

nitivamente importe el valúo, será abonada en la liquidación que se haga á la Empresa, y el excedente de ella será cubierto puntualmente por el Erario federal.

III. Igual procedimiento se observará respecto de las estaciones, almacenes de depósito y demás edificios necesarios para la explotación de la vía.

Palacio del Poder Legislativo en México, á 15 de Diciembre de 1877.—*Ignacio Cejudo*, diputado vicepresidente.—*V. L. Villarreal*, senador presidente.—*Enrique M. Rubio*, diputado secretario.—*G. Raigosa*, senador secretario."

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

Dado en el Palacio Nacional de México, á 21 de Diciembre de 1877.—**PORFIRIO DIAZ**.—Al C. Vicente Riva Palacio, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

México, Diciembre 21 de 1877.—**RIVA PALACIO**.

VIII

Documento núm. 9.

FERROCARRIL DE SONORA.

Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Sección 3ª.—El C. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"PORFIRIO DIAZ, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de la facultad concedida al Ejecutivo en el párrafo 2º, fracción 3ª, art. 33 de la ley de 17 de Junio de 1875, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único.—Se traspaşa á los Sres. Sebastian Camacho, en representación de D. Roberto R. Symon, y á D. David Fergusson, la concesión otorgada en 17 de Junio de 1875,

para construir un ferrocarril y su correspondiente telégrafo en el Estado de Sonora, cuya concesión fué declarada caduca en 12 del actual.

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

Dado en el Palacio nacional de México, á 19 de Junio de 1877.—**PORFIRIO DIAZ**.—Al C. Vicente Riva Palacio, Ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes. Libertad en la Constitución. México, Junio 19 de 1877.—**RIVA PALACIO**.

Documento núm. 10.

CONTRATO celebrado entre el C. Ministro de Fomento en representación del Ejecutivo de la Union, y los Sres. David Fergusson y Sebastian Camacho en representación del Sr. Roberto R. Symon, para la construcción de un Ferrocarril desde el Puerto de Guaymas hasta el límite Norte del Estado de Sonora ó del de Chihuahua.

CAPÍTULO I.

Construcción de la vía férrea.

Art. 1º. Se autoriza á los Sres. David Fergusson y Roberto R. Symon, ó á la Compañía limitada que ellos organicen dentro ó fuera del país, para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo, desde el puerto de Guaymas hasta la frontera Norte del Estado de Sonora ó del de Chihuahua.

Art. 2º. El trazo que deberá seguir dicha vía férrea será el que, conforme á los reconocimientos que haga la Compañía y apruebe el Ministerio de Fomento, fuere el más á propósito para poner el puerto de Guaymas en comunicación

con la ciudad de Hermosillo, y continuando hácia el Norte llegue hasta el punto de la Frontera ya expresado, pudiendo la Compañía, si le conviniera, ligar la línea principal por medio de los ramales correspondientes, con las ciudades de Ures y Álamos, y enlazarla con algun ferrocarril de los Estados Unidos de Norte-América, pero sin ocupar los caminos públicos.

Art. 3º. La Compañía hará á sus propias expensas los reconocimientos necesarios, con el fin de precisar el trazo de las líneas del ferrocarril que se expresan en el presente Contrato, y antes de comenzar la construcción de la vía, remitirá al Ministerio de Fomento, para su aprobación, dos ejemplares de los planos del reconocimiento y del trazo del camino, á fin de que uno de ellos le sea devuelto con la nota de haber

sido aprobada ó reprobada, y la otra, con igual explicación, se conserve en los archivos del Ministerio.

Art. 4º. El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de 100 kilómetros, y el de los 100 primeros será concluido, y los planos correspondientes sometidos al Ministerio de Fomento para su aprobación, dentro del término de catorce meses, y el de los subsecuentes dentro de veinte meses contados desde la fecha de la aprobación de este Contrato.

Art. 5º. Cuando sean presentados los planos al Ministerio de Fomento, deberá este resolver dentro de un mes respecto de los correspondientes á la primera sección, y dentro de dos meses respecto de los correspondientes á las restantes.

Art. 6º. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que nombrará el Ejecutivo, y cuya remuneración, no excediendo de 400 pesos cada mes, será pagada por la Compañía, á cuyo efecto esta comunicará al Ministerio de Fomento, con dos meses de anticipación, el tiempo y lugar en que comenzarán aquellos por la primera sección, y con cuarenta días para las subsecuentes.

La ausencia de los ingenieros del Gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

Art. 7º. Los trabajos de construcción del ferrocarril deberán comenzar dentro de doce meses contados desde que sean aprobados por el Ministerio de Fomento los planos de la primera sección de 100 kilómetros de que se habla en el artículo anterior, y dentro de veinte meses contados desde la misma fecha, deberán estar concluidos á lo menos 50 kilómetros, partiendo desde la ciudad de Guaymas. En cada uno de los años posteriores se construirán 100 kilómetros, hasta la conclusión de la línea principal del ferrocarril á que se refiere este Contrato.

Art. 8º. La línea principal del ferrocarril á que se refiere el art. 1º, deberá estar concluida en el término de cinco y medio años, contados desde la fecha de la aprobación de este Contrato.

Art. 9º. En caso de que la Compañía concluyese dicha línea principal en el período de un año menos que el término estipulado de cinco y medio años, el Gobierno le pagará, como premio, la suma de cuarenta mil pesos. Si el camino se concluyese en dos años menos del término estipulado, el premio será de ochenta mil pesos por cada uno de los dos años referidos.

Art. 10. El ferrocarril será de simple ó de doble vía de 1.45 metros de ancho (cuatro pies ocho y media pulgadas inglesas); será de construcción sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

El ancho de la vía podrá reducirse, previo permiso del Ejecutivo.

CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

Art. 11. La posesión y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en el presente Contrato, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por él, pertenecen á la Compañía limitada del ferrocarril de Sonora.

Art. 12. Dicha Compañía y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas, empleados ó con cualquiera otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que dentro del territorio de la República se relacione con la referida Empresa.

No podrán alegar derecho de extranjería con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, ni aun alegando

denegación de justicia, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni podrán emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

Art. 13. Los estatutos de la Compañía limitada y las bases de su organización, se someterán al Ministerio de Fomento, para su aprobación, en el término de once meses, contados desde la aprobación de este Contrato, y el Ministerio resolverá dentro de un mes después de la presentación.

Art. 14. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de Guaymas, sin perjuicio de los demás que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses; y mantendrá en la ciudad de México un representante ampliamente facultado y autorizado para tratar con el Gobierno Federal acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta concesión, y á cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relación al asunto.

Art. 15. Cuando se suscitare 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.

Art. 16. La línea principal del ferrocarril y los ramales de que se habla en esta concesión; los terrenos y demás propiedades adquiridas legalmente por la Compañía en virtud de cesión ó compra; los edificios, almacenes, talleres, estaciones, maquinarias, útiles, materiales y demás objetos que constituyan el ferrocarril y línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad perpetua de la Compañía, la cual tendrá el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad; pero estará sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este Contrato. Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesión quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y de la posesión de todas las propiedades dichas, y de las porciones del ferrocarril, muelle y línea telegráfica que hubiere construido. Conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague, en la forma establecida en los artículos 22 y 23, 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. 17. La Compañía tendrá derecho de enlazar la vía férrea que va á construir con cualquiera otro ferrocarril que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril en conexión ó consolidación con cualquiera otra Empresa de ferrocarril, de acuerdo con lo mismo y bajo los términos que juzgue más convenientes.

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

Art. 18. La Compañía limitada del ferrocarril de Sonora, y cualesquiera otras que puedan sucederle en lo futuro, en toda la vía ó en secciones de ella, no podrán en ningún tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones del presente Contrato, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni las propiedades anexas, ni las acciones que emita, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningún caso como socio en la Empresa; y cualquiera estipulación hecha con violación de este artículo, será nula y de ningún valor.

Art. 19. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de este Contrato en toda la vía ó en las secciones de ella, á alguna compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo Federal; y cualquiera traspašo

ó enajenación hecha sin este requisito, será igualmente nulo y de ningún valor.

Art. 20. La Compañía queda sin embargo autorizada para emitir acciones, bonos y obligaciones y para disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias y el telégrafo, dando á los hipotecarios, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y de sus intereses, el derecho de explotarlo en todo ó en parte; pero bajo la condición de que la hipoteca será hecha á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas que hiciere la referida Compañía serán registradas en el Registro Público de la ciudad de Guaymas, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal, en lo que se refiera á toda la línea y sus ramales, sin necesidad de registro local en los demás lugares por donde pase.

Art. 21. El capital social de la Compañía se fijará por la Empresa de acuerdo con el Ejecutivo, después que se levanten los planos y perfiles y de que en vista de ellos se formen los presupuestos respectivos, y en ningún caso se aumentará sin autorización del Ejecutivo. El capital se dividirá en acciones de cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal que podrá transferirse, ó de que se podrá disponer libremente con arreglo á las leyes, y con los derechos y franquicias acordados en esta concesión.

Art. 22. Para ampliar la construcción del ferrocarril y de sus ramales, muelles, telégrafo y demás dependencias á que se refiere esta concesión, se obliga el Gobierno Federal á dar á la Compañía limitada del Ferrocarril de Sonora, á título de subvención, la cantidad de cinco mil pesos por cada kilómetro de vía férrea que se construya. Esta subvención se pagará á la Compañía ó á sus agentes, por la Tesorería General de la Nación, abonándosele cincuenta mil pesos por cada tramo de diez kilómetros de vía férrea y telégrafo que construya á satisfacción del Ministerio de Fomento y con arreglo á las cláusulas de este Contrato.

Art. 23. Para la construcción y explotación de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por este Contrato, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de 70 metros en toda la extensión de la línea y de sus ramales.

Art. 24. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada y los demás que fueren necesarios para estaciones, almacenes, talleres, edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, se entregarán á la Compañía sin retribución alguna y en propiedad perpetua. De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales, mientras tengan este carácter, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y de sus dependencias.

Art. 25. 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 demás accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Unión, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

1.º En el caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, el Ministerio 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, este será nombrado por el Ministerio de Fomento.

2.º Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se ne-

gare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejecutivo 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 fuese de menor suma.

3.º 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 beneficios que de la misma resulten al propietario.

Art. 26. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y demás depósitos minerales salinos y alcalinos explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y 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. 27. Los materiales de construcción, de procedencia nacional ó extranjera, enseres para uso de la línea principal y ramales del ferrocarril y telégrafo autorizados por esta concesión, como los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para completar estaciones, talleres, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guariniciones, carros-wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los otros materiales que el Ministerio de Fomento, en cada caso y por cantidad limitada, declare necesarios para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de la aprobación de este Contrato, de toda clase de derechos de importación ó de aduana, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en lo adelante se decreten por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominación ó destino de dichos impuestos.

Para el uso de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento. El camino y sus dependencias naturales ó indispensables, así como los capitales empleados en su construcción y explotación, y las acciones de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribución ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere; exceptuándose los de papel sellado ó timbre para los documentos y libros de contabilidad que deban existir ó circular en el país.

Art. 28. Fijado definitivamente por la Compañía, con la aprobación del Ministerio de Fomento, el punto ó puntos de la frontera de Sonora ó Chihuahua ó de ambos Estados en que haya de terminarse la vía férrea, queda autorizada para hacer en ellos las mejoras que fuesen necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, talleres y estaciones, así como un muelle y un dique en el puerto de Guaymas, cuyos planos presentará al Ministerio de Fomento, para su aprobación, cobrando por el uso de dichas obras una retribución moderada que se fijará cada dos años con aprobación del Ministerio de Fomento. La Compañía tendrá el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario en la extremidad de la línea en la frontera del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demás obras necesarias para facilitar la construcción del camino en dicho punto de la frontera del Norte, el que se habilitará para el comercio nacional y extranjero, en el caso de que desde antes no lo hubiere sido.

Art. 29. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se emplearen, 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.

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

Art. 31. 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. 32. 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. 33. Los buques que durante la construcción de la vía férrea y cinco años después, llegaren á Guaymas, conduciendo para la Compañía del ferrocarril, con exclusión de otra carga, carbon de piedra, rieles, materiales y otros efectos de los que expresa el art. 27, destinados para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica, estarán exentos, por el término expresado, del pago de derechos de toneladas, fero, anclaje, y demás derechos de puerto, y pagarán solamente el de práctico, cuando lo pidieren. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los efectos indicados.

Art. 34. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta concesión, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones. La suspensión durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo Federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de cuatro meses de haber empezado el impedimento. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término 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 Ministerio de Fomento las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo más tarde dentro de dos meses después de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentación dentro de los cuatro meses siguientes á los dos mencionados.

Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

Se abonará también á la Compañía doble el tiempo que sobre el que fija el art. 5.º empleare el Ejecutivo en el examen y aprobación de los planos. Pero en todo caso, el Ministerio deberá resolver dentro de cuatro meses después de la presentación.

Art. 35. Todos los efectos y mercancías extranjeros, destinados solamente á atravesar el país por este camino con destino al extranjero y no para su consumo en la República, serán libres de toda especie de derechos, así como de contribuciones ó impuestos de toda clase durante cinco años.

El Ministerio de Hacienda fijará las formalidades que deban observarse en la descarga y carga de los efectos y mercancías á uno y otro extremo de la expresada línea y en su conducción por el ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y de las mercancías, equipajes y pasajeros, sin perjuicio del derecho que el Ejecutivo se reserva para examinarlos en cualquier punto del camino.

Además del precio de tarifa, la Compañía cobrará como máximo un aumento de un peso por cada pasajero, y un

peso por cada tonelada de efectos y mercancías de puro tránsito á través del país, y la Compañía recaudará este aumento por cuenta del Gobierno sin gravámen de este, verificándose cada semestre la liquidación y entrega del saldo.

Art. 36. Además de las otras obligaciones expresadas en esta concesión, la Compañía tendrá las siguientes:

I. No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera sin expreso permiso del Gobierno Federal.

II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorización del Gobierno Federal.

III. A los seis meses de la aprobación de este Contrato, dará la Compañía una fianza ó satisfacción del Gobierno, por valor de 50,000 pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en este Contrato, y perdiendo dicha Compañía la suma expresada en el caso de que no construya la línea principal de Guaymas á la frontera de Sonora ó Chihuahua en los plazos expresados en los artículos 7.º y 8.º

Art. 37. Las concesiones hechas en este Contrato caducarán por cualquiera de los casos siguientes:

I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del art. 36.

II. Por no construir los primeros 50 kilómetros, los tramos de 100 kilómetros cada año, y por no concluir la línea principal de Guaymas á la frontera del Norte dentro de los plazos fijados en los artículos 7.º y 8.º

III. Por enajenar ó traspasar esta concesión ó los derechos que de ella se derivan á algún Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa, siendo además nula por el mismo hecho, toda estipulación en este sentido.

La caducidad será declarada administrativamente por la Secretaría de Fomento.

En caso de caducidad motivada por no concluirse el camino en los plazos fijados, perderá la Empresa las concesiones otorgadas por este Contrato, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la Empresa conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotación. El Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente hecho según el valúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si la caducidad fuese causada por enajenación, traspaso ó hipoteca, á un Gobierno extranjero, además de la nulidad del acto y de la caducidad del presente Contrato, incurrirá la Empresa en una multa igual al valor del ferrocarril y de sus accesorios.

Art. 38. La Empresa presentará al Ministerio de Fomento, bajo protesta de ser verdadero, un informe anual 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.

IV. Monto de las obligaciones emitidas y productos de la emisión.

V. Denda flotante y otras de la Compañía, explicando la clase á que pertenezcan.

VI. Importe de lo devengado y percibido por subvención.

VII. Número de kilómetros de camino construido y puesto en explotación.

VIII. Descripción y costo real del camino construido.

IX. Descripción y costo probable de la parte por construir.

X. Cantidad percibida por pasajeros, y número de los de cada clase.

- XI. Cantidad percibida por fletes, especificando la clase de la carga conducida.
XII. Gastos de explotacion.

CAPÍTULO IV.

Tarifas.

Art. 39. Las secciones de ferrocarril, segun fueren concluyéndose, serán inmediatamente examinadas por un Ingeniero nombrado por el Ejecutivo, quien, oído el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo. En este segundo caso, el Ejecutivo publicará el informe del Ingeniero que haya practicado el reconocimiento y las causas del disenti-miento.

Art. 40. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los siguientes:

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos.	
Primera clase.....	\$ 0.10 por kilómetro.
Segunda clase.....	„ 0,07 „ „
Tercera clase.....	„ 0,05 „ „
Por transporte de pasajeros.	
Primera clase.....	„ 0,07 „ „
Segunda clase.....	„ 0,04 „ „

Art. 41. La Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de 10 centavos por un pasajero, por cualquiera distancia.

Art. 42. Se establecerán tarifas especiales que se someterán cada dos años á la aprobacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que, por no deber, prudencialmente, sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete superior al del artículo 40.

Art. 43. Si la Compañía arreglase sus tarifas á precios menores que el máximo fijado en este Contrato, ó menores que el máximo que pueda establecerse despues de un año, conforme al art. 44, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciere, subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximo, sino despues de cuatro meses de haber avisado al público, ó dentro de dos meses si las bajase.

Art. 44. Si las tarifas de pasaje y flete establecidas en el art. 40 produjeren á la Compañía una utilidad que en cada año no exceda al 12 por 100 del costo efectivo del ferrocarril y de sus dependencias, deducida la subvencion, se reducirán, de acuerdo con el Ejecutivo, hasta que produzcan esa suma.

Art. 45. La distribucion de efectos en las tres clases de tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Ejecutivo

cuando vaya á comenzarse la explotacion, y en lo sucesivo cada dos años, para que rija por un bienio contado desde 1º de Enero de los años impares.

Art. 46. Desde que comience la explotacion del camino hasta Hermosillo, y sucesivamente la de las demas secciones, los cereales nacionales se conservarán siempre en la tercera clase.

Art. 47. El Gobierno Federal disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualesquiera otros objetos ó efectos destinados á su servicio, que se conduzcan de uno á otro punto de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de fuerzas militares, la baja de un 50 por 100 sobre los precios que se cobren segun la tarifa general fijada en esta concesion.

La misma baja de un 50 por 100 se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público.

Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, se establecerán, con aprobacion del Ejecutivo, los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ú otros efectos destinados á su servicio, y de pasajes militares y empleados federales, se dará por el Ejecutivo ó por los funcionarios superiores, autorizados por él para este objeto, la órden especial correspondiente.

Art. 48. Tanto los rieles como los otros materiales para la construccion de ferrocarriles, pagarán como *máximum* la mitad del flete de última clase que se cobre á los particulares.

Art. 49. Por el término de quince años, contados desde la aprobacion de este Contrato, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril, segun se vaya poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos y empleados despachados por la Administracion de Correos en servicio de la misma; pero ese servicio se hará de manera que no se introduzca por este motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía sobre las horas de salida y detencion en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de Correos por las líneas de la Compañía será materia de contrato; pero bajo la base de que los fletes que por él se cobren no serán superiores á los de la última clase.

Art. 50. Los inmigrantes que, con la debida autorizacion del Gobierno, llegaren á la República, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Art. 51. Los Sres. Fergusson y Symon renuncian todos los derechos que los fueron otorgados por el decreto de 19 de Junio de 1877, el cual quedará derogado tan luego como el presente Contrato se eleve al rango de ley.

México, Octubre 12 de 1877.—VICENTE RIVA PALACIO.—
David Fergusson.—Por poder de Roberto R. Symon, *Sebastian Camacho*.

IX

Documento núm. 11.

FERROCARRIL INTEROCEÁNICO.

CONTRATO celebrado entre el C. Ministro de Fomento en representacion del Ejecutivo de la Union, y la Compañía William I. Palmer y James Sullivan y socios, para la construccion y explotacion de varias vias férreas en la República Mexicana.

CAPITULO I.

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

Art. 1º Se autoriza á la Compañía William I. Palmer, J. Sullivan y socios y á las compañías limitadas que organice, para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo, desde la ciudad de México al Océano Pacífico y al Rio Bravo del Norte.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la via desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, será el que, conforme á los reconocimientos que haga la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, apareciere ser el más á propósito para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuese practicable, y cuyos ramales la Compañía queda autorizada para construir, conservar y explotar, bajo las mismas bases de la línea principal, con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos, Guadalajara y Toluca (en caso de que la Compañía que actualmente tiene la concesion de la línea entre la ciudad de México y la última mencionada, no la concluya, ó en caso de que dicha Compañía haga un convenio con la de W. I. Palmer, James Sullivan y socios), y para establecer una comunicacion desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, en cualquier punto de la costa, desde el puerto del Manzanillo al de San Blas inclusive, que se elija de preferencia por la Compañía, con la aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 3º La via hasta el Rio Bravo del Norte, partirá del punto de la via al Pacífico que, segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, pareciere más conveniente, y seguirá la direccion que conforme á los mismos requisitos apareciere ser el más á propósito para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuese practicable, y cuyos ramales la Compañía queda autorizada para construir, conservar y explotar bajo las mismas bases de la línea principal, con las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando á un punto del Rio Bravo del Norte en Chihuahua, ó en cualquiera otra parte que la Compañía, despues de los reconocimientos necesarios, elija, con aprobacion del Ejecutivo, en cuyo punto el ferrocarril hará su enlace, si fuere posible, con algun otro de los Estados-Unidos.

Art. 4º La Compañía ó compañías comenzarán inmediatamente los reconocimientos necesarios y á sus propias ex-

pensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas ya expresadas. Antes de comenzarse los trabajos de construccion en cualesquiera de las secciones de la línea, se remitirá al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, copia de los mapas de los reconocimientos y de los planos del trazo de la seccion cuya construccion empiece.

El reconocimiento general que se haga para determinar el trazo de la primera seccion de 150 kilómetros por lo menos, se concluirá, y los planos correspondientes se presentarán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de cuatro meses contados desde la fecha de la fianza, de que se hablará despues; y sucesivamente se irán presentando los planos de las demas secciones de 150 kilómetros, de modo que no se interrumpan los trabajos de construccion, y que el trazo general de las dos vias principales al Pacífico y á la frontera esté concluido en tres años, contados desde la fecha de esta ley.

Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados por la Compañía para los reconocimientos, un Ingeniero nombrado por el Ejecutivo. La remuneracion de este Ingeniero será fijada de antemano por convenio con el Ministerio de Fomento, y pagada por la Compañía. Esta comunicará á la Secretaría de Fomento, por lo menos con diez dias de anticipacion, la fecha en que deban comenzarse los reconocimientos; pero estos no sufrirán dilacion ni se considerarán incompletos por la ausencia del Ingeniero del Gobierno.

Art. 5º Los trabajos de construccion de la línea principal del ferrocarril de México al Pacífico, deberán comenzar luego que estén aprobados los planos de la primera seccion de 150 kilómetros, y dentro de diez y ocho meses, contados desde la misma fecha, se concluirán á lo menos 150 kilómetros de dicha línea. En cada uno de los años posteriores, despues de haber espirado los dichos diez y ocho meses, se construirán á lo menos 120 kilómetros, ó 240 kilómetros cada dos años.

Art. 6º Luego que estuvieren concluidos los reconocimientos necesarios y determinado el punto del Pacífico adonde ha de llegar el ferrocarril, comenzarán inmediatamente los trabajos en dicho punto. La construccion de la línea desde el Rio Bravo del Norte, no podrá comenzar antes de la conclusion de la línea troncal de México al Pacífico, y entonces podrá comenzarse simultáneamente por el rio y por el punto de union con el Pacífico.

Art. 7º Las líneas troncales al Pacífico y al Rio Bravo del Norte deberán concluirse en el período de ocho años, contados desde la promulgacion de la presente concesion.

Art. 8º En caso de que se concluyere el ferrocarril desde la ciudad de México al Pacífico y hasta el Rio Bravo del Nor-