sin que tengan ingerencia alguna los agentes diplomáticos extranjeros.

Art. 34. La Compañía no podrá traspasar, ni hipotecar, ni en manera alguna enajenar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni sus propiedades anexas, á ningún Gobierno extranjero; siendo nula la enajenación ó hipoteca que se hiciera contra esta prevención.

Tampoco podrá la Compañía admitir en ningún caso como socio á un Gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulación que se hiciera en tal sentido.

Art. 35. La Empresa establecerá en la capital un apoderado amplio y suficientemente autorizado ó instruido, para entenderse con el Gobierno Federal y demás autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que por este contrato se imponen á la Compañía.

Art. 36. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en este Contrato, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones: la suspensión durará solo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía, en ningún tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo sumo dentro de dos meses después de haber cesado, haciendo la expresada presentación dentro de

los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

### CAPÍTULO V.

#### Cláusulas generales diversas.

Art. 37. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de las sucursales que pueda tener en los diversos lugares del país ó del exterior en que tenga interés.

Art. 38. El Gobierno estará representado en la Junta Directiva por las dos séptimas ó por las tres undécimas partes de los directores, y los que nombrare con tal objeto tendrán las mismas facultades y prerogativas que los demás.

Los Estatutos de la Compañía y los reglamentos de sus relaciones con el público para todo lo que no está prevenido en el presente Contrato, se someterán á la aprobación del Ejecutivo ahora, y en lo sucesivo cada vez que se pretenda hacer en ellos alguna modificación.

Art. 39. Cuando se suscitase alguna duda ó cuestión respecto de la interpretación ó cumplimiento de las estipulaciones del presente Contrato, se decidirá por los Tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma, excepto el caso de caducidad, que deberá ser declarado gubernativamente por el Ejecutivo.

Art. 40. La misma línea férrea de que se habla en este Contrato, y los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridas por la Compañía en virtud de cesión ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyan el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, la cual tendrá derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad, pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, siempre que no alteren las condiciones de este Contrato.

Art. 41. Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán en el art. 46, la presente concesión quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y de la posesión de todas las propiedades, y de las porciones del ferrocarril y de la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague la subvención que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido, subsistiendo en la porción ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que tuviere la Compañía, las obligaciones que con relación á toda la línea establece este Contrato.

Art. 42. Los que robasen rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por los agentes de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados según la gravedad de su delito.

Art. 43. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, el importe de los materiales y todos los gastos hechos en la construcción del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo harán en representación de la misma Compañía.

Art. 44. La Compañía presentará al Ministerio de Fomento, en el mes de Enero, un informe anual, bajo protesta de ser verdadero, que comprenda precisamente los puntos siguientes:

- I. Nombres y residencia de todos los funcionarios y empleados superiores de la Compañía.
- II. Monto del capital social.
- III. Monto de las acciones emitidas y productos de la emisión.