

- 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 disentimiento.

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 máximo 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-

te, en un período de un año menos del término estipulado, es decir, de siete años, el Gobierno pagará como premio la suma de \$100,000; si en dos años menos, \$200,000 por cada uno de los dos años; si en tres años menos, el premio será de \$300,000 por cada uno de ellos, y si ambas líneas estuvieren concluidas en cuatro años menos del término fijado, el premio será de \$400,000 por cada uno de los expresados cuatro años.

Art. 9º. Tanto las líneas principales como los ramales, serán de tres pies ingleses de ancho, quedando autorizada la Compañía para establecer doble vía en los trayectos en que la abundancia del tráfico la reclame, sin que por esto tenga el Gobierno que pagar subvención. La construcción será sólida y bajo todos aspectos igual en calidad á los ferrocarriles de la misma anchura de primera clase de los Estados- Unidos. Será obligación de la Compañía el proveer al tráfico con el material rodante suficiente, y establecer 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.

## CAPÍTULO II.

### Bases de la Compañía.

Art. 10. La posesión y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, serán de la Compañía ó compañías que organice la de William I. Palmer y socios.

Art. 11. La referida Compañía Union Contract, las compañías que esta organice y todas las personas que tuvieren parte en la una ó en las otras como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione con la referida Empresa dentro del territorio de la República. No podrán alegar derechos con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegasen denegación de justicia, otros derechos ni otro medio de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la referida Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearán otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos, quedando, en consecuencia, la Empresa privada de todo derecho de extranjería, y no pudiendo nunca admitirse la introducción de agentes diplomáticos en negocios que se relacionen con ella.

Art. 12. La Compañía acreditará dentro de tres meses, contados desde la aceptación de la fianza, tener suscritos por lo menos cuatro millones de pesos, y haberse enterado por los suscritores un diez por ciento de dicha suma.

Será obligación de la Compañía y de las compañías que esta organice, abrir la suscripción de acciones en esta capital al mismo tiempo que en el extranjero y con las mismas condiciones que allí; mas no se abrirá ninguna suscripción de acciones antes de que se haya acreditado conforme al párrafo precedente la formación del primer capital de cuatro millones de pesos.

Art. 13. Los estatutos de la Compañía ó compañías que se hayan de formar y las bases de su organización, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobación, dentro del término de nueve meses, contados desde la fecha en que se formen, ó si la Compañía ó compañías lo prefieren, desde la fecha de la presente ley.

Art. 14. Cada una de las compañías que forme la Compañía de Palmer, segun queda expresado, tendrá un domicilio en la ciudad de México, sin perjuicio de los demás que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses; y despues de la conclusión del camino al Pacífico, una parte de su Junta directiva residirá en México, la que se compondrá de cinco miembros, dos de los cuales serán nombrados por el Ejecutivo y tres por la Compañía. Esta Junta, así como la parte de la Dirección que se establece en

el extranjero, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que periódicamente se les concedieren en junta general de accionistas.

Art. 15. La Compañía nombrará en esta capital un representante facultado y autorizado para tratar con el Gobierno Federal y con las demás autoridades de la República acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion á este asunto.

Art. 16. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto á la interpretación y cumplimiento de las estipulaciones del presente Contrato, se decidirá exclusivamente por los Tribunales Federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

Art. 17. El capital social de la Compañía ó compañías que se hayan de crear, se fijará por sus estatutos particulares, despues que se levanten los planos y perfiles, y en vista de ellos se formen los presupuestos respectivos. El capital se dividirá en acciones de á cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal, que podrá transferirse ó de que podrá disponerse libremente con arreglo á las leyes y con los derechos y franquicias acordadas en esta concesión. Ningun accionista será responsable por ninguna deuda ó obligación de la Compañía ó compañías, sino con el valor de la acción ó acciones que poseyeren.

Art. 18. Las líneas de ferrocarril de que trata esta ley, y los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridos por la Compañía ó compañías 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, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad, pero sometidas á las prevenciones de las leyes mexicanas vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se puedan alterar las condiciones de este Contrato.

En caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesión quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y posesión de todas las propiedades y de las porciones de ferrocarril y línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague la subvención que le estuviere adendando por los kilómetros que hubiere construido.

Art. 19. La Compañía ó compañías que construyan ó exploten los ferrocarriles de que aquí se habla, tendrán el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otro ferrocarril que exista en la actualidad, ó que en lo de adelante se construyere en la República, y el de explotar y conservar dichas vías ó parte de ellas, en union ó consolidación con cualquiera otra Compañía de ferrocarril, segun los contratos que celebrare con ella.

## CAPÍTULO III.

### Concesiones y prohibiciones.

Art. 20. Ni la Compañía concesionaria ni ningunas otras que puedan sucederle en lo futuro, podrán en ningún tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emita, á ningún Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningún caso como socio de la Empresa; y cualquiera estipulación hecha con violación de este artículo, será nula y de ningún valor.

Art. 21. Cada compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir acciones comunes de preferencia, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias y franquicias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica en todo ó en parte, segun se fuere construyendo, para asegurar el pago de dichos bo-

nos y obligaciones y sus intereses, con la condición de que la hipoteca se haga á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas serán registradas en el Registro público de la ciudad de México; y este registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pasare el ferrocarril.

Art. 22. Para auxiliar la construcción de la línea del ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesión, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvención de \$7,000 por cada kilómetro de vía que construya y sea aprobado por el Ministerio de Fomento segun los términos de esta ley, sin duplicarse la subvención en caso de que la Compañía construyere doble vía. Esta subvención comenzará á pagarse solo cuando la Compañía haya construido y puesto en estado de explotación los primeros 150 kilómetros.

Despues de esto, será pagada por secciones de 20 kilómetros concluidos y aprobados por el Ministerio de Fomento. La obligación contraída por el Gobierno, en ningún caso se extenderá á dar subvención por una distancia que exceda del total de dos mil setecientos kilómetros, no comprendiéndose en esta extensión la línea á Toluca, en el caso ya mencionado en el artículo 2º, ni la de la ciudad de Durango al Rio Bravo del Norte, cuyas dos secciones serán subvencionadas, lo mismo que las otras, á razon de \$7,000 por cada kilómetro que se construyere de ellas. La subvención será pagada por la Tesorería General de la Federación.

Art. 23. Para la construcción y explotación de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de sesenta y cinco metros. Los terrenos pertenecientes á la Federación que ocupare la línea en la anchura establecida, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y 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 nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y sus dependencias, mientras estos terrenos sean propiedad nacional. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, y los que no sean de propiedad nacional, necesarios para el establecimiento y reparación del ferrocarril y sus dependencias, estaciones y demás accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

I. En 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 apropiación de los bienes 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 los peritos no estuvieren de acuerdo en la designación del tercero, un mes despues de notificado al propietario el decreto de expropiación, será 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 se negare 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 Ejecutivo, á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuere 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 válidos, tendrán en cuenta lo

que pague por contribución la cosa de cuya expropiación se trate, y los daños ó provecho que de la misma resulten al propietario.

Art. 24. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra ó sal, los mármoles y los demás depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino ó sus ramales, ó dentro del derecho de vía, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las leyes de minería.

Art. 25. Los materiales de construcción de procedencia nacional ó extranjera, enseres, y lo demás que sea necesario para la construcción y uso de las líneas del ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, puentes de fierro, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros, carretas, wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demás materiales necesarios para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de 20 años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importación ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, ya Federal ó de los Estados, ó excepción del timbre. Para el uso de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento. El camino mismo y sus dependencias naturales ó indispensables, así como los capitales empleados en su construcción y explotación, y las acciones de la Compañía, estarán exentas durante el término de 50 años, contados desde la fecha de la presente ley, del pago de toda contribución ó impuesto de la Federación, de los Estados y de los Municipios.

Art. 26. 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, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. La Compañía 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. Tambien queda obligada la Compañía, en la parte que le corresponda, á cumplir los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales de la República.

Los que robaren 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 segun la gravedad de su delito.

Art. 27. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, 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. 28. Cuando se haya fijado definitivamente la dirección de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, la Compañía podrá hacer en los puntos ó puertos elegidos como término en la Costa del Pacífico y en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá tambien establecer almacenes, diques, muelles y docks, cobrando por el uso una retribución moderada, que se fijará con aprobación del Ministerio de Fomento. Con tal destino, podrá la Compañía adquirir y poseer los terrenos necesarios, segun lo estipulado anteriormente para la ocupación de terrenos nacionales y expropiación de propiedades de particulares. Al principiar las obras en la Costa del Pacífico ó en el Rio Bra-

vo del Norte, se habilitarán uno y otro punto para el comercio de altura y cabotaje, si antes no lo hubieren sido.

Art. 29. Los buques de la primera línea de vapores-correos que se establecieron del referido puerto ó puertos de la Costa del Pacífico, de México á Australia, Asia, América del Norte, ó á la América Central ó á la del Sur, estarán exentos del pago de derechos de toneladas, fano, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de prácticos, cuando lo pidieren. De las mismas franquicias disfrutarán los buques que vengan á dichos puertos cargados solamente de carbon de piedra, maquinaria y provisiones para el servicio exclusivo de los vapores de dichas líneas, y de rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica. 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. Estas exenciones subsistirán durante la construccion del ferrocarril del Pacífico al Rio Bravo del Norte, y por el período de cinco años más despues de su conclusion. Bajo las mismas condiciones gozarán igualmente de estas franquicias los buques que lleguen al puerto de Veracruz trayendo carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion y explotacion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, durante el período de construccion de dichas líneas, y cinco años más.

Art. 30. El Gobierno mexicano no exigirá ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías del uno al otro extremo de las líneas del Golfo de México al Pacífico, y del Pacífico al Rio Bravo del Norte, y vice versa, durante el período de cinco años, contados desde la fecha de la conclusion de cada una de estas líneas respectivamente; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones ó impuestos de toda clase. El Ministerio de Hacienda fijará las formalidades que deberán observarse en la descarga y carga de efectos y mercancías á uno y otro extremo de las expresadas líneas, y en su conduccion por el ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudieran cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar ni embarazar el puntal y rápido despacho y tránsito de los trenes y mercancías, equipajes y pasajeros, sin perjuicio del derecho que el Ejecutivo se reserva para examinarla en cualquier punto del camino. Además del precio de tarifa, la Compañía cobrará un aumento de un peso por cada pasajero y por cada tonelada de mercancías de puro tránsito á través del país, y la Compañía recaudará este aumento por cuenta del Gobierno sin gravámen de este, verificándose cada seis meses la correspondiente liquidacion y entrega del saldo. De conformidad con la Constitucion de la República, no se exigirán ni pasaportes ni cartas de seguridad á las personas que pasen de tránsito por dichos caminos desde una á otra extremidad de las líneas y que no han de permanecer en el país.

Art. 31. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida su cumplimiento: la suspension durará mientras dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo Federal las noticias y pruebas de haber ocurrido el impedimento, dentro del término de tres meses á más tardar. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas, no podrá ya alegarse el caso fortuito ó la fuerza mayor ocurridos. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno Federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado inmediatamente ó dentro de dos meses despues de haber cesado el impedimento. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento y el de dos meses despues de él. Se le abonará tambien el tiempo que el Ejecutivo empleare

en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el artículo 5º, si este término fuere mayor de un mes.

Art. 32. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

1º No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera sin permiso del Gobierno Federal.

2º No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante, ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno Federal.

3º Dentro de seis meses, contados desde la promulgacion de esta ley, hará la Compañía un depósito de (\$300,000) trescientos mil pesos en el Monte de Piedad de esta capital, ó bien dará fianza por igual suma, de propietarios ó comerciantes domiciliados en la República, solventes á satisfaccion del Gobierno, siendo indispensable el depósito ó la fianza para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo la Compañía la suma expresada en caso de que no cumpla con las obligaciones señaladas en el art. 6º.

La Compañía tendrá el derecho de sustituir la fianza ó el depósito con hipoteca sobre sus líneas de ferrocarril en la República, siempre que esa hipoteca sea por valor de \$400,000 y quepa en el valor libre de la parte construida. Además, tan luego como la Compañía haya concluido los primeros 150 kilómetros, se cancelará la hipoteca ó fianza, ó se devolverá el depósito mediante el entero que, tambien en calidad de depósito, haga la Compañía en el Monte de Piedad, de acciones ó obligaciones por valor de \$600,000 sobre la parte de ferrocarril construida.

Art. 33. Las concesiones hechas por esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

1º Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

2º Por no construir los primeros 150 kilómetros, los tramos de 240 kilómetros, y no concluir el camino todo dentro de los términos fijados en otros artículos.

3º Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan á algun Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa. En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio, en caso de venta á un Gobierno extranjero; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte del ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en su explotacion y conservacion. Si la caducidad fuere causada por enajenacion, traspaso ó hipoteca á un Gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, 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. La caducidad será declarada por el Ejecutivo.

Art. 34. 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 emision.
- IV. Monto de las obligaciones emitidas y productos de la emision.
- V. Deuda flotante y otras de la Compañía, explicando la clase á que pertenezcan.
- VI. Importe de lo devengado y percibido por subvencion.
- VII. Número de kilómetros de camino construido y puesto en explotacion.
- VIII. Descripcion y costo real del camino construido.
- IX. Descripcion 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. 35. Las secciones de ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas por un Ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo para el tráfico permanente. En caso de no autorizar la explotacion, el Ejecutivo publicará el informe del Ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento. La Compañía podrá, sin embargo, durante la construccion, conducir, á los precios que adelante se expresan, flete ó pasajeros en carros unidos á sus carros de construccion, para que el público reciba los beneficios de comunicacion por ferrocarril sin dilacion alguna.

Tan luego como se entreguen al servicio público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que haya de cobrar por la conduccion de pasajeros, efectos y demas cosas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Por flete de cada tonelada de mercancías de veinte quintales de 45.35 kilogramos cada uno.

Primera clase.....	6 centavos por kilómetro.
Segunda ".....	4 " " "
Tercera ".....	2½ " " "

Por el transporte de pasajeros.

Primera clase.....	3 centavos por kilómetro.
Segunda ".....	2 " " "

La Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero, por cualquiera distancia.

Por los carros de dormir y por la comodidad de carros salones, la Compañía puede establecer tarifas especiales, sujetándose á la aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 36. La Compañía tendrá la facultad para establecer sus tarifas de flete y pasajeros con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion con el número de kilómetros de toda la via, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximo fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

Art. 37. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobacion del Gobierno, para los equipajes y los objetos ó efectos que prudencialmente no deben sujetarse á peso ó medida, así como tambien para los efectos y bultos que caminen por expreso, conducidos en los trenes acelerados de pasajeros y carga.

Art. 38. Si la Compañía modificare sus tarifas de modo que sus precios sean menores que el máximo fijado en el artículo ó menores que el máximo que se fije segun el artículo

precedente, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciere, subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximo, sino despues de dos meses, y de un mes si las bajare.

Art. 39. La distribucion de efectos de las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Ministerio de Fomento. Los cereales nacionales, los rieles y material para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

Art. 40. El cobro por telegramas no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, que se trasmite á una distancia que no exceda de 100 kilómetros, quince centavos.

Por cada 10 kilómetros más de distancia, dos centavos de exceso.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará un precio que no excederá de la vigésima parte de lo que, segun la distancia, puede cargarse por las primeras diez palabras.

Art. 41. El Gobierno disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualesquier otros objetos ó efectos destinados al servicio público, 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 ciento sobre los precios que se cobren segun la tarifa general fijada en esta ley.

La misma baja de 50 por ciento se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por motivo 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 marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos, y de pasaje, se dará por el Gobierno, ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el Gobierno, una orden especial para los directores de la línea.

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

Art. 42. Por el término de veinte años, contados desde la publicacion de esta ley, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos y empleados despachados por la Administracion de Correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre horas de salida y detencion en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los veinte años, el servicio de correos por las líneas de la Compañía será materia de contrato, considerándose en ese caso como mercancía de primera clase.

Artículo adicional.—La Compañía William I. Palmer, James Sullivan y socios, quedan en libertad para procurarse subvencion de los Gobiernos de los Estados, sin perjuicio de recibir la asignada en este Contrato, ni alterar ninguna de las estipulaciones de él.

México, Noviembre 12 de 1877.—VICENTE RIVA PALACIO.—James Sullivan, por sí y W. I. Palmer y socios.