



1912

EXPEDIENTE NUM 16. MES DE JULIO.

Sección SEXTA.

Secretaría COMUNICACIONES.

EXTRACTO

DECRETOS. CIRCULARES. CONTRATOS.



ESTAMPILLAS POR VALOR EN JUNTO DE CUATRO PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS.

SECCION SEGUNDA.

CONTRATO

Celebrado conforme á la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Ciudadano Licenciado Jorge Vera Estañol, Representante de la Compañía del Ferrocarril de Nacozari, concesionaria de las líneas de ferrocarril en el Estado de Sonora, á que se refiere el contrato de 5 de Diciembre de 1906, rescindiendo dicho contrato.

Artículo 1º De mútuo acuerdo se conviene en rescindir el contrato de fecha 5 de Diciembre de 1906, por el cual se había otorgado á la Compañía del Ferrocarril de Nacozari para construir y explotar en el Estado de Sonora las tres líneas de ferrocarril mencionadas en el artículo 1º de aquel contrato, á saber:

I. Una, que partiendo del puerto de Guaymas y siguiendo una dirección general Noreste y pasando por el pueblo de Alamos, del Distrito de Ures, termine en San Pedro Batuc, á orillas del río Moctezuma, en el mismo Distrito de Ures.

II. Una, que partiendo de un punto conveniente de la línea á que se refiere el párrafo anterior, termine en la ciudad de Hermosillo, á inmediaciones de la misma y que conecte con el Ferrocarril de Sonora.

III. Una, que partiendo también de un punto conveniente de la mencionada en el párrafo I, termine en la ciudad de Ures ó en las inmediaciones de la misma.

Artículo 2º Quedan á favor del Gobierno los planos del trazo de la línea que la Empresa presentó á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la que podrá disponer libremente de ellos.

Artículo 3º Se devolverá al concesionario el depósito de (\$42,000.00) cuarenta y dos mil pesos, en bonos de la Deuda Pública Consolidada, que constituyó en la Tesorería de la Federación, como garantía del cumplimiento de las obligaciones que había contraído por el contrato que ahora se rescinde.

México, Octubre veintisiete de mil novecientos once.—
Manuel Bonilla.—*Jorge Vera Estañol.*—Rúbrica.

Es copia. México, Octubre 27 de 1911.

Manuel Urquidi,

Subsecretario.

6/6

Publicado en el *Diario Oficial*
el día 14 de Marzo de 1912.—
Núm. 11.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

ESTAMPILLAS POR VALOR
EN JUNTO DE \$2,715.00, DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO (CAÑITAS A DURANGO)

Celebrado conforme a la Ley de Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, entre el C. Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Salvador M. Cancino, Representante de la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México, modificando el contrato de 16 de Enero de 1911 y sus reformas, para la construcción de un Ferrocarril en los Estados de Zacatecas y Durango, que partiendo de un punto conveniente, comprendido entre las Estaciones de Gutiérrez y Cañitas, del antiguo Ferrocarril Central, o en sus inmediaciones, y pasando por Sombrerete y Chalchihuites, termine en la Ciudad de Durango o en un punto conveniente del antiguo Ferrocarril Internacional Mexicano, entre dicha Ciudad y la Estación «Labor». Dicho contrato se registrará y quedará sujeto en lo sucesivo a las siguientes estipulaciones:

Autorización para construir
la Línea y preferencia de em-
pleados mexicanos.

Art. 1º Se autoriza a la Compañía «Ferrocarriles Nacionales de México» para que construya y explote, por el término de 99 años, que deberán contarse a partir del 16 de Enero de 1882 y conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, un Ferrocarril que, partiendo de la Estación de Cañitas, del antiguo Ferrocarril Central Mexicano, termine en la Ciudad de Durango.

Se autoriza, igualmente, a dicha Compañía a construir un ramal que, partiendo de un punto conveniente de la línea troncal, termine en la población de Sombrerete o a inmediaciones de la misma población.

Así mismo se faculta al Concesionario para construir otro ramal de un punto conveniente de la línea troncal antes descrita, a la población de Chalchihuites. Dentro del plazo de cuatro años, a partir de la fecha de este contrato, la Empresa avisará por escrito a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas si hace uso del derecho que aquí se le concede, de construir el ramal a Chalchihuites. Pasado ese plazo, si no hubiere hecho uso de tal derecho, no podrá construir el ramal expresado.

En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La misma Compañía deberá hacer uso en todas sus operaciones del idioma español, con exclusión de cualquiera otro.

Plazos para la construcción.

Art. 2º El Concesionario deberá terminar cincuenta kilómetros, por lo menos, para el día 16 de Julio de 1912; otros cincuenta kilómetros para el 16 de Enero de 1913; cada año siguiente cincuenta kilómetros, pero de manera que todo el camino, incluso el ramal a Sombrerete, quede terminado a los cuatro años de la fecha de la promulgación de este contrato.

Ancho de vía, pendientes, tracción, rieles.

Art. 3º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de 1^m435. El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La tracción se hará por vapor.

Cuota de inspección.

Art. 4º La Empresa contribuirá mensualmente y por todo el término de la concesión, con la cantidad de trescientos cuarenta pesos para el fondo de Inspección de Ferrocarriles.

Domicilio de la Compañía.

Art. 5º La Empresa tendrá su domicilio principal en la Ciudad de México.

Libre importación.

Art. 6º La libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el artículo 74 de la Ley de Ferrocarriles, queda sujeto a lo que previene el artículo 75 de la misma Ley, por haber terminado el plazo fijado en la primitiva concesión de 16 de Enero de 1911.

Tarifas.

Art. 7º La Empresa cobrará por fletes de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

Primera clase tres centavos.
Segunda clase uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase cincuenta kilogramos.
Segunda clase quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

Primera clase	\$ 0.0600
Segunda clase	0.0572
Tercera clase	0.0545
Cuarta clase	0.0518
Quinta clase	0.0490
Sexta clase	0.0463
Séptima clase	0.0436
Octava clase	0.0409
Novena clase	0.0381
Décima clase	0.0354
Undécima clase	0.0327
Duodécima clase	0.0300

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia.

Por flete de carbón de piedra, de procedencia nacional o extranjera, la Empresa cobrará un centavo y medio por tonelada y por kilómetro.

Exceso de equipaje y express, diez y ocho centavos por tonelada y por kilómetro.

Toda fracción de kilómetro se contará por kilómetro entero, en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilómetros, se considerará como de quince kilómetros.

En ningún caso la mercancía extranjera, importada por la línea de la Compañía, gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

TELEGRAMAS

El cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes o consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, que se transmita por la línea de la Compañía, hasta una distancia de cien kilómetros, quince centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje, sobre las diez palabras primeras, se pagará, cuando más, la parte proporcional a quince centavos por diez palabras, en cien kilómetros.

ALMACENAJE.

Toda vez que los dueños o consignatarios de las mercancías no hayan ocurrido a sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos

centavos por cada uno de los días que transcurran de los quince primeros.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Tránsito de trenes de otras Compañías.

Art. 8º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros Ferrocarriles por sus vías, el 60 % de lo que con arreglo a sus tarifas importaría el pasaje o el flete de los efectos transportados.

Garantía del contrato.

Art. 9º El depósito de treinta y ocho mil pesos en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en el Banco Nacional de México, garantiza el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Concesionario en el presente contrato.

Tramos autorizados para levantarlos y aplicarlos en la Línea Cañitas a Durango y ramales.

Art. 10º Queda convenido que en substitución de la línea troncal y ramal a Sombrerete a que se hace referencia en el artículo primero de este contrato, los Ferrocarriles Nacionales de México quedan autorizados para suprimir y levantar desde luego los diferentes tramos de vía que en conjunto miden una longitud igual a la de la línea troncal y ramal a Sombrerete a que se refiere este contrato, a saber: 210 kilómetros entre Saucedá y Matamoros, del antiguo Ferrocarril Internacional Mexicano; 17 kilómetros entre Saltillo y el kilómetro 931 del antiguo Ferrocarril Nacional de México; 7 kilómetros entre Tepenacasco y Tulancingo, del antiguo Ferrocarril Central Mexicano, y 36 kilómetros entre Cuyamaloya y el kilómetro 155 del mismo Ferrocarril, o sea un total de 270 kilómetros. Queda la Compañía autorizada desde ahora a suspender el tráfico en dichos tramos, a excepción de la parte de Cuyamaloya al kilómetro 155 del antiguo Ferrocarril Central Mexicano, pues en éste no podrá suspenderlo sino hasta que haya conexión con el Ferrocarril de Hidalgo, para que el tramo en dirección a Apulco no quede aislado.

Longitud estimativa de la línea y ramales.

Art. 11º Para los efectos a que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14, de la Ley de la Renta del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa de la Línea de Cañitas a Durango y ramal a Sombrerete, es de 270 kilómetros, según el cálculo hecho en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, conforme al artículo 12 de la citada Ley sobre Ferrocarriles.

Caducidad y pérdida de depósito.

Art. 12º Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiéndose que llegado el caso de caducidad, sólo se perderá la concesión por lo que respecta a la parte no construída, quedando en vigor la parte que se haya construído y autorizado. La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída en la fecha de dicha caducidad.

Previsiones económico-coactivas.

Art. 13. Se hace constar expresamente que la Empresa se somete a las previsiones sobre facultad económico-coactiva de que trata el artículo 9º de la Ley de reorganización de la Tesorería y creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles; pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Insubsistencia de los contratos anteriores.

Art. 14º Queda sin vigor ni efecto el contrato de concesión de 16 de Enero de 1911 y sus reformas que se refieren a la línea de que se trata y que queda substituído en todas sus partes por el presente.

México, Marzo 2 de 1912.—*Manuel Bonilla*.—*Salvador M. Cancino* (Rúbrica).

Es copia. México, Marzo 2 de 1912.

Manuel Urquidi,

Subsecretario.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 40

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos, y el Ciudadano Licenciado Enrique Torres Torija, en la de la Compañía Mexicana de Navegación, S. A., para el establecimiento de un servicio de navegación entre Puertos Mexicanos del Golfo.

Número de viajes mensuales.

Art. 1º La Compañía Mexicana de Navegación se obliga a hacer con sus vapores, por lo menos, tres viajes redondos cada mes entre Tampico y Progreso, tocando de ida y vuelta en los Puertos de Tuxpam, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Laguna y Campeche; tres viajes redondos entre Veracruz y Frontera mensualmente, y tres viajes redondos cada mes entre Veracruz, Tampico y Progreso. Los vapores tendrán opción a tocar en cualquier otro puerto del Golfo, previo aviso que de ello se le dé a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Conducción libre de efectos postales.

Art. 2º La correspondencia, muestras, impresos, paquetes y demás materia postal, despachados por las oficinas de Correos respectivas de los puertos que toquen los vapores de la Compañía con destino a otros de su itinerario, serán transportados sin remuneración alguna, debiendo colocarse en lugar adecuado para la vigilancia y conservación de las valijas.

Nombramiento de Agente Postal.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tiene derecho de nombrar un Agente Postal a efecto de que se encargue del recibo, cuidado y entrega de las valijas, valores y demás materia postal, que será conducida a bordo entre los puertos que toquen los vapores de la Compañía, con pasaje libre, recibiendo camarote y alimentos de primera clase. Además, se proporcionará a dicho Agente un departamento adecuado en cada vapor para la conducción y distribución de la correspondencia.

Caso en que se recibirá a bordo la correspondencia.

Si el despacho de algún vapor se hiciere fuera de las barras y hubiere a bordo algún Agente Postal, tiene obligación la Compañía de llevar en alguna de sus lanchas, hasta el

costado del vapor, al empleado que designe la Administración local de Correos, para que reciba del Agente que esté a bordo del vapor la correspondencia, valores y demás materia postal.

Lugar y manera de entregar la correspondencia.

En el caso de que faltare el Agente Postal o el empleado de Correos a que se refiere el párrafo anterior, la Compañía recibirá y entregará la correspondencia en el muelle o en el lugar en que se hagan las operaciones fiscales, para lo cual la oficina de Correos respectiva comisionará a un empleado caracterizado que otorgará los recibos necesarios.

Manera de recibir la correspondencia en casos forzosos.

En caso forzoso, la Compañía recibirá correspondencia, etc., hasta la hora de zarpar el vapor. En aguas territoriales mexicanas no será permitido al personal de los vapores recibir para su conducción ni transportar fuera de las valijas correspondencia que no sea relativa a asuntos del servicio de los mismos vapores, y la que sea entregada a bordo de éstos sólo podrá ser recibida por el Agente del Gobierno.

Transporte de efectos del Gobierno y de empleados.

Art. 3º Igualmente se obliga la Empresa a transportar, cuando el Gobierno lo pida, materiales de guerra, tropas de la Federación, empleados federales en comisión del servicio y carga perteneciente al mismo Gobierno, por una tercera parte de los fletes y pasajes ordinarios fijados en las tarifas respectivas.

Remisión de tarifas.

Para los efectos de este artículo, la Compañía deberá remitir a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas un ejemplar de las tarifas de fletes y pasajes, y lo hará cada vez que sufrieren alguna modificación.

Formación y remisión de itinerarios.

Art. 4º La Compañía formará y remitirá con la debida anticipación a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, los itinerarios a que se sujeten sus vapores en los puertos a que se refiere este contrato, y cuando sea preciso hacer alguna alteración en dichos itinerarios, será anunciada al público, recabando la autorización del Gobierno con la debida anticipación.

Avisos de salidas y de demoras.

Los Agentes de la Compañía deberán hacer saber con anticipación al público y a la oficina de Correos, la hora de salida de los vapores, así como las demoras que se originen por cualquier causa de fuerza mayor.

Avisos de salidas.

Art. 5º Los Agentes de la Empresa avisarán, además, con tres horas de anticipación, las salidas de los vapores a las Administraciones de Correos, en los puertos donde toquen.

Relevo de responsabilidad por retardo conducción correspondencia.

Art. 6º La Empresa quedará relevada de toda responsabilidad por retardo en la conducción de la correspondencia si los Jefes de puerto o Administradores de las Aduanas no cumplieren las estipulaciones del artículo siguiente.

Franquicias concedidas a la Compañía.

Art. 7º En compensación de los servicios anteriormente expresados, el Gobierno concede a la Compañía las franquicias siguientes:

A. Los vapores de la misma serán recibidos y despachados en los puertos donde toquen inmediatamente que arriben, sea o nó feriado el día de su llegada o salida, excepto los días de fiesta nacional; pudiendo trabajar de día y de noche para hacer efectiva esta franquicia y para que los vapores

no pierdan su itinerario; pero en el concepto de que se sujetarán las operaciones a lo dispuesto por el artículo 93 de la Ordenanza General de Aduanas, reformado por decreto de 12 de Noviembre de 1898.

B. Los vapores podrán cargar y descargar a la vez cuando haya bodega vacía, sujetándose a las reglas que las Aduanas dicten para asegurar los intereses fiscales en esas operaciones, y los Administradores de Aduanas y demás empleados pondrán toda diligencia y actividad para cumplir satisfactoriamente esta estipulación. Se permitirá que los vapores empiecen la descarga a su llegada, aunque no estuviese presentado el pedimento de descarga en la Aduana, la que fijará el tiempo que crea razonable para su entrega.

C. La Empresa podrá depositar sus carbones en la zona marítima del Golfo, en las zonas federales de los ríos que en él desemboquen o en pontones que al efecto establezca, sin pagar por esto o por el arrimo de los buques y carga y descarga derechos de ninguna clase; pero quedando obligada a recabar previamente y en cada caso la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sometiendo a su aprobación los planos respectivos de las partes de zona que desee ocupar; también queda obligada la Empresa a no hacer construcción alguna en dicha zona y a levantar sus carbones cuando así lo exija la necesidad pública y el Gobierno se lo ordene.

D. La Empresa podrá abrir el registro de sus vapores en todos los puertos que deban tocar, hasta tres días antes de su llegada fijada en el itinerario.

E. Los bultos de mercancías nacionales y nacionalizadas que por error se descarguen en algún puerto, serán entregados por las Aduanas respectivas a los Agentes de la Compañía.

F. Con el objeto de simplificar la tramitación de los despachos de sus vapores, la Empresa queda autorizada para que de la carga nacional y nacionalizada que conduzcan sus vapores a los diferentes puertos en que toquen, presente a las Aduanas, en vez de los conocimientos acostumbrados, simples relaciones en que queden refundidos varios de los actuales conocimientos. Estas relaciones correrán la misma tramitación que los conocimientos, confrontándolas la Aduana con los manifiestos que presente la Empresa.

G. Se permitirá a la Empresa que tenga en todos los puertos que toquen sus vapores las lanchas o remolcadores que sean necesarios para el buen servicio, y se considerarán unas y otros como parte integrante de los vapores de la Empresa, gozando de los mismos derechos y franquicias otorgados a éstos.

H. Los vapores de la Empresa gozarán de todas las franquicias que a la bandera nacional conceden las leyes.

I. Se exime a la Compañía del pago de contribuciones federales, exceptuando las que se hagan en forma de timbre.

Art. 8º Los vapores de la Empresa sacarán su patente

Patente de sanidad,

de sanidad para cada viaje redondo en Veracruz o Tampico como puerto de partida, y allí pagarán los derechos correspondientes. En caso de epidemia, estarán los vapores sujetos a todas las disposiciones de rigor que se dicten; pero en tiempos normales quedan exceptuados de las visitas de sanidad.

Transbordo de carga y empleado designado para vigilar.

Art. 9º La Empresa queda facultada para transbordar de uno a otro de sus vapores la carga necesaria para hacer más expedito el servicio entre los puertos, previo aviso y con consentimiento de la Aduana correspondiente para la vigilancia que ésta debe ejercer. Si la Secretaría de Hacienda lo estimare conveniente, con el fin de vigilar los cargamentos que correspondan al Gobierno y los intereses fiscales de cualquier clase que sean, podrá enviar a bordo de los vapores al empleado que para ésto designe, y será obligación de la Empresa darle pasaje, camarote y mesa de primera clase.

Franquicias a nuevos vapores.

Art. 10º Si los concesionarios, en el curso de este contrato aumentan su flota, gozarán los nuevos vapores de las franquicias otorgadas por este convenio, aumentándose en este caso el número de viajes, previa la aprobación del itinerario por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Concesión de franquicias a la Compañía si se otorgan otras mayores a otras Empresas.

Art. 11º En caso de que se otorguen mayores ventajas y nuevas franquicias a Empresas de Navegación establecidas o por establecerse en el Golfo de México, se entenderán concedidas a la Compañía Mexicana de Navegación, S. A., salvo que aquellas hicieren servicio entre puertos en los cuales no toquen los vapores de dicha Compañía. Para que ésta disfrute de tales ventajas y franquicias, deberá, sin embargo, aceptar las obligaciones impuestas con motivo de la concesión de las ventajas y franquicias de que se trata.

Nacionalidad de Capitanes y primeros maquinistas.

Art. 12º En los buques de propiedad de la Empresa, ésta empleará Capitanes y Primeros Maquinistas mexicanos que llenen las condiciones que fijan las disposiciones vigentes sobre la materia. En caso de que la Empresa tenga dificultades para obtener dichos Capitanes y Primeros Maquinistas, podrá ocurrir a la Secretaría correspondiente pidiendo autorización para utilizar los servicios de extranjeros.

Registro de bultos no embarcados.

Art. 13º Los registros podrán cerrarse cuando la Empresa avise a la Aduana que alguno o algunos de los bultos cuya documentación se haya tramitado, no han sido embarcados, y, por tanto, no pueden constar en el registro, dando por no embarcados aquellos bultos; en el concepto de que ni dicha falta de bultos ni de la de algún documento de los remitidos será motivo para demorar el despacho del vapor, quedando salvada la responsabilidad de la Empresa.

Nacionalidad de la Compañía.

Art. 14º La Compañía Mexicana de Navegación se considerará Mexicana, aún cuando alguno ó todos de sus miembros sean extranjeros, quedando sujeta para los efectos de este contrato a las Leyes de la República y a la Jurisdicción de sus Tribunales.

Representante de la Compañía.

Art. 15º La Compañía conservará siempre en esta Capital un representante ampliamente autorizado para entenderse con el Gobierno Mexicano en todo lo relativo al presente contrato.

Libro de quejas de pasajeros.

Art. 16º La Empresa tendrá en cada vapor un libro para que los pasajeros formulen sus quejas por mal servicio o abusos de los empleados de la Compañía.

Sujeción a leyes tráfico marítimo de puertos mexicanos.

Art. 17º Salvas las excepciones contenidas en este contrato, los vapores de la Compañía quedan sujetos a todas las Leyes y disposiciones del tráfico marítimo de los Puertos Mexicanos.

Deposito de garantía.

Art. 18º Queda constituido en la Tesorería de la Federación un depósito de \$3,000.00 (tres mil pesos), en bonos de la Deuda Pública, como garantía del cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, el cual depósito perderá la Compañía en caso de caducidad del mismo contrato.

De acuerdo con las bases de la formación de la Compañía Mexicana de Navegación, el depósito a que se refiere el párrafo anterior es el mismo que constituyó la antigua Empresa de Romano & Berreteaga, conforme al artículo 13 del contrato de Junio 27 de 1906.

Casos de caducidad.

Art. 19º El presente contrato caducará por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por suspender el tráfico por más de un mes, salvo en casos fortuitos o de fuerza mayor, debidamente comprobados y aceptados como tales por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

II. Por traspasar el presente contrato a algún Gobierno extranjero o admitirlo como socio.

III. Por traspasar el contrato a algún individuo o Compañía sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

IV. Por faltar al cumplimiento de las estipulaciones del contrato.

La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo Federal, pero oyendo antes a la Empresa en el término que prudentemente se le fije por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Término de duración del contrato.

Art. 20º El presente contrato comenzará a surtir sus efectos desde esta fecha, y durará tres años, prorrogables por iguales períodos de tiempo si alguna de las partes no lo denuncia antes de seis meses de la conclusión del término.

Cancelación de contratos anteriores.

Art. 21º Este contrato cancela en lo absoluto los anteriores, celebrados entre el Gobierno Federal y la Compañía Mexicana de Navegación, S. A.

Estampillas.

Art. 22º Las estampillas para legalizar el presente contrato serán ministradas por la Compañía concesionaria.

México, Abril 15 de 1912.—*Manl. Bonilla*.—*E. Torres Torija*.

Es copia. México, Abril 15 de 1912.

M. Urquidí,
Subsecretario.



SECCION 2ª

CONCESION 358

6/6
Publicado en el *Diario Oficial*
el día 7 de Febrero de 1912.—
Núm. 33.

ESTAMPILLAS POR VALOR EN
JUNTO DE \$2,340.00, DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO

(Grijalva y San Juan Bautista)

Celebrado entre el C. Ing. Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. J. Ignacio Shirley, apoderado del Sr. Vicente Mistreta, para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Tabasco.

Autorización para construir la línea y preferencia de empleados mexicanos.

Art. 1º Se autoriza al Sr. Vicente Mistreta para que, por su cuenta o por la de la Compañía que organice al efecto, construya y explote, por el término de noventa y nueve años, conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, un ferrocarril en el Estado de Tabasco, que partiendo de un punto sobre el bordo izquierdo del río Grijalva, frente a la ciudad de Frontera, y pasando por Chiltepec, Paraíso, Comalcalco, Cárdenas y Huimanguillo, termine en un punto cercano a la desembocadura del río Amacajite con el río Mezcalapa, con un ramal que, partiendo de un punto conveniente, entre Comalcalco y Cárdenas, termine en la ciudad de San Juan Bautista.

La Empresa se obliga a emplear mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, podrá hacerlo de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, debiendo usar en todas sus operaciones el idioma español con exclusión de cualquiera otro.

Plazo del reconocimiento.

Art. 2º El concesionario comenzará dentro de seis meses el reconocimiento de la línea que se le concede, dando aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno.

Plano y perfil del trazo preliminar de toda la línea.

El plano y perfil del trazo preliminar de toda la línea lo presentarán a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, dentro de un año de la promulgación de este contrato, y los del trazo definitivo de cada tramo, con la anticipación conveniente para poder dar principio a los trabajos con la autorización debida de la misma Secretaría.

Plazo para la construcción.

Art. 3º El concesionario o la Compañía que organice deberá terminar cincuenta kilómetros, por lo menos, a los dos años, y otros sesenta, también cuando menos, en cada uno de los años siguientes, pero de manera que todo el camino quede concluído a los cinco años.

Anchura de la vía, rieles, pendientes y curvas. Tracción.

Art. 4º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La tracción se hará por vapor o electricidad.

Cuota de inspección.

Art. 5º La Empresa contribuirá mensualmente, desde la fecha en que comience los reconocimientos y por todo el término de la concesión, con la cantidad de trescientos veintitrés pesos cuarenta centavos, para el fondo de inspección de ferrocarriles.

Domicilio de la Compañía.

Art. 6º La Empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de México.

Libre importación.

Art. 7º El término para la libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de cinco años.

Tarifas.

Art. 8º La Empresa cobrará por flete de pasajeros y mercancías, como máximum, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

- Primera clase..... cuatro centavos.
- Segunda clase..... tres centavos.
- Tercera clase..... dos centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

- Primera clase..... cincuenta kilogramos.
- Segunda clase..... treinta kilogramos.
- Tercera clase..... quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

- Primera clase..... nueve centavos.
- Segunda clase..... ocho centavos.
- Tercera clase..... siete centavos
- Cuarta clase..... seis centavos.
- Quinta clase..... cinco centavos.
- Sexta clase..... cuatro centavos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquier cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia

Por flete de carbón de piedra de procedencia nacional o extranjera, la Empresa sólo cobrará un centavo y medio por tonelada y por kilómetro.

Exceso de equipaje y express, quince centavos por tonelada y por kilómetro.

Toda fracción de kilómetro se contará por kilómetro entero, en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilómetros se considerará como de quince kilómetros.

En ningún caso la mercancía extranjera, importada por la línea de la Compañía, gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

TELEGRAMAS.

El cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes ó consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, que se transmita por la línea de la Compañía, quince centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje, sobre las diez primeras palabras, se pagará, cuando más, la parte proporcional a quince centavos por diez palabras.

ALMACENAJE.

Toda vez que los dueños o consignatarios de las mercancías no hayan ocurrido a sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos centavos por cada uno de los días que transcurran de los quince primeros. Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores, por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Art. 9º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros Ferrocarriles por sus vías, el 60 % (sesenta por ciento) de lo que con arreglo a su tarifa importaría el pasaje o el flete de los efectos transportados.

Art. 10º Para los efectos a que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley de la Renta del Timbre, fecha primero de Junio de mil novecientos seis, se hace constar que la longitud estimativa del ferrocarril mencionado en el artículo primero de este contrato, es de doscientos treinta y un kilómetros, según el cálculo hecho por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la citada Ley sobre Ferrocarriles.

Art. 11º La Empresa cede al Gobierno mexicano el derecho de nombrar en la Junta Directiva una mayoría de los directores que designe el propio Gobierno; pero al hacer uso de ese derecho deberá garantizar los bonos y los intereses de éstos que hubiere emitido la Empresa por toda la línea.

Tránsito de trenes de otras Compañías por sus vías.

Longitud estimativa de la línea.

Control de la línea por el Gobierno.

Se fija desde ahora como el máximo de esos bonos la cantidad de \$40,000.00 (cuarenta mil pesos) por kilómetro, y el 4 % (cuatro por ciento) de interés sobre los mismos, también como máximo, o el que el Gobierno arregle con los tenedores de los bonos.

El Gobierno podrá ejercitar esta facultad al acordarse la emisión de los bonos o cuando lo estimare conveniente.

El derecho de hacer uso del control de la línea que se establece en el presente contrato, deberá también establecerse en los estatutos y en la escritura social de la Compañía.

Art. 12º El ferrocarril a que se refiere este contrato se dividirá en cuatro secciones, como sigue:

De Frontera a Chiltepec.

De Chiltepec a Huimanguillo.

De Huimanguillo a los límites del Estado de Chiapas.

De San Juan Bautista a un punto entre Cárdenas y Comcalco.

El concesionario tendrá la facultad de comenzar la construcción de la vía en cualquiera de las secciones estipuladas en este artículo, previa aprobación de los planos respectivos por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 13º El depósito de \$34,650.00 (treinta y cuatro mil seiscientos cincuenta pesos), en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en el Banco Nacional de México, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

Art. 14º Para todo lo no consignado en este contrato, el concesionario o la Compañía se sujetará a las prevenciones de la Ley sobre ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899 ya citada, y a las reformas y adiciones que esta Ley sufra. ¶

Artículo adicional. Se hace constar expresamente que la Empresa se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva de que trata el capítulo 9 de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no podrá ejercerse sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato, y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles, pero sí podrá ejercerse su acción sobre los cupones vencidos.

México, Enero treinta de mil novecientos doce.—Por orden y ausencia del Secretario, *M. Urquidi*.—*J. Ignacio Shirley*.—(rúbricas).

Es copia. México, Enero 30 de 1912.

M. Urquidi,
Subsecretario.

División del Ferrocarril en secciones para el efecto de la caducidad.

Depósito de garantía.

Sujeción a la Ley de Ferrocarriles.

Facultad económico-coactiva.

CONCESION NUM. 360



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES.

ESTAMPILLAS POR VALOR
EN JUNTO DE \$8,625.00, DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO

(VERACRUZ, TAMPICO Y MATAMOROS)

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Don Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Ciudadano Licenciado Don Salvador M. Cancino, en la de la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México, para la construcción de un Ferrocarril en los Estados de Puebla, Veracruz y Tamaulipas.

Autorización de líneas y preferencia de empleados mexicanos.

Artículo primero. Se autoriza a la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México para que construya y explote por el término de noventa y nueve años, conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, dos líneas de ferrocarril, á saber:—I. Una, que partiendo de la Estación de San Francisco, del Ferrocarril Interoceánico, o de un punto cercano a esa Estación, siga en una dirección aproximadamente paralela a la costa del Golfo, para conectar en la Estación de Tamós o en un punto conveniente a inmediaciones de dicha Estación, con la línea férrea de San Luis a Tampico, del antiguo Ferrocarril Central.—II. Una, que partiendo de un punto conveniente entre Tampico y el kilómetro 54, de la línea férrea de Tampico a Monterrey, termine en la Estación de Rosita, de la línea férrea de Monterrey a Matamoros, o cerca de esa Estación.

Se autoriza, igualmente, al concesionario a construir un ramal que, partiendo de un punto conveniente de la línea entre San Francisco y Tamós, conecte: bien con la Estación Beristáin, del Ferrocarril Hidalgo, o con un punto cercano a dicha Estación; o bien con la Estación Honey, del Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico, o con un punto cercano en dicha Estación; o por último, con un punto conveniente, situado en la red ferrocarrilera perteneciente al concesionario o explotada por él mismo, en el Distrito de Tulancingo. La localización exacta del presente ramal será decidida al ser aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos respectivos.

En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a

los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La misma Compañía deberá hacer uso en todas sus operaciones del idioma español, con exclusión de cualquiera otro.

Presentación de los planos

Artículo segundo. En atención a que la Compañía tiene ya concluidos los trabajos de reconocimiento de las líneas, objeto de este contrato, presentará a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos respectivos para su aprobación, dentro de quince días, y los planos de trazo definitivo con la anticipación suficiente para poder cubrir todos los trámites reglamentarios.

Plazos para la construcción.

Artículo tercero. La Compañía deberá terminar cien kilómetros, por lo menos, a los dos años, e igual número de kilómetros, también por lo menos, en cada año subsecuente; pero de manera que todas las líneas queden concluidas a los diez años.

Anchura de vía, pendientes y rieles.

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

El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Cuota de Inspección.

La tracción se hará de vapor o eléctrica.
Artículo quinto. La Compañía contribuirá mensualmente, desde la fecha en que se comiencen los reconocimientos, y por todo el término de la concesión, con la cantidad de \$1,200 (mil doscientos pesos) para el fondo de Inspección de Ferrocarriles.

Domicilio de la Compañía.

Artículo sexto. La Compañía tendrá su domicilio principal en la Ciudad de México.

Libre importación.

Artículo séptimo. El término para la libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de cinco años. Para hacer uso de esta franquicia, la Compañía presentará primero a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, un inventario o lista de todos los efectos que pretenda importar.

Tarifas.

Artículo octavo. La Compañía cobrará por el transporte de pasajeros y mercancías las siguientes cuotas, como máximo:

PASAJEROS.

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido.

Primera clase tres centavos.
Segunda clase uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase cincuenta kilogramos.
Segunda clase quince kilogramos

La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS.

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

Primera clase	\$ 0.06
Segunda clase	0.0572
Tercera clase	0.0545
Cuarta clase	0.0518
Quinta clase	0.0490
Sexta clase	0.0463
Séptima clase	0.0436
Octava clase	0.0409
Novena clase	0.0381
Décima clase	0.0354
Undécima clase	0.0327
Duodécima clase	0.03

Durante la construcción y los primeros cinco años de la explotación, la Compañía podrá aumentar en un centavo cada una de las cuotas anteriores, exceptuándose los frutos nacionales de exportación.

La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de cincuenta centavos por cualquier cantidad de carga, sea cual fuere la distancia a que se transporte.

Para el transporte de carbón de piedra de procedencia nacional o extranjera, la Compañía cobrará dos centavos por tonelada y por kilómetro, como máximo.

Exceso de equipaje o express, diez y ocho centavos por tonelada y por kilómetro.

Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos, se estimarán como si fueren diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.

En ningún caso la mercancía extranjera, importada por las líneas de la Compañía, gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

TELEGRAMAS.

La cuota para el cobro de telegramas que se transmitieren por las líneas de la Compañía, por los pasajeros, remitentes o consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se transmita a una distancia hasta de cien kilómetros, quince 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, cuando más, la décima parte de lo que en razón de la distancia le corresponda.

ALMACENAJE.

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes a los expresados, se cobrará a razón de un centavo diario por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes, se cobrará a razón de dos centavos diarios para cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos.

Por cada día más y por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos y objetos de valor, pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o fracción de doscientos pesos. La Compañía puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Artículo noveno. La Compañía cobrará por tránsito de trenes de otros ferrocarriles por sus vías, el sesenta por ciento de lo que con arreglo a su tarifa importaría el pasaje o flete de los pasajeros o efectos transportados.

Artículo diez. En caso de que la Compañía incurra en las causas de caducidad a que se refiere el inciso II del artículo 31 de la citada Ley sobre Ferrocarriles, la caducidad afectará únicamente a la parte de la línea que haya quedado por construir, quedando este contrato con todo su valor y efectos en lo que se refiere a la porción terminada. La pérdida del depósito en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída en la fecha de dicha caducidad.

Artículo once. El depósito de \$129,150.00 en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituído por la Compañía en el Banco Nacional de México, garantizará el cumplimiento de las obligaciones que contrae la misma Compañía por el presente contrato.

Artículo doce. Para los efectos a que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley de la Renta del Timbre, de 1º de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa de las líneas mencionadas en el artículo 1º de este contrato es de 861 kilómetros.

Artículo trece. Siendo intención, tanto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, cuanto del concesionario, el que mediante la construcción y explotación de las líneas a que se refiere el presente contrato, pueda hacerse el tráfico de los diversos puntos que dichas líneas y ramal tocan con la Ciudad de México, por la línea más corta y atendiendo a que el punto de conexión del ramal a que se refiere la parte final del artículo primero, pueda entroncar con una línea de vía angosta, a fin de evitar los transbordos y demoras consiguientes, desde ahora se autoriza a Ferrocarriles Nacionales de México para ensanchar las líneas férreas

de su propiedad de vía angosta que conectaren con las que por el presente contrato se le conceden, a la anchura normal de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

Por los mismos motivos se autoriza a Ferrocarriles Nacionales de México a modificar la localización de los tramos de vía de su propiedad o que tuviere en explotación y que fuere necesario modificar, con el objeto de acortar la distancia entre Matamoros, Tampico, Veracruz y la Ciudad de México. La Empresa oportunamente presentará a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos respectivos de dichos proyectos de rectificación de trazo para su aprobación.

Artículo catorce. Queda convenido que en el evento de que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas concediere en lo sucesivo a Ferrocarriles Nacionales de México la autorización para levantar algunos tramos de vía paralelos del sistema de ferrocarriles de su propiedad, bajo la condición de que los tramos de vía que se levanten sean substituídos por una longitud equivalente de otras nuevas vías férreas que construyere la Empresa, las líneas a que se refiere el artículo primero de este contrato, serán aceptadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas como una de las que substituirán a las vías que se supriman; pero en tal caso, la reversión se hará al concluir el término fijado por la concesión de la línea substituída.

Artículo quince. De acuerdo con lo que dispone el art. 29 de la Ley sobre Ferrocarriles, queda convenido que el Gobierno, durante un plazo de diez años, no otorgará subsidio alguno, en cualquiera forma que fuere, para construir y explotar líneas de ferrocarril que se localicen dentro de una zona de quince kilómetros, a uno y otro lado de la vía a que se refiere el presente contrato.

Artículo dieciseis. Se hace constar expresamente, que la Compañía se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva, de que trata el artículo 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, de 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituído como garantía del cumplimiento de las obligaciones generales del contrato, y le conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles; pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

México, Marzo 2 de 1912.—*Manuel Bonilla*.—*Salvador M. Cancino* (Rúbrica).

Es copia. México, Marzo 2 de 1912.

Manuel Urquidi,
Subsecretario.

Autorización para levantar tramos paralelos y aplicarlos en las líneas concedidas.

Zona de protección.

Prevenciones económico-coactivas.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION NUM. 361

ESTAMPILLAS POR VALOR
EN JUNTO DE \$1,165.00, DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO

(ALLENDE, SAN CARLOS Y LAS VACAS)

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Don Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Ciudadano Licenciado Don Salvador M. Cancino, en la de la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México, para construir y explotar una línea de Ferrocarril en el Estado de Coahuila.

Autorización de la línea y preferencia de empleados mexicanos.

Artículo primero. Se autoriza a la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México para que construya y explote por el término de noventa y nueve años, a contar del día 1º de Marzo de 1885, conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, una línea férrea, que partiendo de la población de Allende o de un punto conveniente cercano a dicha población, termine en la Hacienda de San Carlos, o en un punto cercano a dicha Hacienda, ubicados ambos puntos en el Estado de Coahuila, con facultad para prolongar la línea hasta el límite con los Estados Unidos del Norte, en un punto conveniente cercano a Las Vacas; a este efecto, dentro de un plazo de cuatro años, contados desde la terminación de la vía entre Allende y San Carlos, deberá la Compañía concesionaria manifestar por escrito a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, si hace o no uso de la autorización que se le concede.

En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La misma Compañía deberá hacer uso en todas sus operaciones del idioma español, con exclusión de cualquiera otro.

Presentación de los planos.

Artículo segundo. En atención a que la Compañía tiene concluidos los trabajos de reconocimiento general de la línea, objeto de este contrato, presentará a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos respectivos para su

aprobación, dentro de quince días, y los planos de trazo definitivo, con la anticipación suficiente para poder cubrir todos los trámites reglamentarios.

Plazos para la construcción

Artículo tercero. La Compañía deberá terminar toda la línea, de Allende a la Hacienda de San Carlos, a los dos años; si optare por construir la prolongación de San Carlos a Las Vacas, al presentar a la Secretaría los planos definitivos para su aprobación, se fijará el plazo dentro del cual deba ser construída dicha prolongación.

Anchura de vía, pendientes, curvas y rieles. Tracción.

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

El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Cuota de Inspección.

La tracción será de vapor ó eléctrica.

Artículo quinto. La Compañía contribuirá mensualmente, desde la fecha en que se comiencen los trabajos de construcción y por el término de la concesión, con la cantidad de \$200.00 (doscientos pesos), para el fondo de Inspección de Ferrocarriles.

Domicilio de la Compañía.

Artículo sexto. La Compañía tendrá su domicilio principal en la Ciudad de México.

Libre importación

Artículo séptimo. El término para la libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de cinco años. Para hacer uso de esta franquicia, la Compañía presentará primero a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, un inventario o lista de todos los efectos que pretenda importar.

Tarifas

Artículo octavo. La Compañía cobrará por el transporte de pasajeros y mercancías las siguientes cuotas, como máximo:

PASAJEROS.

Primera clase tres centavos.
Segunda clase uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase cincuenta kilogramos.
Segunda clase quince kilogramos.

La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS.

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

Primera clase \$ 0.0600 .
Segunda clase 0.0572
Tercera clase 0.0545
Cuarta clase 0.0518

Quinta clase \$ 0.0490
Sexta clase 0.0463
Séptima clase 0.0436
Octava clase 0.0409
Novena clase 0.0381
Décima clase 0.0354
Undécima clase 0.0327
Duodécima clase 0.0300

Durante la construcción y los primeros cinco años de la explotación, la Compañía podrá aumentar en un centavo cada una de las cuotas anteriores, exceptuándose los frutos nacionales de exportación.

La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de cincuenta centavos por cualquier cantidad de carga, sea cual fuere la distancia a que se transporte.

Para el transporte de carbón de piedra de procedencia nacional ó extranjera, la Compañía cobrará 1½ centavos por tonelada y por kilómetro, como máximo.

Exceso de equipaje o express, diez y ocho centavos por tonelada y por kilómetro.

Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos, se estimarán como si fueren diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.

En ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la Compañía gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

TELEGRAMAS.

La cuota para el cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes ó consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se transmita a una distancia hasta de cien kilómetros, quince 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, cuando más, la décima parte de lo que en razón de la distancia le corresponda.

ALMACENAJE.

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes a los expresados, se cobrará a razón de un centavo diario por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes, se cobrará a razón de dos centavos diarios por cada cien kilogramos ó fracción de cien kilogramos.

Por cada día más y por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o fracción de doscientos pesos. La Compañía puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Tránsito de trenes de otras Compañías por la línea.

Artículo noveno. La Compañía cobrará por tránsito de trenes de otros Ferrocarriles por su vía, el sesenta por ciento de lo que con arreglo a su tarifa importare el pasaje o flete de los pasajeros o efectos transportados.

Caducidad y pérdida del depósito.

Artículo décimo. En caso de que la Compañía incurra en las causas de caducidad a que se refiere el inciso II del artículo 31 de la citada Ley sobre Ferrocarriles, la caducidad afectará únicamente a la parte de la línea que haya quedado por construir, quedando este contrato con todo su valor y efectos en lo que se refiere a la porción terminada. La pérdida del depósito en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito respecto de la parte que hubiere sido construída en la fecha de dicha caducidad.

Garantía del contrato.

Artículo undécimo. El depósito de \$5,750.00 (cinco mil setecientos cincuenta pesos), en Bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituído por la Compañía en el Banco Nacional de México, garantizará el cumplimiento de las obligaciones que contrae la misma Compañía por el presente contrato.

Longitud estimativa de la línea.

Artículo duodécimo. Para los efectos á que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley de la Renta del Timbre, de 19 de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa de la línea mencionada en el artículo primero de este contrato, es de 115 kilómetros.

Autorización para levantar tramos paralelos de vía y aplicarlos en la línea.

Artículo décimotercero. Queda convenido que en substitución de la línea de Ferrocarril descrita en el artículo primero de este contrato, la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México queda autorizada para suprimir y levantar desde luego y en el orden en que en seguida se enumeran, los siguientes tramos de vía que en conjunto miden una longitud igual a la de la línea de Allende a San Carlos, a saber: un tramo de 20 kilómetros de vía entre Sabinas y Hondo; un tramo de 21 kilómetros de vía entre Anheló é Ixtle, del antiguo Ferrocarril Internacional Mexicano; un tramo de 12 kilómetros entre Horizonte y Bermejillo; un tramo de 22 kilómetros entre Encantada y Saltillo; todos ellos propiedad de Ferrocarriles Nacionales de México. Este último tramo, sin embargo, no podrá ser levantado sino hasta que la Compañía concesionaria haya construído 40 kilómetros, cuando menos, de la vía férrea entre Allende y San Carlos. Queda, igualmente, autorizada la Compañía a suspender desde esta fecha la explotación de los tramos de Ferrocarril a que se refiere el presente artículo.

Previsiones económico-coactiva.

Artículo décimocuarto. Se hace constar expresamente que la Compañía se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva de que trata el artículo 99 de la Ley

de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, de 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituído como garantía del cumplimiento de las obligaciones generales del contrato, y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles; pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

México, Marzo 2 de 1912.—*Manuel Bonilla*.—*Salvador M. Cancino* (Rúbrica).

Es copia. México, Marzo 2 de 1912.

Manuel Urquidi,

Subsecretario.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 362

NOTA.—Este contrato no causa el impuesto de \$10.00 (diez pesos) por kilómetro, conforme al inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, por ser modificación del contrato celebrado en 3 de Septiembre de 1910, que ya causó el impuesto correspondiente y estar de acuerdo con la resolución de fecha 6 de Febrero de 1912 de la Secretaría de Hacienda.

ESTAMPILLAS POR VALOR
EN JUNTO DE \$15.00, DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO

(PÉNJAMO A AJUNO)

Celebrado conforme a la Ley de Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, entre el C. Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Salvador M. Cancino, Representante de la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México, modificando el contrato de 3 de Septiembre de 1910, relativo a la línea de Ferrocarril entre Pénjamo y Ajuno. Dicho contrato se registró y quedará sujeto, en lo sucesivo, a las siguientes estipulaciones:

Autorización de la línea y preferencia de empleados mexicanos.

Art. 1º Se autoriza a la Compañía «Ferrocarriles Nacionales de México» para que construya y explote, por el término de 99 años, que deberán contarse a partir del 1º de Abril de 1887 y conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, un Ferrocarril en los Estados de Guanajuato y Michoacán, que partiendo de Pénjamo y Pasando por Zacapú, termine en Ajuno, Estación del antiguo Ferrocarril Nacional de México.

En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La misma Compañía deberá hacer uso en todas sus operaciones del idioma español, con exclusión de cualquiera otro.

Presentación de planos.

Art. 2º Los planos de reconocimiento general de la línea a que se refiere el artículo 1º, así como los de trazo definitivo de la misma, han sido ya aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con el contrato de concesión de 3 de Septiembre de 1910, que se substituye por el presente.

Plazos para la construcción.

Art. 3º La Compañía concesionaria deberá terminar veinte kilómetros, por lo menos, al año de la promulgación de este contrato; veinte kilómetros cada año siguiente, pero de manera que el camino quede terminado a los cuatro años.

Anchura de vía, pendientes, curvas y rieles. Tracción.

Art. 4º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de 1^m435 (un metro, cuatrocientos treinta y cinco milímetros). El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas. La tracción se hará por vapor.

Cuota de inspección.

Art. 5º La Empresa contribuirá mensualmente y por todo el término de la concesión, con la cantidad de \$177.00 (ciento setenta y siete pesos) para el fondo de Inspección de Ferrocarriles.

Domicilio de la Compañía.

Art. 6º La Empresa tendrá su domicilio principal en la Ciudad de México.

Libre importación.

Art. 7º El término para la libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de cinco años. Para hacer uso de esta franquicia, la Compañía presentará primero a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, un inventario o lista de todos los efectos que pretenda importar.

Tarifas.

Art. 8º La Empresa cobrará por fletes de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

- Primera clase..... tres centavos.
- Segunda clase..... uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

- Primera clase..... cincuenta kilogramos.
- Segunda clase..... quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

- Primera clase.....\$ 0.0600
- Segunda clase..... 0.0572
- Tercera clase..... 0.0545
- Cuarta clase..... 0.0518
- Quinta clase..... 0.0490
- Sexta clase..... 0.0463
- Séptima clase..... 0.0436
- Octava clase..... 0.0409
- Novena clase..... 0.0381
- Décima clase..... 0.0354
- Undécima clase..... 0.0327
- Duodécima clase..... 0.0300

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia.

Por flete de carbón de piedra, de procedencia nacional o extranjera, la Empresa sólo cobrará un centavo y medio por tonelada y por kilómetro.

Exceso de equipaje y express, diez y ocho centavos por tonelada y por kilómetro.

Toda fracción de kilómetro se contará por kilómetro entero, en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilómetros se considerará como de quince kilómetros.

En ningún caso la mercancía extranjera, importada por la línea de la Compañía, gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

TELEGRAMAS

El cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes o consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, que se transmita por la línea de la Compañía, quince centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje, sobre las diez palabras primeras, se pagará, cuando más, la parte proporcional a quince centavos por diez palabras.

ALMACENAJE.

Toda vez que los dueños o consignatarios de las mercancías no hayan ocurrido a sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos centavos por cada uno de los días que transcurran de los quince primeros.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Tránsito de trenes de otras Compañías por la línea.

Art. 9º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros Ferrocarriles por sus vías, el 60 % (sesenta por ciento) de lo que con arreglo a sus tarifas importaría el pasaje o el flete de los efectos transportados.

Garantía del contrato.

Art. 10º El depósito de \$18,000.00 (diez y ocho mil pesos), en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en el Banco Nacional de México, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

Longitud estimativa de la línea.

Art. 11º Para los efectos a que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14, de la Ley de la Renta del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa del Ferrocarril mencionado en el artículo

primero de este contrato, es de ciento veinte kilómetros, según el cálculo hecho por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la citada Ley sobre Ferrocarriles.

Previsiones económico-coactivas.

Art. 12. Se hace constar expresamente que la Empresa se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva de que trata el artículo 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles; pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Autorización para levantar tramos paralelos de vía y aplicarlos en la línea.

Art. 13º Queda autorizada la «Compañía Ferrocarriles Nacionales de México» para levantar desde luego, en substitución de la línea a que se refiere el presente contrato, los siguientes tramos de vía, propiedad de aquella: el comprendido entre Jarita y Colombia, treinta y dos kilómetros; cinco kilómetros de vía entre San Luis Potosí y Estanzuela; quince kilómetros de Hércules a las Adjuntas; veinte kilómetros de Sandoval a Somorriell; cuarenta y un kilómetros de la Estación de Peralvillo al cruce en la Estación de Mogotes, y veintidós kilómetros entre Aguanaval y Torreón, o sea un total de ciento treinta y cinco kilómetros, que se aplicarán en substitución de la línea de Pénjamo a Ajuno.

Queda convenido que este último tramo de Aguanaval a Torreón no se levantará ni dejará de explotarse, mientras no haya conexión entre Aguanaval y Matamoros u otro punto cercano.

Caducidad y pérdida del depósito.

Art. 14º Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiéndose que llegado el caso de caducidad, sólo se perderá la concesión por lo que respecta a la parte no construída, quedando en vigor la parte que se haya construído y autorizado.

La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída y autorizada en la fecha de dicha caducidad.

Insubsistencia del contrato anterior.

Art. 15º Queda sin efecto ni valor alguno el contrato de concesión de Septiembre 3 de 1910, relativo a la misma línea de Ferrocarril de Pénjamo a Ajuno, el cual queda substituído en todas sus partes por el presente.

Rescisión del contrato de Jarita a Colombia y aplicación del depósito al presente contrato.

Art. 16. Como consecuencia de lo estipulado en el artículo 13º del presente contrato, respecto al levantamiento del tramo de vía férrea entre Jarita y Colombia, queda rescindido y sin valor ni efecto alguno el contrato de concesión, fecha 24 de Noviembre de 1906, relativo a dicha vía férrea. Queda convenido que el depósito de \$5,000.00 (cinco mil pesos), que en bonos de la Deuda Interior Consolidada garantizaban el contrato a que antes se hace referencia, queda

aplicado a garantizar las obligaciones que la Empresa concesionaria asume en virtud del presente.

México. Marzo 7 de 1912.—*M. Bonilla*.—*Salvador M. Cancino* (Rúbrica).

Es copia. México, Marzo 7 de 1912.

M. Urquidi,
Subsecretario.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 363

6/16
Publicado en el *Diario Oficial*
el día 20 de Marzo de 1912.—
Núm. 17.

NOTA.—Este contrato no causa el impuesto de \$10.00 (diez pesos) por kilómetro, conforme al inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, por ser modificación del contrato celebrado en 3 de Mayo de 1910, que ya causó el impuesto correspondiente y estar de acuerdo con la resolución de fecha 6 de Febrero de 1912 de la Secretaría de Hacienda.

ESTAMPILLAS POR VALOR
EN JUNTO DE \$15.00, DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO

(PUEBLA A CHACAHUA)

Celebrado conforme a la Ley de Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, entre el C. Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Señor Conde Gaston Errembault de Dudzele, en la de la «A. B. Adams Incorporated», modificando el contrato celebrado el 3 de Mayo de 1910, para la construcción de un Ferrocarril entre los Estados de Puebla y Oaxaca.

Autorización de la línea y preferencia de empleados mexicanos.

Art. 1º Se autoriza a la «A. B. Adams Incorporated» para que por su cuenta o por la de la Compañía que organice al efecto, construya y explote por el término de 99 años, que deberán contarse a partir del 31 de Mayo de 1910, un Ferrocarril que, pasando por las Minas de Carbón de Tezoatlán y Tlaxiaco, una la Ciudad de Puebla con la Laguna de Chacahua, en las Costas del Pacífico.

En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La misma Compañía deberá hacer uso en todas sus operaciones del idioma español, con exclusión de cualquiera otro.

Reconocimiento de la línea.

Art. 2º La Compañía continuará, dentro de seis meses, que se contarán de la fecha de este contrato, los reconocimientos, dando aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de continuar los estudios del terreno.

Plazos para la construcción.

Art. 3º La Compañía se obliga a construir, por lo menos, veinte kilómetros un año después de que haya dado aviso de que continuaron los reconocimientos, pudiendo principiar los trabajos en cualquiera de los extremos de la línea a que se refiere este contrato. El resto se construirá en secciones de cincuenta kilómetros, pero de manera que quede terminada la vía para el 31 de Mayo de 1918.

Anchura de vía, pendientes, curvas y rieles. Tracción.

Art. 4º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de 1^m435 (un metro, cuatrocientos treinta y cinco milímetros). El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La tracción se hará por vapor.

Cuota de inspección.

Art. 5º La Empresa, desde la fecha de este contrato, contribuirá mensualmente con la cantidad de \$560.00 (quinientos sesenta pesos) para el fondo de Inspección de Ferrocarriles, y desde la fecha de terminación de la línea y por todo el término del contrato, á razón de \$1.40 (un peso cuarenta centavos) por kilómetro de vía construída, sin que por ningún motivo deje la Empresa de hacer los enteros a que este artículo se refiere.

Domicilio de la Compañía.

Art. 6º La Empresa tendrá su domicilio principal en la Ciudad de México.

Libre importación.

Art. 7º El término para la libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles será de cinco años. Para hacer uso de esta franquicia, la Compañía presentará primero a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, un inventario o lista de todos los efectos que pretenda importar.

Tarifas.

Art. 8º La Empresa cobrará por fletes de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

- Primera clase..... tres centavos.
- Segunda clase..... uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

- Primera clase..... cincuenta kilogramos.
- Segunda clase..... quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

- Primera clase.....\$ 0.0600
- Segunda clase..... 0.0572
- Tercera clase..... 0.0545
- Cuarta clase..... 0.0518
- Quinta clase..... 0.0490
- Sexta clase..... 0.0463
- Séptima clase..... 0.0436
- Octava clase..... 0.0409
- Novena clase..... 0.0381
- Décima clase..... 0.0354
- Undécima clase..... 0.0327
- Duodécima clase..... 0.0300

Durante la construcción y los primeros cinco años de la explotación, la Compañía podrá aumentar en un centavo cada una de las cuotas anteriores, exceptuándose los frutos nacionales de exportación.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, cualquiera que sea la distancia a que se transporte.

Para el transporte de carbón de piedra de procedencia nacional ó extranjera, la Compañía cobrará 1½ centavos por tonelada y por kilómetro, como máximo.

Exceso de equipaje o express, quince centavos por tonelada y por kilómetro.

Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos, se estimarán como si fueren diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.

En ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la Compañía gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

TELEGRAMAS.

La cuota para el cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes ó consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se transmita a una distancia hasta de cien kilómetros, quince 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, cuando más, la décima parte de lo que en razón de la distancia le corresponda.

ALMACENAJE.

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes a los expresados, se cobrará a razón de un centavo diario por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes, se cobrará a razón de dos centavos diarios por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos.

Por cada día más y por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Art. 9º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros Ferrocarriles por sus vías, el 60 % (sesenta por ciento)

Tránsito de trenes de otras Compañías por la línea.

de lo que con arreglo a sus tarifas importaría el pasaje o el flete de los efectos transportados.

Subvención a la línea.

Art. 10º Para auxiliar la construcción del Ferrocarril a que se refiere el art. 1º, el Gobierno se compromete a abonar a la Empresa una subvención de \$10,000.00 (diez mil pesos) por kilómetro, con excepción de los primeros cien kilómetros que se construyan de Puebla hacia el Sur, que no gozarán de ese auxilio.

Dicha subvención se pagará al terminarse toda la línea y sin que exceda de la correspondiente a trescientos cincuenta kilómetros.

El pago se hará en efectivo, o si el Gobierno lo juzga preferible, en bonos que reditúen el 4½ % (cuatro y medio por ciento) al año y sean amortizados dentro de treinta años de su emisión.

La Compañía perderá todo derecho a la subvención si dentro del plazo de cuatro años, que se contarán desde la fecha de la promulgación del presente contrato, no está aún en explotación la parte de la línea comprendida entre Puebla y las Minas de Carbón de Tezoatlán o entre estas Minas y el punto extremo de la vía en el Océano Pacífico, o si toda la línea no está concluída en la fecha que señala el art. 3º

La Compañía reembolsará al Gobierno el importe de la subvención un año después de que se haya cubierto a aquella la subvención a que se refiere el párrafo primero de este artículo, abonando al mismo Gobierno veinticinco centavos por tonelada de carbón y fierro que transporte el ferrocarril, haciéndose cada mes la liquidación y pago hasta que quede cubierto el importe de la subvención, más los intereses calculados a razón de 4½ % (cuatro y medio por ciento) al año.

Derecho para construir un muelle.

Art. 11º La Compañía tiene derecho de construir, para servicio exclusivo del ferrocarril, un muelle en la Bahía de Chacahua, previa presentación a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de los planos necesarios para el reconocimiento de la localización del muelle y su estructura y accesorios, a fin de que sean estudiados y se resuelva lo conveniente.

La construcción del muelle se hará conforme á las estipulaciones de un contrato especial.

La Compañía podrá ocupar, libre del pago de arrendamiento, la faja de terreno de la zona marítima que necesite para el muelle y sus dependencias.

Si la Compañía tuviere que tomar mayor superficie de terreno para las dependencias del muelle, y éstos pertenecieren a particulares, podrá expropiarlos en los mismos términos que los que adquiera por ese medio para el ferrocarril.

Tanto el muelle como sus dependencias pasarán a poder del Gobierno sin costo alguno para él, libres de todo gravamen, al terminar el plazo del presente contrato.

Gastos para el establecimiento de una Aduana.

Art. 12º La Compañía se compromete a sufragar los gastos que ocasione el establecimiento de una Aduana en

Chacahua, costa del Pacífico, así como los sueldos de los empleados que requiera la importancia del tráfico, mientras los rendimientos de la Aduana no sean suficientes para cubrir tales gastos.

La Compañía se deberá sujetar a los Reglamentos de la Secretaría de Hacienda.

Art. 13º La Compañía deberá sujetarse a los Reglamentos que expida la Secretaría de Hacienda, así como a todas las medidas de inspección y vigilancia que la misma Secretaría considere oportunas en beneficio de los intereses fiscales.

Derecho para construir ramales.

Art. 14º La Compañía tendrá facultad de construir durante los primeros ocho años, contados desde la fecha de la promulgación de este contrato, los ramales destinados a unir sus minas con la línea troncal y los demás que creyere conveniente, respetando en cada caso los derechos adquiridos con anterioridad, teniendo esto en cuenta al celebrarse los contratos relativos; en la inteligencia de que no disfrutará subvención alguna todos estos ramales y de que la Compañía deberá dar aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dentro del término de dos años, a partir de la fecha de la promulgación, de cuáles son los ramales que construirá, a fin de que se ajusten los contratos mencionados con todas las estipulaciones que correspondan.

Si vencido el plazo de los dos años no diere tal aviso, se tendrá por insubsistente la facultad de que se trata en este artículo.

Longitud estimativa de la línea.

Art. 15º Para los efectos a que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley de la Renta del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa del Ferrocarril mencionado en el artículo primero de este contrato, es de cuatrocientos kilómetros, según el cálculo hecho por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la citada Ley sobre Ferrocarriles, habiéndose adherido las estampillas de Ley en el contrato original firmado el 3 de Mayo de 1910.

Garantía del contrato.

Art. 16º Para garantizar las obligaciones que la Compañía contrae por el presente contrato, seguirá constituido en el Banco Nacional de México el depósito de \$60,000.00 (sesenta mil pesos), en Bonos de la Deuda Pública Consolidada, hecho con fecha 10 de Junio de 1910 y amparado con el certificado núm. 1,596.

Previsiones económico-coactivas.

Art. 17º Se hace constar expresamente que la Empresa se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva de que trata el artículo 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles; pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Caducidad y pérdida del depósito.

Art. 18º Las concesiones hechas en este contrato

caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiéndose que llegado el caso de caducidad, sólo se perderá la concesión por lo que respecta a la parte no construída, quedando en vigor la parte que se haya construído y autorizado.

La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída y autorizada en la fecha de dicha caducidad.

Derecho de vía.

Art. 19º El derecho de vía a que se refiere la fracción primera del artículo 70 de la Ley sobre Ferrocarriles, será el indispensable para la construcción y explotación del Ferrocarril y sus dependencias, sin exceder en ningún caso de setenta metros

Insistencia del contrato anterior.

Art. 20º Los otorgantes hacen constar que en el presente contrato se encuentran refundidas todas las cláusulas vigentes del que se firmó el 3 de Mayo de 1910, que fué aprobado por el Congreso de la Unión en decreto promulgado el día 26 del mismo mes y año. En consecuencia, a la presente concesión se sujetarán los contratantes, y por ellos se regirán los derechos y obligaciones, así como por lo dispuesto en la Ley vigente sobre Ferrocarriles o en lo que sobre en lo particular se prevenga en las que se dicten en lo futuro.

México, 11 de Marzo de 1912.—*M. Bonilla*.—*Cte. G. Errembault de Dudzeel*.

Es copia. México, 11 de Marzo de 1912.

M. Urquidi,
Subsecretario.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 364

6/16

ESTAMPILLAS POR VALOR
EN JUNTO DE \$5,230.00, DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO

(BALSAS A ZIHUATANEJO)

Celebrado entre el C. Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Señor Henry Weiss en la de la Compañía denominada «Mexican Pacific Company», para construir y explotar una línea de Ferrocarril, que una la Estación de Balsas con el Puerto de Zihuatanejo.

Autorización de la línea.

Art. 1º Se autoriza a la Compañía denominada «Mexican Pacific Company» para que por su cuenta o por la de la Compañía que organice al efecto, construya y explote por el término de noventa y nueve años, conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, un Ferrocarril que, partiendo de la Estación Balsas siga por la cuenca del río del mismo nombre, sobre su margen izquierda, y termine en el Puerto de Zihuatanejo, en el Estado de Guerrero, y un ramal de esta misma línea que, partiendo del punto llamado «Las Palomas» o de la población de Uruapan, conecte con la línea troncal en la Hacienda «Balsas», en el punto denominado «El Organal», o en cualquiera otro que a la Compañía convenga y sea aceptado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Reconocimiento de la línea

Art. 2º La Compañía concesionaria comenzará, a más tardar, dentro del plazo de treinta días, contados á partir desde la fecha de este contrato, el reconocimiento de la línea que se le concede, dando aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno. Los reconocimientos preliminares quedarán terminados, a más tardar, dentro de los cuatro meses siguientes al día en que se hayan comenzado; y dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que caduque este último plazo se presentarán para su aprobación a dicha Secretaría, los planos de localización de la vía, cuando menos de diez kilómetros.

Presentación de planos.

Art. 3º A fin de activar la construcción de la línea, la Compañía concesionaria no estará obligada á presentar los planos totales de la localización de la vía para poder dar principio a los trabajos de construcción, quedando facultada para

Públicas. El mismo Gobierno no tendrá obligación de hacer el primer pago sino cuando hayan sido concluídos los primeros doscientos kilómetros que se mencionan en el artículo cuarto. Los pagos subsecuentes no se harán sino por secciones de cien kilómetros construídos y aprobados, salvo el caso de que al terminar la línea en su totalidad, quedare una sección menor de cien kilómetros; pues entonces el Gobierno pagará lo que corresponda a esa sección.

El pago de la subvención mencionada se hará en efectivo, o si el Gobierno lo juzga preferible, en bonos que reditúen el 4½ % (cuatro y medio por ciento) al año. Queda entendida y conforme la Compañía, en que al entregársele los bonos, sean de la clase que fueren, se cancelarán los cupones vencidos hasta la fecha de la entrega, así como el cupón corriente.

Obligación de construir un ramal.

Art. 20. La Compañía contratante se obliga a construir sin subvención de la Federación, un ramal que, partiendo del punto llamado «Las Palomas» o de la población de Uruapan, conecte con la línea troncal de «Balsas» a «Zihuatanejo», en la Hacienda de «Balsas», en el punto llamado «El Organal» o en cualquiera otro que la Compañía proponga y acepte la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; pero esta obligación de la Compañía está sujeta a que la misma obtenga del Gobierno del Estado de Michoacán la subvención y franquicias que ese Gobierno tiene ofrecidas para la construcción de esa línea ferrocarrilera, y las subvenciones y franquicias ofrecidas por los hacendados y demás interesados en la región que va a atravesar.

Depósito de garantía.

Art. 21. El depósito de \$104,200.00 (ciento cuatro mil doscientos pesos), en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en el Banco Nacional de México, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que la Compañía denominada «Mexican Pacific Company» contrae por el presente contrato.

Longitud estimativa de la línea.

Art. 22. Para los efectos a que se refiere el inciso tercero, fracción 29, art. 14 de la Ley de la Renta del Timbre, de fecha primero de Junio de mil novecientos seis, se hace constar que la longitud estimativa del Ferrocarril a que se refiere este contrato, es de quinientos veintiún kilómetros, según el cálculo hecho por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, conforme a los datos que existen en los archivos de la misma y de acuerdo con lo prevenido en el artículo 12 de la Ley de Ferrocarriles vigente.

Limitación para adquirir terrenos.

Art. 23. La Compañía concesionaria se obliga a no adquirir más terrenos que los que necesite para el servicio del Ferrocarril.

Expropiación de terrenos.

Art. 24. La Compañía concesionaria se obliga a expropiar, de conformidad con la Ley de Ferrocarriles, el terreno en el puerto de «Zihuatanejo», que se determine de común acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y dicha Compañía; y después de reservarse el que necesite para el servicio del Ferrocarril, el sobrante lo traspasará al Gobierno Federal al precio de costo.

Preferencia de empleados mexicanos.

plear, de toda preferencia, mexicanos para su servicio; y en caso de que necesitare emplear expertos de nacionalidad extranjera, podrá hacerlo de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Uso de idioma español, con exclusión de cualquiera otro.

Art. 11º El idioma que se use en el servicio de la línea será el español, con exclusión de cualquier otro. En el mismo idioma será llevada la contabilidad oficial de la Compañía.

Cambio del nombre de la Compañía por otro en español

Art. 12º La Compañía, deseando hacer público y evidente el alto concepto que tiene de la Nación Mexicana, cambiará en un plazo no mayor de ciento ochenta días, su denominación actual «Mexican Pacific Company» por otro en español.

Libre importación.

Art. 13º El término para la libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de cinco años. Para hacer uso de esta franquicia, la Compañía presentará primero a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, un inventario o lista de todos los efectos que pretenda importar.

Tarifas.

Art. 14º La Compañía cobrará por fletes de pasajeros y mercancías, como máximum, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

Primera clase tres centavos.
Segunda clase dos centavos y un cuarto.
Tercera clase Un centavo y medio.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase cincuenta kilogramos.
Segunda clase treinta kilogramos.
Tercera clase quince kilogramos.

MERCANCIAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

Primera clase siete centavos.
Segunda clase seis y medio centavos.
Tercera clase seis centavos.
Cuarta clase cinco y medio centavos.
Quinta clase cinco centavos.
Séxta clase cuatro centavos tres cuartos.
Séptima clase cuatro y medio centavos.
Octava clase cuatro centavos un cuarto.
Novena clase cuatro centavos.
Décima clase tres centavos tres cuartos.
Undécima clase tres y medio centavos.
Duodécima clase tres centavos.

Estas tarifas máximas son para la línea de «Zihuatanejo» a «Balsas» y viceversa; en el ramal de «Las Palomas» o

presentar los referidos planos en secciones que comprendan por lo menos diez kilómetros, obligándose la Compañía a emprender la construcción tan pronto como esos planos parciales sean aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y a medida que lo sean y cuando se haya obtenido la ocupación del terreno necesario.

Plazos para la construcción.

Art. 4º La Compañía concesionaria o la que al efecto organice, deberá terminar dentro del primer año, contado a partir de la fecha en que sean aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos de localización de la vía de los diez primeros kilómetros, por lo menos, diez kilómetros; igualmente deberá construir cien kilómetros de vía de «Balsas» con dirección a «Zihuatanejo», cincuenta de «Zihuatanejo» a «Balsas» y cincuenta de «Las Palomas» o «Uruapan» con dirección al punto de conexión, en un plazo de veinte meses, contados a partir de la misma fecha que antes se menciona. En los años siguientes, a partir del día en que expire el plazo de veinte meses antes mencionado, la Compañía se obliga a construir, por lo menos, noventa kilómetros por año, debiendo terminar toda la línea en un plazo de seis años, contados a partir de la fecha en que sean aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos de localización de la primera sección de diez kilómetros.

Anchura de vía, pendientes, curvas y rieles.

Art. 5º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de 1^m435 (un metro, cuatrocientos treinta y cinco milímetros). El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Autorización para construir la vía, partiendo de varios puntos.

Art. 6º La construcción de la vía se hará, partiendo simultáneamente de «Balsas» con dirección al puerto de «Zihuatanejo», de este punto a «Balsas» y de «Uruapan» o «Las Palomas» a la línea troncal.

Tracción.

Art. 7º La tracción se hará por vapor o cualquier otro sistema que la Compañía proponga y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Cuota de inspección.

Art. 8º La Compañía concesionaria se obliga a contribuir, desde la fecha de este contrato y por todo el término de la construcción, con la cantidad de \$700.00 (setecientos pesos) mensuales para el fondo de Inspección de Ferrocarriles. Igualmente se obliga a contribuir con la cantidad de \$1.90 (un peso noventa centavos) por mes y por kilómetro de la vía principal, y con la de \$1.40 (un peso cuarenta centavos) por mes y por kilómetro del ramal, para el mismo fondo. Esta obligación de la Compañía comenzará a regir desde el día que quede totalmente construída la línea y subsistirá durante todo el tiempo de la concesión.

Domicilio de la Compañía.

Art. 9º El domicilio legal y principal de la Compañía concesionaria será la Capital de la República, donde estará obligada a tener un representante legal, según las Leyes Mexicanas, para entenderse con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en todo lo relativo a este contrato.

Art. 10º La Compañía concesionaria se obliga a em-

Control de la línea por el Gobierno.

Art. 25. La Compañía concesionaria cede al Gobierno mexicano el derecho de nombrar en la Junta Directiva del Ferrocarril, una mayoría de los Directores que designe el mismo Gobierno; pero al hacer uso de este derecho, deberá garantizar los bonos que para la construcción hubiere emitido la Compañía, y los intereses de esos bonos, o bien, el Gobierno tendrá derecho de emitir directamente por sí o por medio de otra personalidad nuevos bonos, quedando obligados los tenedores de los que la Compañía hubiere emitido a enagenárselos o canjearlos a la par. Se fija como máximo de los bonos que la Compañía haya de emitir los que correspondan a la par a \$75,000.00 (setenta y cinco mil pesos plata), del cuño y ley actual, por kilómetro de vía construída.

El Gobierno Mexicano podrá hacer uso del derecho a que se refiere el párrafo anterior, en cualquier tiempo, previo aviso dado con un año de anticipación.

El derecho de hacer uso del control de la línea que según este artículo tiene el Gobierno Mexicano, se obliga la Compañía concesionaria a hacerlo constar en sus estatutos y en su escritura social.

Obligación de emplear materiales nacionales.

Art. 26. La Compañía concesionaria se obliga a usar de preferencia, en igualdad de condiciones, toda clase de materiales nacionales para la construcción de la línea.

Conducción de Correspondencia.

Art. 27. Conforme con lo prevenido en el párrafo VII del art. 145 de la Ley sobre Ferrocarriles ya citada, la Empresa, por todo el término de la concesión, hará gratuitamente la conducción de las correspondencias y demás objetos postales, así como de los empleados del Correo, y al efecto la Empresa se obliga a poner a disposición del Correo los carros o los departamentos necesarios para la conducción y distribución de la misma correspondencia, conforme lo vayan exigiendo las necesidades del mismo servicio de Correos. Según lo dispuesto en el art. 128 del Código Postal vigente, los carros-correos y los departamentos serán amueblados e iluminados por cuenta de la Empresa, conforme a las necesidades del servicio. La Empresa expedirá pase libre en primera clase a los empleados postales que tengan que viajar en sus líneas por asuntos del servicio.

Sujeción a la Ley de Ferrocarriles.

Art. 28. Este contrato queda sometido en todo lo que en él no esté previsto, a las prevenciones de la Ley de Ferrocarriles vigente y sus reglamentos.

Caducidad y pérdida del depósito.

Art. 29. En caso de que la Compañía incurra en las causas de caducidad a que se refiere el inciso II del artículo 31 de la citada Ley sobre Ferrocarriles, la caducidad afectará

únicamente a la parte de la línea que haya quedado por construir, quedando este contrato con todo su valor y efectos en lo que se refiere a la porción terminada. La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída en la fecha de dicha caducidad.

México, Marzo 19 de 1912.—*Manl. Bonilla.*—*Henry Weiss.*

Es copia. México, Marzo 19 de 1912.

M. Urquidi,
Subsecretario.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 366

ESTAMPILLAS POR VALOR EN JUNTO DE VEINTICINCO PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS

CONTRATO

(DE MIÑACA A TOPOLOBAMPO Y DE CHIHUAHUA
A PRESIDIO DEL NORTE)

Celebrado conforme a la Ley de Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, entre el C. Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Señor Licenciado Delbert J. Hoff, como representante de la Compañía del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente, concesionaria de la línea de Miñaca a Topolobampo, y de Chihuahua a Presidio del Norte (Ojinaga), refundiendo los Contratos de 27 de Julio de 1905 y sus reformas y el de 26 de Abril de 1909 y sus reformas, para la construcción del Ferrocarril de Miñaca a Topolobampo y de Chihuahua a Presidio del Norte.

Art. 1º Se autoriza a la Compañía del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente para que construya y explote por el término de noventa y nueve (99) años, contados desde el 1º de Enero de 1898, conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, y reglamentos que de ella emanen, dos líneas de Ferrocarril en los Estados de Chihuahua y Sinaloa, como sigue:

Autorización de la línea.

I. Una línea de Chihuahua a Presidio del Norte (Ojinaga), que partiendo de la primera población llegue a la segunda o a un punto cercano de ella.

II. Una línea que partiendo de la Estación de Miñaca, Estado de Chihuahua, y siguiendo en dirección Sud-Oeste llegue al Puerto de Topolobampo, en la Costa del Pacífico, Estado de Sinaloa. Esta última línea seguirá subdividida en dos secciones: (a). La Sección primera que comenzará en la Estación de Miñaca, Estado de Chihuahua, y se extenderá en dirección Sud-Occidental hasta una distancia de doscientos cincuenta kilómetros, de su origen, conforme al trazo de la línea que apruebe la Se-

cretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; (b). La Sección del Pacífico que comenzará en el Puerto de Topolobampo, Estado de Sinaloa, y continuará hasta encontrar el extremo Sud-Occidental de la Sección primera.

La Sección segunda (b) se considerará, para los efectos de la subvención, con una longitud de doscientos cincuenta kilómetros, aunque la distancia real que comprenda sea mayor.

Se autoriza igualmente a la Compañía para construir y explotar un ramal que partiendo de un punto conveniente de la Sección del Pacífico, conecte con la Estación de los Mochis, del Estado de Sinaloa.

Reconocimiento.

Art. 2º En atención a que la Compañía tiene concluidos los trabajos de reconocimiento general de las líneas, objeto de este contrato, excepción hecha de la parte de la línea I, de Hornillos a Guatos, presentará a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos de reconocimiento para su aprobación dentro de catorce (14) meses y los planos de trazo definitivo, con la anticipación suficiente para poder cubrir todos los trámites reglamentarios.

Plazo para la construcción.

Art. 3º La Compañía deberá terminar cincuenta kilómetros para el 31 de Diciembre de 1913, en la línea de Miñaca a Topolobampo, y veinte kilómetros en la línea de Chihuahua a Presidio del Norte, sobre los que ya tiene entregados. Las mismas extensiones de cincuenta y de veinte kilómetros respectivamente, en las líneas de Miñaca a Topolobampo y de Chihuahua a Presidio del Norte, serán construídas y entregadas al Gobierno por la Compañía cada año, a partir de la citada fecha de 31 de Diciembre de 1913. Si la Compañía entregare en uno o varios años de cada una de las líneas separadamente, un número mayor de kilómetros, que el que se fija en este artículo, como mínimum, el excedente se abonará a la misma Compañía, para las entregas que debe hacer en el año o años subsecuentes, en las líneas respectivas. No obstante los mínimums fijados en este artículo, las líneas a que se refiere el artículo primero de este contrato deberán quedar completamente terminadas y entregadas al Gobierno, para el 31 de Diciembre de 1917.

Anchura de vía. Rieles, curvas, pendientes.

Art. 4º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tracción.

Art. 5º La tracción se hará por vapor o por cualquier otro sistema que la Compañía proponga y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tarifas.

Art. 6º La Empresa cobrará por fletes de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes :

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido :

- Primera clase cinco centavos.
- Segunda clase cuatro centavos.
- Tercera clase dos centavos cinco décimos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente :

- Primera clase cincuenta kilogramos.
- Segunda clase treinta kilogramos.
- Tercera clase quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

Primera clase	\$ 0.1000
Segunda clase	0.0937
Tercera clase	0.0873
Cuarta clase	0.0810
Quinta clase	0.0747
Sexta clase	0.0684
Séptima clase	0.0620
Octava clase	0.0557
Novena clase	0.0494
Décima clase	0.0430
Undécima clase	0.0367
Duodécima clase	0.0300

Durante la construcción de cada una de las líneas y los cinco años subsecuentes a la terminación de las mismas, la Compañía podrá poner en vigor los siguientes máximums extraordinarios:

Primera clase	\$ 0.1200
Segunda clase	0.1127
Tercera clase	0.1054
Cuarta clase	0.0982
Quinta clase	0.0909
Sexta clase	0.0836
Séptima clase	0.0763
Octava clase	0.0690
Novena clase	0.0618
Décima clase	0.0545
Undécima clase	0.0473
Duodécima clase	0.0400

TELEGRAMAS

La cuota para el cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes o consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se transmita a una distancia hasta de cien kilómetros, quince centavos.

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

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

ALMACENAJE

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes a los expresados, se cobrará a razón de un centavo diario por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes, se cobrará a razón de dos centavos diarios por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos.

Por cada día más y por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Art. 7º Además de las estipulaciones anteriores, la Empresa se sujetará a las siguientes:

I. La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de cincuenta centavos por flete, cualquiera que sea la distancia recorrida.

II. Para el transporte de carbón de piedra, de procedencia nacional o extranjera, la Compañía cobrará dos centavos por tonelada-kilómetro, como máximo.

III. Exceso de equipaje o express, dieciocho centavos por tonelada-kilómetro.

IV. Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos, se estimarán como si fueran diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.

V. En ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la Compañía, gozará de una tarifa menor que la mercancía similar mexicana.

Art. 8º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros Ferrocarriles por sus vías, el 60 % (sesenta por ciento) de lo que con arreglo a sus tarifas importaría el pase o el flete de los efectos transportados.

Cuota de Inspección.

Art. 9º La Empresa seguirá contribuyendo mensualmente con la cantidad de (\$ 650.00) seiscientos cincuenta pesos, para el fondo de Inspección de Ferrocarriles; y desde la fecha de terminación de las líneas y por todo el término del contrato con la correspondiente a razón de \$1.40 (un peso cuarenta centavos) por kilómetro de vía construída no subvencionada, y a razón de \$1.68 (un peso sesenta y ocho centavos) por kilómetro sobre los 500 kilómetros subvencionados, sin que por ningún motivo deje la Empresa de hacer los enteros a que este artículo se refiere.

Domicilio de la Empresa.

Art. 10º El domicilio legal y principal de la Compañía concesionaria será la Capital de la República, donde estará obligada a tener un representante legal, según las Leyes Mexicanas, para entenderse con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en todo lo relativo a este contrato.

Nacionalidad de empleados.

Art. 11º En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Uso del idioma español.

Art. 12º El idioma que se use en el servicio de la línea será el español, con exclusión de cualquier otro. En el mismo idioma será llevada la contabilidad oficial de la Compañía.

Sujeción a la Ley de Ferrocarriles.

Art. 13º Para todo lo que no está consignado en este contrato, la Empresa deberá sujetarse a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, reglamentos que de ella emanen, y a las reformas y adiciones que dicha Ley sufriere.

Conducción de correspondencia.

Art. 14º Conforme con lo prevenido en el párrafo VII del artículo 145 de la Ley sobre Ferrocarriles ya citada, la Empresa, por todo el término de la concesión, hará gratuitamente la conducción de la correspondencia y demás objetos postales, así como de los empleados del Correo, y al efecto, la Empresa se obliga a poner a disposición del Correo los carros o los departamentos necesarios para la conducción y distribución de la misma correspondencia, conforme lo vayan exigiendo las necesidades del servicio de Correos. Según lo dispuesto en el artículo 128 del Código Postal vigente, los carros-correos y los departamentos serán amueblados e iluminados por cuenta de la Empresa, conforme a las necesidades del servicio. La Empresa expedirá pase libre en primera clase a los empleados postales que tengan que viajar en sus líneas por asuntos del servicio.

Prevenciones económico-coactivas.

Art. 15º Se hace constar expresamente que la Empresa se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva, de que trata el artículo 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Cuotas mínimas.

Fletes.

Carbón.

Equipaje.

Peso y distancias.

Mercancías nacionales.

Tránsito de trenes de otras Compañías por la línea.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles; pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Depósito de garantía.

Art. 16º El depósito de \$ 52,100.00 (cincuenta y dos mil cien pesos) en Bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en la Tesorería de la Federación, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

Libre importación.

Art. 17º Durante los plazos que señala el artículo tercero de este contrato y hasta que la Compañía complete y entregue las líneas de que es concesionaria, la Empresa gozará de la franquicia de la libre importación concedida por el artículo setenta y cinco de la Ley sobre Ferrocarriles vigente, sobre todos los materiales y artículos comprendidos en la clasificación del artículo setenta y cuatro de dicha ley y que sean necesarios para la construcción del ferrocarril, telégrafo y sus accesorios y para poner la vía en explotación. Para hacer uso de esta franquicia la Compañía presentará previamente y en cada ocasión a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, un inventario o lista de todos los efectos que pretenda importar.

Zona de protección.

Art. 18º De conformidad con lo establecido en el artículo veintinueve de la Ley sobre Ferrocarriles, el Gobierno se obliga a no conceder subvenciones a las líneas cuya construcción autorizare dentro de cuatro años contados desde la fecha de la promulgación de este contrato, en una zona de cincuenta kilómetros a cada lado de las líneas concedidas a la Compañía, y descritas en el artículo primero de este contrato.

Subvención a la línea.

Art. 19º La línea de Miñaca a Topolobampo disfrutará de la subvención del Gobierno Federal establecida por el contrato de 27 de Julio de 1905 y aprobada por el Congreso de la Unión, según el decreto de 15 de Diciembre de 1905, es decir, considerándose para los efectos de la subvención que la dicha línea tiene sólo una longitud de quinientos kilómetros, según se expresa en la fracción II del artículo primero de este contrato, cualquiera que sea el desarrollo real que alcance para unir sus dichos puntos extremos:

I. A los primeros cien kilómetros de la Sección del Pacífico o sea de Topolobampo al Noreste, corresponde la subvención estipulada en los contratos anteriores, o sea a razón de siete mil pesos por kilómetro.

II. El segundo tramo de cien kilómetros de la Sección del Pacífico recibirá subvención a razón de siete mil pesos por kilómetro, en bonos que devenguen cuatro y medio por ciento de interés anual.

III. El resto de la dicha Sección del Pacífico recibirá subvención sobre cincuenta kilómetros solamente a

razón de siete mil pesos por kilómetro en los mismos bonos del cuatro y medio por ciento.

IV. Al primer tramo de cien kilómetros de la Sección primera, o sea de Miñaca al Suroeste, corresponde la subvención estipulada en los contratos anteriores, a razón de doce mil pesos por kilómetro en bonos del cinco por ciento, de la Deuda Interior Amortizable.

V. El resto de la Sección primera o ciento cincuenta kilómetros, serán subvencionados a razón de quince mil setecientos pesos por kilómetro en bonos del cuatro y medio por ciento.

Pago de subvención.

Art. 20º La subvención que corresponde a los tramos a que se refieren los incisos II y IV del artículo anterior, será pagadera a la terminación de cada uno de los tramos a que corresponde conforme a lo establecido en el artículo 77, fracción II de la Ley de Ferrocarriles vigente.

La subvención que corresponde a los tramos que mencionan los incisos III y V del artículo anterior, sólo será pagadera cuando toda la vía del Ferrocarril entre Miñaca y Topolobampo esté terminada, y aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Emisión de los bonos.

Art. 21º Los bonos del cuatro y medio por ciento que mencionan las fracciones II, III y V del artículo 19º del presente contrato, se emitirán por la Tesorería de la Federación como bonos especiales de subvención de la Compañía del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente, de acuerdo con las reglas que al efecto dicte la Secretaría de Hacienda, siendo condiciones fundamentales de la emisión las siguientes:

I. Devengarán los bonos un interés de cuatro y medio por ciento anual;

II. Este interés será pagadero contra cupones semestrales;

III. Los bonos que se apliquen a la subvención corresponderán a cuatro series cuya amortización respectivamente no podrá empezar antes de diez, quince, veinte y veinticinco años, contados desde la fecha de la emisión;

IV. La denominación de los bonos no será menor de quinientos pesos, ni mayor de cinco mil pesos.

Pago de bonos y derecho de canjearlos.

Art. 22º Tanto el capital que representen los bonos de subvención como sus intereses, estarán libres de todo impuesto establecido o por establecer, por cualquiera autoridad de la República.

Al hacerse cada pago de bonos del cuatro y medio por ciento por razón de subvención, se aplicarán en partes iguales hasta donde fuere posible, los bonos de las cuatro series que menciona al artículo 21º de este contrato.

Si antes de que estén entregados en su totalidad a la Empresa los bonos especiales a que se refieren los artículos anteriores, se hiciere por el Gobierno una emisión general de títulos de la Deuda Pública del cuatro y medio por ciento con destino a subvencionar ferrocarriles u otras

obras de utilidad pública, la propia Empresa tendrá derecho para pedir, si le conviniere, que la subvención que mencionan las fracciones II, III y V del artículo 19º del presente contrato, se le siga pagando en esos nuevos títulos de la dicha emisión general, siempre que ellos satisfagan las condiciones que previenen los artículos 21º y 22º del presente contrato; pero este derecho deberá ejercerse por la Empresa dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la ley que autorice la emisión de los nuevos títulos. Por lo que respecta a los bonos especiales que ya estuvieren emitidos al expedirse esa ley, los tenedores tendrán derecho de canjearlos por bonos de la emisión general, dentro del término de cuatro meses contados desde la fecha en que empiece la emisión de estos últimos.

Caducidad y pérdida del depósito.

Art. 23º Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiéndose que llegado el caso de caducidad sólo se perderá la concesión por lo que respecta a la parte no construída, quedando en vigor para la parte que se haya construído y autorizado.

División en Secciones.

Art. 24º Para los efectos de la caducidad a que se refiere el artículo 46 de la Ley de Ferrocarriles ya citada, se considerarán como secciones diferentes de la línea, descritas en el artículo primero de este contrato, las siguientes:

Sección I. Línea de Chihuahua a Presidio del Norte.....	\$ 20,000.00
Sección II. Primera mitad de la línea de Miñaca a Topolobampo, contada de Miñaca al Oeste.....	16,100.00
Sección III. Segunda mitad de la línea de Miñaca a Topolobampo, contada de Topolobampo al Este....	16,000.00

Quedando convenido que en el caso de declararse la caducidad de alguna de las mencionadas secciones, la Empresa perderá la parte del depósito de \$ 52,100.00 a que se refiere el artículo 16º en la proporción arriba señalada para cada sección.

Impuestos por el capital.

Art. 25º La exención de impuestos por el capital y las propiedades de la Empresa, estipulada en el artículo setenta y dos de la Ley sobre Ferrocarriles de 29 de Abril de 1899, será aplicada a la Compañía por un período de quince años que se contarán desde el 1º de Enero de 1898.

Insubsistencia de contratos anteriores.

Art. 26º Los otorgantes hacen constar que en el presente contrato se encuentran refundidas las cláusulas vigentes de los pasados contratos de concesión que han sido otorgadas a la Compañía del Ferrocarril Kansas City, Mé-

xico y Oriente, y en consecuencia todos los derechos y obligaciones de la Empresa se regirán exclusivamente por las estipulaciones del presente contrato y en su defecto por los preceptos de la Ley vigente sobre Ferrocarriles, o de las que en lo futuro se expidan.

México, Abril 22 de 1912.— *Manl. Bonilla.*— *Delbert J. Huff.* (Rúbrica).

Es copia. México, Abril 22 de 1912.

M. Urquidi,

Subsecretario.

6/10



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 367

NOTA.—Este contrato no causa el impuesto de \$10.00 (diez pesos) por kilómetro, conforme al inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, por ser modificación del contrato celebrado en 3 de Marzo de 1909 y su reforma, que ya causó el impuesto correspondiente y estar de acuerdo con la resolución de fecha 6 de Febrero de 1912 de la Secretaría de Hacienda.

ESTAMPILLAS POR VALOR EN JUNTO
DE QUINCE PESOS, DEBIDAMENTE CANCELADAS

CONTRATO

(SAN BARTOLO A TENANGO)

Celebrado conforme a la Ley de Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, entre el C. Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el señor Lic. Vicente Sánchez Gavito, en la del C. Ignacio de la Torre y Mier, modificando el contrato celebrado en 3 de Marzo de 1909 y sus reformas, para la construcción de un Ferrocarril en el Estado de México.

Autorización de la línea.

Art. 1º Se autoriza al C. Ignacio de la Torre y Mier para que por su cuenta o por la de la Compañía que organice al efecto, construya y explote, por el término de 99 años, contados desde el 12 de Marzo de 1909, conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899 y reglamentos respectivos, un Ferrocarril en el Estado de México, que, partiendo del pueblo de San Bartolo, Distrito de Lerma, y tocando el pueblo de San Francisco, Hacienda de Santa Catarina, San Nicolás Peralta y Cocoapa, Estación De la Torre (F. C. N. de M.), pueblo de Ocoyoacac, Texcaltengo, Calpulhuac, Santiago Tianguistengo y Almoloya del Río, termine en Tenango.

Reconocimiento.

Art. 2º En atención a que el concesionario tiene concluidos los trabajos de reconocimiento general de la línea, objeto de este contrato, presentará a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos respectivos para su aprobación, dentro de 30 días, y los planos de trazo definitivo con anticipación suficiente para poder cubrir los trámites reglamentarios.

Plazos para la construcción.

Art. 3º Para el 26 de Noviembre del presente año deberá el concesionario o la Compañía que organice, terminar un tramo de vía de 20 kilómetros, y el resto de la línea para el 26 de Noviembre de 1913.

Anchura de vía, rieles,
curvas, pendientes.

Art. 4º La anchura de vía entre los bordes interiores de los rieles, será de novecientos catorce milímetros.

El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las

Tracción

curvas serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 5º La tracción se hará por vapor o por cualquier otro sistema que la Compañía proponga y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tarifas

Art. 6º La Empresa cobrará por fletes de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

- Primera clase..... tres centavos.
- Segunda clase..... uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

- Primera clase..... cincuenta kilogramos.
- Segunda clase..... quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS.

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

Primera clase.....	\$ 0.0600
Segunda clase.....	0.0572
Tercera clase.....	0.0545
Cuarta clase.....	0.0518
Quinta clase.....	0.0490
Sexta clase.....	0.0463
Séptima clase.....	0.0436
Octava clase.....	0.0409
Novena clase.....	0.0381
Décima clase.....	0.0354
Undécima clase.....	0.0327
Duodécima clase.....	0.0300

Durante los primeros cinco años de explotación, la Empresa podrá aumentar en dos centavos la tarifa de pasajeros de primera clase, en un centavo la de segunda clase y en dos centavos la de cada una de las clases de mercancías.

TELEGRAMAS.

La cuota para el cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes o consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se transmita a una distancia hasta de cien kilómetros, quince centavos.

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

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

ALMACENAJE.

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes a los expresados, se cobrará a razón de un centavo diario por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes, se cobrará a razón de dos centavos diarios por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos.

Por cada día más y por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Art. 7º Además de las estipulaciones anteriores, la Empresa se sujetará a las siguientes:

I. La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por flete, cualquiera que sea la distancia recorrida.

II. Para el transporte de carbón de piedra de procedencia nacional o extranjera, la Compañía cobrará uno y medio centavos por tonelada-kilómetro, como máximo.

III. Exceso de equipaje o express, quince centavos por tonelada-kilómetro.

IV. Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos se estimarán como si fueran diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.

V. En ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la Compañía gozará de una tarifa menor que la mercancía similar mexicana.

Art. 8º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros ferrocarriles por sus vías, el 60 % (sesenta por ciento) de lo que con arreglo a sus tarifas importaría el pasaje o el flete de los efectos transportados.

Art. 9º La Empresa contribuirá desde luego, mensualmente, con la cantidad de \$70.00 (setenta pesos), para el fondo de Inspección de Ferrocarriles, y desde la fecha de la terminación de la línea y por todo el término del contrato, con la correspondiente, a razón de \$1.40 (un peso cuarenta centavos) por kilómetro de vía construída, sin que por ningún motivo deje la Empresa de hacer los enteros a que este artículo se refiere.

Art. 10º El domicilio legal y principal de la Compañía concesionaria será la Capital de la República, donde estará obligada a tener un representante legal, según las Leyes

Cuotas mínimas.

Flete.

Carbón.

Equipaje.

Peso y distancias.

Mercancías Nacionales.

Tránsito de trenes de otras Compañías por la línea.

Cuota de Inspección.

Domicilio de la Empresa.

Mexicanas, para entenderse con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en todo lo relativo a este contrato.

Nacionalidad de Empleados.

Art. 11º En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Uso del idioma español.

Art. 12º El idioma que se use en el servicio de la línea será el español, con exclusión de cualquier otro. En el mismo idioma será llevada la contabilidad oficial de la Compañía.

Sujeción a la Ley de Ferrocarriles.

Art. 13º Para todo lo que no está consignado en este contrato, la Empresa deberá sujetarse a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, reglamentos respectivos, y a las reformas y adiciones que dicha Ley sufiere.

Conducción de correspondencia.

Art. 14º Conforme con lo prevenido en el párrafo VII del artículo 145 de la Ley sobre Ferrocarriles ya citada, la Empresa, por todo el término de la concesión, hará gratuitamente la conducción de la correspondencia y demás objetos postales, así como de los empleados del Correo, y al efecto, la Empresa se obliga a poner a disposición del Correo los carros o los departamentos necesarios para la conducción y distribución de la misma correspondencia, conforme lo vayan exigiendo las necesidades del servicio de Correos. Según lo dispuesto en el artículo 128 del Código Postal vigente, los carros-correos y los departamentos serán amueblados e iluminados por cuenta de la Empresa, conforme a las necesidades del servicio. La Empresa expedirá pase libre en primera clase a los empleados postales que tengan que viajar en sus líneas por asuntos del servicio.

Prevenciones económico-coactivas.

Art. 15º Se hace constar expresamente que la Empresa se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva de que trata el artículo 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles, pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Depósito de garantía.

Art. 16º El depósito de \$3,000.00 (tres mil pesos) en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en el Banco Nacional de México, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

Longitud estimativa de las líneas.

Art. 17. Para los efectos a que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley de la Renta del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa del Ferrocarril mencionado en el art. 1º de este contrato, es de cuarenta y nueve kilómetros, quinientos metros, según cálculo hecho por la Secretaría de Comu-

nicaciones y Obras Públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley sobre Ferrocarriles.

Caducidad y pérdida del depósito.

Art. 18º Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiéndose que llegado el caso de caducidad sólo se perderá la concesión por lo que respecta a la parte no construída, quedando en vigor para la parte que se haya construído y autorizado.

La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída y autorizada en la fecha de dicha caducidad.

Insubsistencia del contrato anterior.

Art. 19º Queda sin efecto ni valor alguno el contrato de concesión, de 3 de Marzo de 1909 y su reforma, relativo a la misma línea de Ferrocarril de San Bartolo a Tenango, el cual queda substituído en todas sus partes por el presente.

México, Mayo 8 de 1912.—*Manl. Bonilla.—V. Sánchez Gavito.*

Es copia. México, Mayo 8 de 1912.

M. Urquidi,

Subsecretario.

Tracción

curvas serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 5º La tracción se hará por vapor o por cualquier otro sistema que la Compañía proponga y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tarifas

Art. 6º La Empresa cobrará por fletes de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

- Primera clase..... tres centavos.
- Segunda clase..... uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

- Primera clase..... cincuenta kilogramos.
- Segunda clase..... quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS.

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

Primera clase.....	\$ 0.0600
Segunda clase.....	0.0572
Tercera clase.....	0.0545
Cuarta clase.....	0.0518
Quinta clase.....	0.0490
Sexta clase.....	0.0463
Séptima clase.....	0.0436
Octava clase.....	0.0409
Novena clase.....	0.0381
Décima clase.....	0.0354
Undécima clase.....	0.0327
Duodécima clase.....	0.0300

Durante los primeros cinco años de explotación, la Empresa podrá aumentar en dos centavos la tarifa de pasajeros de primera clase, en un centavo la de segunda clase y en dos centavos la de cada una de las clases de mercancías.

TELEGRAMAS.

La cuota para el cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes o consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se transmita a una distancia hasta de cien kilómetros, quince centavos.

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

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

ALMACENAJE.

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes a los expresados, se cobrará a razón de un centavo diario por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes, se cobrará a razón de dos centavos diarios por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos.

Por cada día más y por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Art. 7º Además de las estipulaciones anteriores, la Empresa se sujetará a las siguientes:

I. La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por flete, cualquiera que sea la distancia recorrida.

II. Para el transporte de carbón de piedra de procedencia nacional o extranjera, la Compañía cobrará uno y medio centavos por tonelada-kilómetro, como máximo.

III. Exceso de equipaje o express, quince centavos por tonelada-kilómetro.

IV. Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos se estimarán como si fueran diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.

V. En ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la Compañía gozará de una tarifa menor que la mercancía similar mexicana.

Art. 8º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros ferrocarriles por sus vías, el 60 % (sesenta por ciento) de lo que con arreglo a sus tarifas importaría el pasaje o el flete de los efectos transportados.

Art. 9º La Empresa contribuirá desde luego, mensualmente, con la cantidad de \$70.00 (setenta pesos), para el fondo de Inspección de Ferrocarriles, y desde la fecha de la terminación de la línea y por todo el término del contrato, con la correspondiente, a razón de \$1.40 (un peso cuarenta centavos) por kilómetro de vía construída, sin que por ningún motivo deje la Empresa de hacer los enteros a que este artículo se refiere.

Art. 10º El domicilio legal y principal de la Compañía concesionaria será la Capital de la República, donde estará obligada a tener un representante legal, según las Leyes

Cuotas mínimas.

Flete.

Carbón.

Equipaje.

Peso y distancias.

Mercancías Nacionales.

Tránsito de trenes de otras Compañías por la línea.

Cuota de Inspección.

Domicilio de la Empresa.

Mexicanas, para entenderse con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en todo lo relativo a este contrato.

Nacionalidad de Empleados.

Art. 11º En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Uso del idioma español.

Art. 12º El idioma que se use en el servicio de la línea será el español, con exclusión de cualquier otro. En el mismo idioma será llevada la contabilidad oficial de la Compañía.

Sujeción a la Ley de Ferrocarriles.

Art. 13º Para todo lo que no está consignado en este contrato, la Empresa deberá sujetarse a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, reglamentos respectivos, y a las reformas y adiciones que dicha Ley sufre.

Conducción de correspondencia.

Art. 14º Conforme con lo prevenido en el párrafo VII del artículo 145 de la Ley sobre Ferrocarriles ya citada, la Empresa, por todo el término de la concesión, hará gratuitamente la conducción de la correspondencia y demás objetos postales, así como de los empleados del Correo, y al efecto, la Empresa se obliga a poner a disposición del Correo los carros o los departamentos necesarios para la conducción y distribución de la misma correspondencia, conforme lo vayan exigiendo las necesidades del servicio de Correos. Según lo dispuesto en el artículo 128 del Código Postal vigente, los carros-correos y los departamentos serán amueblados e iluminados por cuenta de la Empresa, conforme a las necesidades del servicio. La Empresa expedirá pase libre en primera clase a los empleados postales que tengan que viajar en sus líneas por asuntos del servicio.

Prevenciones económico-coactivas.

Art. 15º Se hace constar expresamente que la Empresa se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva de que trata el artículo 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles, pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Depósito de garantía.

Art. 16º El depósito de \$3,000.00 (tres mil pesos) en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en el Banco Nacional de México, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

Longitud estimativa de las líneas.

Art. 17. Para los efectos a que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley de la Renta del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa del Ferrocarril mencionado en el art. 1º de este contrato, es de cuarenta y nueve kilómetros, quinientos metros, según cálculo hecho por la Secretaría de Comu-

nicaciones y Obras Públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley sobre Ferrocarriles.

Caducidad y pérdida del depósito.

Art. 18º Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiéndose que llegado el caso de caducidad sólo se perderá la concesión por lo que respecta a la parte no construída, quedando en vigor para la parte que se haya construído y autorizado.

La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída y autorizada en la fecha de dicha caducidad.

Insubsistencia del contrato anterior.

Art. 19º Queda sin efecto ni valor alguno el contrato de concesión, de 3 de Marzo de 1909 y su reforma, relativo a la misma línea de Ferrocarril de San Bartolo a Tenango, el cual queda substituído en todas sus partes por el presente.

México, Mayo 8 de 1912.—*Manl. Bonilla.—V. Sánchez Gavito.*

Es copia. México, Mayo 8 de 1912.

M. Urquidi,

Subsecretario.

11

6/16

CORRESPONDENCIA PARTICULAR

DE LA

SECCION DE INFORMACION

México, julio 9 de 1912.

BIBLIOTECA

DE LA

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas

Al C.

Jefe Político del Dto. Norte de la Baja California
Ensenada de Todos Santos

Muy señor mío:

Por acuerdo superior, remito a Ud. en un paquete por separado, un ejemplar de cada uno de

los contratos celebrados últimamente en esta Secretaría.

Ens. Jul. 20/1912.

Acuse recibo en oficio muy atento, dando las gracias mas expresivas por el envío.

He de agradecer a Ud. se sirva acusar el recibo correspondiente.

Por el Jefe del Departamento Administrativo,

El Encargado de la Biblioteca,

J. M. Bello

6/a.

28

De acuerdo con la atenta nota de usted fechada el 9 del que cursa, se ha recibido en esta Jefatura Política un paquete conteniendo un ejemplar de cada uno de los contratos celebrados ultimamente por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Al dar a usted las gracias mas expresivas por tan importante envío, le protesto mi atenta y distinguida consideración.

LIBERTAD Y CONSTITUCIÓN.

Ensenada, B. C., 20 de julio de 1912.

El Jefe Político,

Al

Encargado de la Biblioteca de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

A.A.

Mexico. - D. F.

6/116

Circular expedida por el Ministerio de Fomento, Colonización e Industria, en 23 de Septiembre de 1877.



Para el más eficaz cuidado y vigilancia sobre la conservación y policía de los caminos nacionales, dispone el C. Presidente de la República, que se recomiende a las autoridades y demás funcionarios a quienes corresponda, la exacta observancia de lo prevenido por el artículo 16 de la Ley de 24 de Septiembre de 1842, y por las circulares de 23 de Febrero de 1856, 17 de Enero de 1868 y 6 de Enero de 1869, y que estas prevenciones adicionadas y ordenadas convenientemente se reúnan en un solo cuerpo, en los términos siguientes:

“Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias o ganados que transiten por los caminos de que trata esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles o adornos, de propósito, o sólo por falta de la debida precaución, maltratándolos, arrancando piedras, golpeando sus fábricas, desfigurando, ensuciando su piso o sus puentes, extraviando o entorpeciendo el curso de éstas, de las zanjias o alcantarillas, estropeando o desarraigando los árboles, arrastrando maderas, piedras, ramas o cualquier otro objeto; aunque de ello no se advierta a primera vista haber resultado perjuicio, lo mismo que aquellos que echen al camino las aguas de riego, las de los torrentes, arroyos o fuentes, o represen y entorpezcan el curso de las que van por las zanjias o alcantarillas, serán indemnizados por aquellos que los causaren, o por las personas a cuyo cargo estuvieren éstos, los que, además, en caso de descubrirse malicia en la acción que causó el perjuicio, pagarán una multa proporcionada de 2 a 50 pesos.

“Las partidas de carros y recuas desfilarán en una sola línea, cargándose todos o su derecha; en los puentes pasarán uno a uno los primeros, de manera que no graviten dos o más sobre un solo arco: en estos no podrán descargarse ni los carros ni las bestias. Encontrándose dos recuas donde se estreche el camino, o en los puentes, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, y lo mismo harán los carruajes. Las partidas de toros irán conducidas con todas las precauciones necesarias, y los conductores serán detenidos en caso de ocurrir alguna desgracia para imponerles las penas de que se trata adelante. En ningún punto de los caminos pararán ni posarán los carros, bestias ni ganados: no se arrastrarán maderas, ni se clavarán estacas, ni andarán vagando animales, ni se tirarán sobre la vía los que estén muertos: no se abrirán caños o zanjias, ni se azolvarán las laterales: no se arrojarán aguas o tierras, piedras o maderas: no se destruirán los muros, terraplenes, guarda-ruedas y demás obras: no se derribarán ni se destrozarán los árboles plantados en los caminos: nadie se alojará encima ni debajo de los puentes.

“Cada infracción de las prevenciones anteriores se castigará con la multa de 2 a 50 pesos antes expresada, según la gravedad y circunstancia, y cuando se haya destruído o maltratado alguna de las obras, pagará el que lo haya causado, aunque sea por descuido, lo que importe reponerla, y no pagando, se consignará a la autoridad política mas inmediata, o se dará a ésta el aviso de quien ha sido el infractor, para que le imponga un arresto proporcionado, de dos días a un mes.

“Los directores de los caminos, y en su ausencia los sobrestantes, capataces o guarda-caminos, detendrán al infractor, y lo consignarán a la autoridad política más próxima. La calificación de lo que importe reponer lo destruído o maltratado, la harán los directores, y en su defecto los sobrestantes.”

Cuando una municipalidad, empresa o particular, tuviese que hacer alguna obra que se relacione con la vía pública, ocurrirá al director del camino para que éste le dé por escrito el permiso correspondiente. Si el director se negare a darlo, por no creerlo conveniente, y a pesar de esto la municipalidad, empresa o particular, comenzare la obra, el director ocurrirá a la autoridad política más inmediata para que ésta mande suspender ó destruir la comenzada obra, según el pedido oficial de la Dirección, quedando, además, el infractor, sea quien fuere, en el caso de reparar a su costa el mal causado, y de ser multado con arreglo a las prevenciones anteriores.

Se recomienda a las autoridades políticas que vigilen por sí y por medio de sus subalternos el exacto cumplimiento de esta circular, que procedan con toda eficacia a castigar las infracciones y a recabar de los infractores el importe de las reparaciones según presupuesto, y el de las multas correspondientes. Dichas autoridades entregarán a los pagadores de los caminos el importe de los presupuestos de reparación de los perjuicios causados por los infractores, recogiendo de las referidas pagadurías los recibos respectivos. Las multas a que fueren condenados los infractores, ingresarán a los fondos de las municipalidades correspondientes, para que las destinen a sus mejoras materiales.

En los casos en que conforme a esta circular tuvieren que obrar las autoridades locales por sí, sin intervención de las direcciones de caminos, se dará conocimiento a éstas, a la vez que dichas autoridades darán cuenta a su superior, del nombre del infractor, del perjuicio causado, de la multa impuesta y de la inversión de ella.

Lo cual hago a Ud. saber para su más exacto cumplimiento, en el concepto de que impedirá que por el camino de su cargo se hagan pasar las aguas de riego de las haciendas, y que cuando por la posición topográfica de éstas fuere necesario hacerlo, los propietarios o encargados deberán construir las alcantarillas o puentes, cuya construcción y reparación será de su cuenta.



Circular expedida por el Ministerio de Fomento, Colonización e Industria, en 23 de Septiembre de 1877.

Para el más eficaz cuidado y vigilancia sobre la conservación y policía de los caminos nacionales, dispone el C. Presidente de la República, que se recomiende a las autoridades y demás funcionarios a quienes corresponda, la exacta observancia de lo prevenido por el artículo 16 de la Ley de 24 de Septiembre de 1842, y por las circulares de 23 de Febrero de 1856, 17 de Enero de 1868 y 6 de Enero de 1869, y que estas prevenciones adicionadas y ordenadas convenientemente se reúnan en un solo cuerpo, en los términos siguientes:

“Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias o ganados que transiten por los caminos de que trata esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles o adornos, de propósito, o sólo por falta de la debida precaución, maltratándolos, arrancando piedras, golpeando sus fábricas, desfigurando, ensuciando su piso o sus puentes, extraviando o entorpeciendo el curso de éstas, de las zanjas o alcantarillas, estropeando o desarraigando los árboles, arrastrando maderas, piedras, ramas o cualquier otro objeto; aunque de ello no se advierta a primera vista haber resultado perjuicio, lo mismo que aquellos que echen al camino las aguas de riego, las de los torrentes, arroyos o fuentes, o represen y entorpezcan el curso de las que van por las zanjas o alcantarillas, serán indemnizados por aquellos que los causaren, o por las personas a cuyo cargo estuvieren éstos, los que, además, en caso de descubrirse malicia en la acción que causó el perjuicio, pagarán una multa proporcionada de 2 a 50 pesos.

“Las partidas de carros y recuas desfilarán en una sola línea, cargándose todos o su derecha; en los puentes pasarán uno a uno los primeros, de manera que no graviten dos o más sobre un solo arco: en estos no podrán descargarse ni los carros ni las bestias. Encontrándose dos recuas donde se estreche el camino, o en los puentes, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, y lo mismo harán los carruajes. Las partidas de toros irán conducidas con todas las precauciones necesarias, y los conductores serán detenidos en caso de ocurrir alguna desgracia para imponerles las penas de que se trata adelante. En ningún punto de los caminos pararán ni posarán los carros, bestias ni ganados: no se arrastrarán maderas, ni se clavarán estacas, ni andarán vagando animales, ni se tirarán sobre la vía los que estén muertos: no se abrirán caños o zanjas, ni se azolvarán las laterales: no se arrojarán aguas o tierras, piedras o maderas: no se destruirán los muros, terraplenes, guarda-ruedas y demás obras: no se derribarán ni se destrozarán los árboles plantados en los caminos: nadie se alojará encima ni debajo de los puentes.

“Cada infracción de las prevenciones anteriores se castigará con la multa de 2 a 50 pesos antes expresada, según la gravedad y circunstancia, y cuando se haya destruído o maltratado alguna de las obras, pagará el que lo haya causado, aunque sea por descuido, lo que importe reponerla, y no pagando, se consignará a la autoridad política mas inmediata, o se dará a ésta el aviso de quien ha sido el infractor, para que le imponga un arresto proporcionado, de dos días a un mes.

“Los directores de los caminos, y en su ausencia los sobrestantes, capataces o guarda-caminos, detendrán al infractor, y lo consignarán a la autoridad política más próxima. La calificación de lo que importe reponer lo destruído o maltratado, la harán los directores, y en su defecto los sobrestantes.”

Cuando una municipalidad, empresa o particular, tuviese que hacer alguna obra que se relacione con la vía pública, ocurrirá al director del camino para que éste le dé por escrito el permiso correspondiente. Si el director se negare a darlo, por no creerlo conveniente, y a pesar de esto la municipalidad, empresa o particular, comenzare la obra, el director ocurrirá a la autoridad política más inmediata para que ésta mande suspender ó destruir la comenzada obra, según el pedido oficial de la Dirección, quedando, además, el infractor, sea quien fuere, en el caso de reparar a su costa el mal causado, y de ser multado con arreglo a las prevenciones anteriores.

Se recomienda a las autoridades políticas que vigilen por sí y por medio de sus subalternos el exacto cumplimiento de esta circular, que procedan con toda eficacia a castigar las infracciones y a recabar de los infractores el importe de las reparaciones según presupuesto, y el de las multas correspondientes. Dichas autoridades entregarán a los pagadores de los caminos el importe de los presupuestos de reparación de los perjuicios causados por los infractores, recogiendo de las referidas pagadurías los recibos respectivos. Las multas a que fueren condenados los infractores, ingresarán a los fondos de las municipalidades correspondientes, para que las destinen a sus mejoras materiales.

En los casos en que conforme a esta circular tuvieren que obrar las autoridades locales por sí, sin intervención de las direcciones de caminos, se dará conocimiento a éstas, a la vez que dichas autoridades darán cuenta a su superior, del nombre del infractor, del perjuicio causado, de la multa impuesta y de la inversión de ella.

Lo cual hago a Ud. saber para su más exacto cumplimiento, en el concepto de que impedirá que por el camino de su cargo se hagan pasar las aguas de riego de las haciendas, y que cuando por la posición topográfica de éstas fuere necesario hacerlo, los propietarios o encargados deberán construir las alcantarillas o puentes, cuya construcción y reparación será de su cuenta.

CORRESPONDENCIA PARTICULAR

DE LA

SECCION DE INFORMACION

BIBLIOTECA

DE LA

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas

Se recibieron?

México, agosto 19 de 1912.

Al C.

Jefe Político y Militar del Distrito Norte de Baja Cal.

Ensenada de Todos Santos.

Muy señor mío:

Por acuerdo superior, remito a Ud. en un paquete por separado, un ejemplar de cada uno de los contratos celebrados últimamente en esta Secretaría.

He de agradecer a Ud. se sirva acusar el recibo correspondiente.

Por el Jefe del Departamento Administrativo,

El Encargado de la Biblioteca,

J. M. Bella

6/16

CORRESPONDENCIA PARTICULAR
DE LA
SECCION DE INFORMACION

México, agosto 19 de 1912.

BIBLIOTECA
DE LA
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas

Al C.

Jefe Político y Militar del Distrito Norte de la
Baja California.

Ensenada de Todos Santos.



Muy señor mío:

Por acuerdo superior, remito a Ud. en un paquete por separado, un ejemplar de cada uno de los contratos celebrados últimamente en esta Secretaría.

Recibo y archivar

He de agradecer a Ud. se sirva acusar el recibo correspondiente.

Por el Jefe del Departamento Administrativo,

El Encargado de la Biblioteca,

J. M. Bella

37.

6a.

Con la atenta nota de usted de fecha 19 de -
agosto proximo pasado, se han recibido en esta Jefatura
un ejemplar de cada uno de los contratos que ultimamente
han sido celebrados con la Secretaria de Comunicaciones
y Obras Publicas.

Al acusar el recibo correspondiente, me es gra-
to dar a usted las gracias mas atentas por dicho envio.

Reitero a usted mi distinguida consideracion.

LIBERTAD Y CONSTITUCION.

Ensenada, B. C., 2 de septiembre de 1918.

El Jefe Politico,

Al

Jefe del Departamento Administrativo de la
Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas.

M e x i c o .



ESTAMPILLAS POR VALOR DE DIECIOCHO PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS

DEPARTAMENTO
DE OBRAS PUBLICAS

CONCESION

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal, y el Ciudadano Licenciado Pablo Martínez del Río, como representante del Señor Ingeniero Edgardo K. Smoot, para la ejecución de las obras de puerto y de saneamiento en Manzanillo, en la costa del Pacífico.

Obras de puerto y saneamiento que se construirán:

Artículo 1º—El Señor Ingeniero Edgardo K. Smoot, quien en el curso de este contrato se denominará el contratista, se obliga a construir, por sí o por la Empresa que organice, las obras de mejoramiento del Puerto de Manzanillo y las de saneamiento de los terrenos adyacentes. Estas obras según el proyecto preliminar formado por el contratista y cuyos planos debidamente autorizados se agregan al presente contrato, comprenderán:

Rompeolas.

I.—Un rompeolas destinado a resguardar el puerto por el lado Poniente y cuya localización, dimensiones y descripción consta en los planos adjuntos.

Malecón.

II.—Un malecón paralelo a la playa, indicado en los mismos planos.

Dragado de la Bahía.

III.—El dragado necesario para obtener una profundidad de ocho metros cincuenta centímetros a lo largo del malecón antes indicado.

Saneamiento de la Laguna de Cuyutlán.

IV.—Un canal de saneamiento para la introducción y conservación de las aguas del mar en la parte Norte de la Laguna de Cuyutlán, dividiéndola mediante un dique de la parte meridional de la propia Laguna ocupada por las Salinas.

Saneamiento de la Laguna de San Pedrito.

V.—El desagüe o saneamiento de la Laguna de San Pedrito por medio de un canal, ya sea de derivación, desecación, o para la introducción de las aguas del mar.

Muelles perpendiculares al malecón.

VI.—La construcción de los muelles que el Gobierno acordare en definitiva, perpendicularmente al malecón antes mencionado.

Obras adicionales.

VII.—Las demás obras adicionales que el Gobierno acuerde sean ejecutadas.

Obras conforme a los planos definitivos aprobados.

Artículo 2º—Las obras se ejecutarán de acuerdo con el proyecto y planos definitivos que apruebe la Secretaria

ría de Comunicaciones y Obras Públicas, y los cuales se formarán en lo substancial de acuerdo con los planos preliminares a que se refiere el artículo que precede.

El contratista no podrá dar principio a los trabajos sin que sean aprobados previamente los proyectos definitivos por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. A este efecto el contratista comenzará dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la promulgación de este contrato y a sus expensas, los reconocimientos y estudios necesarios para proyectar las obras de puerto y las de saneamiento antes mencionadas; debiéndose presentar los planos de conjunto y de detalle, memoria descriptiva y demás datos técnicos a más tardar dieciocho meses después de la misma fecha. A los ingenieros del contratista se asociará uno o más ingenieros nombrados y expensados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que tendrán el carácter de Inspectores Oficiales. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas aprobará o modificará estos proyectos dentro de los tres meses siguientes a su presentación por el contratista.

Artículo 3°—El contratista comenzará los trabajos a que se refiere el presente contrato dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos definitivos por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y los continuará sin interrupción hasta que los termine, excepto en algún caso fortuito o de fuerza mayor de los que se mencionarán después.

También sin interrupción, exceptuándose los días de mal tiempo, dragará aquellas partes que señalen los planos definitivos y las adicionales que posteriormente le designe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas por conducto de sus inspectores.

El contratista se compromete a conducir los trabajos de tal manera, que dentro de cuatro años de su comienzo estén completamente concluidos.

Artículo 4°—Una vez aprobados los planos y proyectos definitivos de las obras, no podrán ser modificados por el contratista en curso de ejecución, si no es con previa autorización escrita de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Este Departamento a su vez no podrá ordenar reducciones o modificaciones en las obras, si éstas alteran el carácter de la especificación respectiva, a no ser que se estipule nuevo arreglo con el contratista, lo que se hará constar en una acta debidamente autorizada.

Artículo 5°—La lista de precios y especificaciones por unidad de obra que firmadas por ambas partes se agregan al presente contrato, formarán parte integrante de él, y no podrán modificarse sino por mutuo convenio entre ambas partes contratantes.

Si al aprobarse el proyecto y planos definitivos fuese necesario adicionar las especificaciones a consecuencia de modificaciones que se introdujesen en el proyecto preliminar, las nuevas unidades de obra se asimilarán para su

Plazos para comenzar estudios del proyecto, para presentar éste y para aprobarlo.

Plazo para comenzar las obras que se continuarán sin interrupción.

Plazo en que se terminarán las obras.

Los proyectos aprobados no se modificarán sin autorización o nuevo arreglo.

La lista de precios anexa no se modificará sin mutuo convenio.

Manera de ajustar nuevas unidades, por modificaciones introducidas en el proyecto aprobado.

Rectificación de errores en la magnitud del trabajo.

Inspección de las obras.

Previo acuerdo de ambas partes contratantes para la inspección de los materiales y trabajos.

Notificación inmediata, por escrito, de la Inspección para corregir deficiencias en las obras.

Forma de pago: liquidaciones mensuales, según tarifa, autorizadas por la Inspección.

ajuste a las que constan en la lista de precios anexa a este contrato; y en caso de desacuerdo serán pagadas a precio de costo más 20%.

Artículo 6°—Cualquier error que se encuentre entre la obra que se ejecute y la que indiquen los proyectos aprobados respecto a cubicaciones o magnitud del trabajo, se rectificará debidamente para el pago justo que corresponda a las medidas efectivas, conforme a los precios que se agregan a este contrato.

Artículo 7°—Durante la ejecución de las obras, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por medio de sus Ingenieros, podrá inspeccionarlas y pedir todos los datos que necesite para formar juicio sobre si se cumplen o no las condiciones requeridas en el contrato. Cualquiera queja a que dé motivo sobre este particular el contratista, dará lugar a que se le apliquen administrativamente los medios de apremio que sean necesarios para ejercer la más amplia inspección.

El contratista no construirá, bajo ningún pretexto, obra alguna permanente fuera de las comprendidas en el proyecto definitivo aprobado; la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas facultará a sus Inspectores para suspenderlas al iniciarse, a fin de evitar la pérdida de tiempo en el examen o inspección de trabajos que se hallen fuera de la contratación.

Artículo 8°—Para evitar toda cuestión o diferencia que pudiera suscitarse, y asegurar clasificaciones y medidas perfectas en toda la piedra, blocks y materiales que deban ser empleados en la construcción de las obras, se pondrán antes de acuerdo los representantes del Gobierno y del contratista para examinarlos cuidadosamente y después medirlos o pesarlos antes de que sean puestos en su lugar o depositados en el mar; una vez inspeccionados y medidos o pesados esos materiales, no podrán ser rechazados más tarde.

Artículo 9°—Los Ingenieros de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, al hacer sus medidas o inspeccionar los trabajos o construcciones que se hagan por el contratista, deberán notificar inmediatamente a éste, por escrito, de las deficiencias que descubran, de modo que se puedan corregir antes de estar terminados. También notificarán al contratista su opinión relativa a la calidad de los materiales, para que si no son de buena clase, puedan ser inmediatamente retirados y repuestos por otros que tengan las condiciones del contrato.

Los representantes del contratista deberán dar contestación, igualmente por escrito, a las notificaciones de que antes se hace mérito.

Artículo 10°—Para el pago de los trabajos y obras que ejecute el contratista, se practicarán liquidaciones mensuales con arreglo a la tarifa de precios que se agrega al presente contrato. Las liquidaciones se consignarán en certificados autorizados por el Inspector Oficial

que designe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En cada certificado se incluirán tanto los trabajos que hayan sido ejecutados, como los materiales que se tengan alistados para las obras durante el mes respectivo.

Artículo 11°—Los Ingenieros de la Secretaría de Comunicaciones no podrán demorar la medida, la inspección ni la expedición de los certificados de recibo de las obras y trabajos de este contrato, por más de catorce días contados respectivamente desde el día primero de cada mes en que deberán comenzar a practicar sus operaciones para la liquidación respectiva. Pasados los catorce días sin que los Ingenieros presenten su informe o autoricen el certificado, el contratista será sin embargo pagado del importe de las obras y trabajos ejecutados según su propia estimación presentada por escrito a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a no ser que la falta de presentación del informe o certificado autorizado por el Inspector del Gobierno, proviniere de desacuerdo con el contratista en cuanto a medidas o especificaciones de las obras y trabajos ejecutados; pues en tal caso el contratista no podrá recibir sino el precio o importe de dichas obras y trabajos, según el parecer de los Ingenieros Inspectores y la desavenencia será sometida al fallo de los árbitros, conforme a lo que después se estipule en este contrato.

Artículo 12°—El importe de las liquidaciones a que se refiere el artículo 10° será cubierto mensualmente al contratista, ya sea en efectivo o a elección del Gobierno, en Bonos de la Deuda Interior Amortizable del cinco por ciento. Los pagos en efectivo podrán hacerse directamente por la Tesorería General, o bien mediante una operación que proporcione al contratista el dinero dentro del plazo fijado en el último párrafo de este artículo.

Si el pago se hiciere en Bonos, éstos serán entregados al contratista en la Ciudad de México con todos los cupones que no estuvieren vencidos en la fecha de la orden de pago librada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y al precio de cotización en Londres, en la misma fecha, reducido a pesos mexicanos al tipo del cambio sobre aquella plaza, según el "Boletín de la Bolsa de México," tomándose de preferencia el que dicho "Boletín" acuse en su columna de operaciones hechas.

Del precio en pesos mexicanos, obtenido de la manera que se acaba de indicar, se deducirá, a título de compensación, para los gastos de comisión, de seguro, de remesa a Europa, timbres extranjeros y demás que quedan a cargo del contratista para realizar sus Bonos, un 1% sobre el valor nominal de los mismos.

El dinero o los Bonos serán entregados al contratista dentro de los veinte días siguientes a la fecha de la orden de pago expedida por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Máxima demora de la Inspección para autorizar los certificados de las liquidaciones mensuales.

Pago de las liquidaciones: en efectivo o en Bonos de la Deuda Pública Amortizable.

Pago de los Bonos al precio de su cotización en Londres, reducido a pesos mexicanos.

Deducción del 1% sobre el valor nominal de los Bonos.

Fecha de entrega de los Bonos.

Interés que se abonará al contratista por retardo en el pago del certificado.

Retención de un 10% del importe de cada orden para formar el depósito de garantía hasta \$100,000.00.

Liquidación final al recibir definitivamente las obras.

Acta de recepción de las obras.

Traspaso del contrato.

Subcontrato total o parcial de las obras.

Nacionalidad mexicana del contratista y sus empleados.

Artículo 13°—Si no se hubiere verificado el pago del certificado como lo previene el artículo anterior dentro de los veinte días siguientes a la fecha de la orden, se abonará al contratista, por el mismo Gobierno, el interés sobre la cantidad retenida al tipo de 6% anual y por el tiempo de la demora.

Artículo 14°—Del importe de cada orden de pago mensual se retendrá por la Tesorería General de la Federación el 10% de su monto nominal en las mismas especies en que deba hacerse el pago, hasta completar la suma de cien mil pesos nominales, que quedará en calidad de depósito para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del contratista, sin perjuicio de que éste perciba, semestralmente, los intereses correspondientes a los Bonos retenidos.

Al practicarse la recepción definitiva de las obras se procederá a liquidar la cuenta del contratista por los trabajos y obras ejecutadas de conformidad con este contrato, entregándosele desde luego el saldo que resulte a su favor, en efectivo o en Bonos, como se expresa en el artículo 12°, así como las sumas o valores que constituyen el fondo de retención.

Artículo 15°—Para la recepción de las obras se levantarán las actas correspondientes con asistencia del Representante del contratista, o en su ausencia, por no haber concurrido a la citación que se le hiciere, ante un notario público.

Si las obras no estuvieren concluidas conforme a las condiciones del contrato, se suspenderá su recepción para cuando estén en estado de ser entregadas.

Artículo 16°—El contratista no podrá, en ningún tiempo ni circunstancia, asociarse, ceder ni traspasar a Gobierno ni Estado alguno extranjero, los derechos que adquiere y las obligaciones que asume por este contrato. Tampoco podrá, en ningún tiempo, ceder o traspasar a otra persona o Compañía este contrato, sin previo permiso y aprobación por escrito de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Artículo 17°—No obstante lo prevenido en la cláusula anterior, el contratista podrá subcontratar libremente la ejecución total o parcial de las obras, sin quedar ligado de las obligaciones contraídas por este contrato.

Artículo 18°—El contratista y todas las personas que como empleados o con cualquier otro carácter tomen parte directa o indirectamente en la construcción de las obras del puerto y saneamiento, serán considerados como mexicanos en todo lo que se relacione con la ejecución de tales obras y del cumplimiento de este contrato, sin que puedan alegar, con respecto a los intereses o negocios relacionados con éste, ni tener otros derechos ni medios de hacerlos valer que los mismos que las leyes de la República conceden a los mexicanos; ni disfrutar de otros recursos más que los establecidos a favor de éstos; que-

dando, en consecuencia, privados de todo derecho de extranjería, y sin que por ningún motivo sea de admitirse la intervención de Agentes diplomáticos extranjeros, en ningún asunto que con ellos se relacione.

Artículo 19.º—Las obras del Puerto de Manzanillo se declaran de utilidad pública, y por consiguiente, el Gobierno Federal dará al contratista todas las facilidades que él mismo tendría si directamente construyera las obras.

El contratista podrá tomar, conforme a las leyes de expropiación y por causa de utilidad pública, los terrenos, aguas y materiales de construcción de propiedad particular, que fueren necesarios para las obras del puerto y de saneamiento, así como para los edificios, almacenes, talleres, casas de Directores, Ingenieros, dependientes y operarios, en conexión con dichas obras; y mientras esas leyes no se expidan por el Congreso de la Unión, se observarán las reglas siguientes:

I.—En el caso de que no haya avenimiento con los propietarios de los terrenos cuya ocupación sea necesaria o en donde se encuentren los materiales de construcción, se nombrará un perito valuador por cada una de las partes, y ambos presentarán a las mismas sus avalúos dentro del término de ocho días, contados desde su nombramiento; si los avalúos son discordantes, se someterá el negocio a conocimiento del Juez de Distrito del Estado en donde estén situados el terreno y materiales que se traten de expropiar, para que nombre un perito tercero en discordia que emita su dictamen dentro del perentorio término de ocho días, contados desde su nombramiento, sobre lo que sea de justicia dar por indemnización al dueño de los terrenos o materiales que deban ser ocupados. El Juez de Distrito, tomando en cuenta las opiniones de los peritos y las pruebas que las partes le presentaren, fijará el monto de la indemnización dentro de tres días. El fallo del Juez de Distrito se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad.

II.—Si el dueño del terreno o materiales que deban ser ocupados por causa de utilidad pública para la construcción o reparaciones de las obras del puerto y de saneamiento, de sus dependencias y anexos, no nombrase su perito valuador dentro del término de ocho días, después de notificado por el Juez de Distrito a pedimento del contratista, dicho funcionario nombrará de oficio un valuador que represente los derechos del dueño.

III.—En todo caso en que sea necesario ocurrir al Juez de Distrito, dicho funcionario, si el contratista lo pidiera o no le fuere posible fijar la cantidad de terreno y materiales que necesite ocupar, comenzará el juicio señalando previa audiencia del Inspector del Gobierno, o en ausencia de éste, del perito que nombrare el mismo Juez, una suma que deberá quedar en depósito mientras el juicio se substancie, y autorizará al contratista para ocupar,

Las obras son de utilidad pública.

Expropiaciones que puede hacer el contratista para el objeto de las obras.

Avalúos periciales por falta de avenimiento en las expropiaciones.

Perito valuador del contratista.

Suma depositada por ocupación provisional del terreno, con avalúo definitivo rectificado pericialmente.

Suma en depósito judicial, en caso de poseedores inciertos o dudosos.

Circunstancias concurrentes en la estimación de los avalúos periciales.

Libre uso de propiedades nacionales, para objeto de las obras.

Artículos exentos de derechos aduanales.

provisionalmente, el terreno y materiales de que se trate, sin perjuicio de que si el avalúo definitivo de los peritos fuere mayor o menor que la suma depositada por el contratista, pague éste lo que faltare o recoja el exceso.

IV.—Si el poseedor o dueño del terreno y materiales que deban ocuparse, fuere incierto o dudoso por causa de litigio u otro motivo, el Juez de Distrito fijará como monto de la indemnización, la cantidad que resulte en vista del avalúo del perito que nombre el contratista y del mismo que el Juez designe en representación de los legítimos dueños del terreno y materiales en cuestión. La cantidad que definitivamente se fije, será depositada conforme a las prescripciones legales, para entregarla a quien corresponda.

V.—Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribución del terreno y materiales que se traten de expropiar, y los daños y provechos que de esa expropiación resulten al propietario.

El Gobierno Federal dará al contratista los terrenos para las obras permanentes y el uso, libre de costo, de los de propiedad nacional que no estén destinados a algún servicio público, y que fueren necesarios para campamento de operarios, habitaciones de Ingenieros, Directores, mecánicos y dependientes, y para las instalaciones, vías férreas, talleres, almacenes, etc.; permitirá, además, de la misma manera, la extracción de tales terrenos, de la arena, madrépora, piedra natural y de otros materiales que fueren necesarios para las obras. Asimismo le concederá el aprovechamiento de aguas sin perjuicio de tercero.

Artículo 20.º—Serán libres de toda clase de derechos de importación y de consumo, y de toda contribución tanto federal como local si la hubiere, la maquinaria de todo género, planta, toda clase de materiales de construcción, los carros de transporte y sus accesorios, alambre, aparatos telegráficos, puentes, traves de hierro, rieles, durmientes y demás materiales de ferrocarril, aparatos telefónicos, muelles y faros, locomotoras, wagones, plataformas, grúas y explosivos; muebles para oficinas y para las habitaciones de los Directores, Ingenieros y dependientes; abrigo impermeables y ropa especial necesaria en las obras para operarios, medicinas, provisiones de boca de todas clases, casas de hierro y madera para obreros, sacos y telas de yute, y en general todos los materiales, útiles de construcción y objetos de consumo de cualquier nomenclatura, ya sea que se requieran para usos temporales o permanentes, de procedencia nacional o extranjera, destinados exclusivamente a las obras del puerto y saneamiento.

Los buques cargados exclusivamente con materiales y efectos para construcción, explotación y conservación de las obras, de que habla este contrato, gozarán de la exención del derecho de tonelaje y todos los derechos de puerto, menos el de práctico. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de esas exenciones en la parte que corres-

ponda a las mercancías que no sean para los usos de las obras que se contratan.

Para gozar de los privilegios mencionados antes, será necesario observar los requisitos establecidos por las Ordenanzas de Aduanas Marítimas y Fronterizas, y las disposiciones que para este objeto de un modo general o en cada cada caso, sean dictadas por las Secretarías de Hacienda o de Comunicaciones y Obras Públicas. La inspección de estos efectos será hecha en los muelles de servicio de las obras, cuando no hubiere un obstáculo insuperable para ello.

Cuando sea necesario importar maquinaria, útiles, herramientas y otros efectos con respecto a los cuales el contratista goza la exención del pago de derechos, de acuerdo con este contrato, él o su representante se dirigirá a la Secretaría de Comunicaciones, para que ésta recabe las órdenes respectivas, de la de Hacienda.

Artículo 21°— Los capitales empleados en la construcción de las obras y en sus dependencias naturales o indispensables, así como esas dependencias, la Empresa misma y sus empleados, estarán exentos, por el tiempo de este contrato, de toda contribución, con excepción del impuesto del Timbre.

Artículo 22°— Mediante los requisitos que dicte la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el contratista gozará de los privilegios y rebajas en el flete y transportes que se puedan obtener en las líneas de vapores y ferrocarriles, según está previsto en los contratos y concesiones otorgados a las Empresas respectivas.

Artículo 23°— El contratista solamente tendrá derecho de pedir la rescisión del contrato en los casos siguientes:

I.— Siempre que por razón de guerra interior o extranjera el Gobierno ordene que se suspendan las obras por más de seis meses; la suspensión por menor tiempo sólo dará derecho a que se abone al contratista, en los plazos en que deba ejecutar las obras con arreglo a este contrato, doble tiempo del que dure la suspensión y que se le indemnice por los daños y perjuicios en los términos que se estipulen; y a falta de convenio, en los que fijen los árbitros nombrados de común acuerdo o el tercero en su caso.

II.— Por falta de pago puntual del precio de las obras o trabajos ejecutados mensualmente conforme a este contrato.

Artículo 24°— El contratista deberá manifestar por escrito al Gobierno, que hace uso del derecho de rescindir el contrato dentro de los seis meses inmediatos siguientes a la fecha de la orden a que se refiere la fracción I del artículo anterior, o a la fecha del pago de las mensualidades a que se refiere la II. No verificándolo dentro del plazo anteriormente indicado, se entiende renunciado tal derecho por su parte, quedando obligado a seguir cumpliendo con todos los compromisos que ha contraído.

Liquidación en caso de rescindir el contrato.

Abonos adicionales al contratista:
Precio de los trabajos preliminares.

Precio de los materiales utilizables en la obra.

10% en Bonos del 5% a la par, del saldo de los subsidios adquiridos.

10%, como indemnización, del valor de las obras que faltaren por ejecutar.

El Gobierno puede rescindir el contrato si el contratista no cumple.

Casos de caducidad:
Paralización de las obras por tres meses
Falta en los plazos para comenzar y terminar las obras.
Traspaso del contrato.

Plazo en que el contratista podrá presentar observaciones.

Artículo 25°— Llegado el caso de rescisión conforme a los artículos anteriores, se practicará desde luego una liquidación bajo la base del avalúo de toda parte de obra ya ejecutada conforme a las especificaciones anexas a este contrato.

Se abonará además al contratista:

I.— El precio de costo de todo trabajo preliminar, o sean los gastos hechos por el contratista para preparar la ejecución de este contrato, tales como la construcción de edificios, apertura y compra de canteras, ferrocarriles, almacenes, edificio de campamento, docks, instalaciones de talleres y planta, y los costos de toda clase de maquinaria, planta, enseres, etc., usados en conexión con estas obras y de las cuales no convenga al contratista disponer.

II.— El precio de los materiales utilizables en la obra, existentes y pagados por el contratista, o que se reciban posteriormente a virtud de contratos auténticos celebrados con anterioridad al pedimento de rescisión.

III.— Una suma en Bonos del 5%, a la par, equivalente al 10% del saldo de los subsidios que el contratista hubiese adquirido para su cancelación al firmarse este contrato con arreglo al artículo 45. Para fijar dicho saldo se deducirá del monto total de los subsidios cancelados el valor nominal de los Bonos que hasta la fecha de la rescisión se hubiesen emitido en pago de las obras ejecutadas y el de los que correspondieren a los pagos hechos en efectivo en su caso.

IV.— Una suma adicional a título de indemnización de daños y perjuicios, que consistirá en el 10% del valor de las obras que faltan por ejecutarse, según los planos definitivos, fijado de acuerdo con la lista de precios que se agregara a este contrato.

El contratista podrá disponer, si lo prefiere, de los materiales de su propiedad, en cuyo caso no se cargarán en cuenta.

Artículo 26°— El Gobierno, por su parte, podrá rescindir este contrato cuando el contratista no cumpla debidamente con sus obligaciones, pero esta rescisión tomará la forma de caducidad, notificada por conducto de la Secretaría de Comunicaciones en los casos siguientes:

I.— Por paralización durante más de tres meses de las obras y trabajos que se contratan, salvo caso fortuito.

II.— Por no comenzar ni concluir las obras dentro de los términos estipulados en el artículo 3°

III.— Por infringir el contratista las prohibiciones del artículo 16°

La declaración de caducidad surtirá inmediatamente sus efectos, sin que ellos puedan suspenderse por recurso judicial alguno. El contratista podrá, sin embargo, presentar sus observaciones en el orden administrativo, pero solamente dentro de los treinta días inmediatos a la notificación de la caducidad.

Exención de contribuciones, excepto del impuesto del Timbre.

Goce de privilegios en las líneas de vapores y ferrocarriles.

Casos en que el contratista puede rescindir el contrato:

Suspensión de las obras por más de seis meses, por guerra.

Falta de pago puntual del precio de los trabajos.

Plazo en que el contratista manifestará su derecho de rescindir el contrato.

Desocupación de los terrenos federales por el contratista.

Artículo 27°— Tanto la caducidad como la rescisión obligan al contratista a la entrega de las obras y a recoger las máquinas, materiales, talleres y construcciones que le pertenezcan para desocupar los terrenos de propiedad del Gobierno, en un plazo prudente que al efecto se le fijará, sin que por motivo alguno pueda retener la posesión de las obras y terrenos, quedando el Gobierno con pleno derecho para ocuparlos administrativamente si hubiere alguna resistencia, en cuyo caso la toma de posesión y el inventario se harán en presencia de un Escribano Público.

Por caducidad, el contratista perderá: el fondo de retención.

Artículo 28°— En el caso de caducidad, el contratista perderá, por vía de pena convencional, las sumas o valores que en la fecha de la declaración de caducidad constituyan el fondo de retención que se estipula en el artículo 14°, pudiendo disponer de sus máquinas y materiales, así como de sus herramientas, talleres y construcciones permanentes y provisionales, en los términos que señala el artículo 27°, si no conviniere al Gobierno comprárselos por su justo valor, fijado en la calificación pericial.

El 10% del saldo de los subsidios adquiridos.

En los casos de caducidad, el contratista, además del fondo de retención, perderá todo derecho para percibir el 10% del saldo de los subsidios que hubiese adquirido para su cancelación, en los términos que señala el inciso III del artículo 25°.

Arbitraje para casos de controversia.

Artículo 29°— Toda diferencia, desacuerdo o controversia que pueda sobrevenir entre el Gobierno y el contratista respecto de la interpretación o efectos del presente contrato, incluyendo la especificación y tarifa de precios adjunta o acerca de la ejecución de nuevas obras y sus precios, y en general todo asunto en que hubiere divergencia entre el repetido contratista y la Secretaría de Comunicaciones, será sometido a arbitramento ya sea de una sola persona si en ello convinieren ambas partes o de un árbitro nombrado por cada una y un tercero para el caso de discordia, designado por los mismos árbitros.

Fallo ejecutado por un solo árbitro.

Artículo 30°— Llegado el caso de una diferencia que deba someterse a los árbitros, la parte que promueve el juicio dará aviso por escrito a la otra de haber nombrado el suyo, para que dentro del término improrrogable de siete días se convenga en la designación de la misma persona como árbitro único o se nombre el de la parte contraria. Pasados los siete días sin que quede hecho el nombramiento del árbitro único o del segundo de los árbitros respectivamente, la parte que promovió tendrá derecho de sujetar el asunto al árbitro nombrado por ella, quien decidirá la cuestión como si hubiere sido nombrado por ambas partes, y su fallo será ejecutado sin recurso alguno.

Sentencias de dos árbitros ejecutadas dentro de 21 días.

Artículo 31°— Si se nombraren los dos árbitros, éstos substanciarán el juicio en el término improrrogable de veintidós días, contados desde la notificación de su nombramiento, pudiendo designar ambas partes, de común acuerdo, el procedimiento que hayan de seguir aquellos

Un tercero en discordia declarará su laudo dentro de 21 días.

para pronunciar su laudo; pero si no lo hicieren, los árbitros quedan en libertad de seguir el que determinaren, con tal de que su sentencia sea pronunciada dentro del término fijado en este artículo.

Tercer árbitro nombrado por sorteo, o por común acuerdo.

Los árbitros deberán nombrar inmediatamente después de su nombramiento, un tercero, y si no pudieren ponerse de acuerdo para la sentencia dentro del plazo de veintidós días de que se ha hecho referencia, remitirán el expediente al tercero, quien tendrá un término improrrogable de veintidós días para dictar su laudo.

La parte vencida pagará los gastos de litigio.

Artículo 32°— Si los árbitros no llegan a ponerse de acuerdo sobre el nombramiento de tercero en discordia, cada uno presentará en una cédula escrita el nombre de su candidato y por sorteo que se hará en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, quedará resuelto quién deba ser elegido. Este árbitro tercero en discordia, si se trata de cuestiones técnicas, deberá ser ingeniero de reconocida pericia en su profesión, que no haya tenido ingerencia alguna en las obras que motivan el arbitramento y si lo exige una parte contratante, que haya tenido experiencia como Ingeniero en Jefe de Obras de naturaleza semejante.

Derecho de los árbitros para procurarse toda información conducente.

Artículo 33°— El fallo arbitral será pronunciado dentro de los veintidós días de la fecha del nombramiento hecho según el artículo anterior, resolviéndose la cuestión y condenando a la parte vencida a pagar los gastos del litigio.

El juicio arbitral será en la Ciudad de México.

Artículo 34°— El árbitro o árbitros, en sus casos respectivos, podrán exigir de las partes la presentación de libros, papeles, cuentas y documentos que crean convenientes o necesarios, así como también las informaciones testimoniales, posiciones y demás pruebas que estimaren oportuno; practicar inspecciones oculares en los lugares de trabajo, y nombrar perito o peritos para que presenten dictamen sobre el punto o puntos controvertidos, y en general procurarse cuantos medios de información consideren conducentes para esclarecer mejor su juicio.

Casos de fuerza mayor:

Artículo 35°— El juicio arbitral siempre tendrá lugar en la Ciudad de México.

Epidemia o plagas.

Artículo 36°— Para los efectos de este contrato, sólo se consideran como casos fortuitos o de fuerza mayor, los siguientes:

Guerra, sediciones, inundaciones, huracanes, terremotos y acciones volcánicas.

I.— Epidemia o plagas cuyo desarrollo llegue hasta impedir la reunión de la gente necesaria para la continuación de los trabajos.

Interrupción de las vías de comunicación

II.— Destrozos y daños directos causados en tiempo de guerra por las fuerzas beligerantes o por sediciones populares, y también destrucción y perjuicios causados por erupciones volcánicas, conmociones sísmicas o por efectos de golpes de mar extraordinarios o de trombas, mareas, huracanes excepcionales o inundaciones.

III.— Interrupción de las vías de comunicación por mar o tierra siempre que ella prive al contratista de las

máquinas y materiales que hubiere pedido, y que por su cantidad y calidad no pudiere proporcionarse de otra manera.

IV.—Huelga o conjuración de obreros, de tal modo persistente, que demore el adelanto de las obras y el obtener los materiales o útiles necesarios ó impida la construcción de las máquinas que debe importar el contratista, siempre que se justifique debidamente que tal acontecimiento ha sido una de las causas del retardo.

Artículo 37°—En todos los casos enumerados en el artículo anterior, se abonará al contratista el tiempo necesario para reparar las averías y perjuicios causados en las obras o en su maquinaria y otras propiedades, o el que hubieren durado los impedimentos que suspendieron su ejecución. En los casos previstos en la fracción II de la referida cláusula anterior, tendrá además el contratista derecho a que se le abone el importe, según contrato, de las reparaciones que se deban hacer en las obras, y a que se le abone el importe de las reposiciones de su maquinaria u otras propiedades cuando hubieren sufrido perjuicios por fuerzas beligerantes o sediciones populares.

Artículo 38°—Los perjuicios que procedan de negligencia del contratista o de sus empleados en la ejecución de las obras, o del uso de materiales diferentes de los fijados en los planos y sus especificaciones, serán pagados o repuestos por el contratista a su costa.

Artículo 39°—Es condición precisa para que un caso sea declarado fortuito o de fuerza mayor, que el contratista dé cuenta por escrito a la Secretaría de Comunicaciones de lo ocurrido, dentro del plazo improrrogable de sesenta días contados desde la fecha del acontecimiento, explicando con la debida claridad:

I.—Las causas que han producido las averías, perjuicios o retardos, y el lugar y día en que hubieren ocurrido.

II.—Los medios que el contratista hubiere empleado para evitarlos.

III.—La naturaleza e importancia aproximada de los daños causados.

IV.—El tiempo probable o preciso en que se calcule el atraso de la ejecución de las obras.

Artículo 40°—La Secretaría de Comunicaciones, en vista del aviso del contratista, practicará las diligencias necesarias, instruyendo al efecto un expediente; pedirá a sus Ingenieros los informes que fueren del caso, así como a las autoridades que sobre el particular pudieren instruirlos, y por último, resolverá prudentemente si el caso es de los comprendidos en el artículo 36, y en el supuesto afirmativo, fijará el tiempo extra y cantidad que deba abonarse al contratista en razón de los hechos comprobados.

Artículo 41°—El domicilio legal del contratista será la Ciudad de México, donde se obliga a tener un Representante autorizado en debida forma, según las leyes mexicanas, para entenderse con la Secretaría de Comunicaciones

Huelgas

En los casos apuntados se abonará al contratista lo que pierda.

El contratista pagará perjuicios por su causa.

Casos de fuerza mayor declarados por escrito, explicando:

Causas del fenómeno y día de su ocurrencia.

Medios empleados para evitarlos.

Magnitud de los daños.

Tiempo y precio del atraso.

La Secretaría resolverá lo que procediere.

Domicilio legal del contratista, o su representante, y su sujeción a la jurisdicción federal.

en todo lo relativo al contrato y cuyos actos obligan al contratista y lo sujetan a todas las responsabilidades a que se hubiere obligado su representante. Asimismo el contratista queda sometido a la jurisdicción federal cuya competencia reconoce desde ahora para la ejecución de todos los laudos y fallos de los árbitros, en las cuestiones litigiosas que se susciten con motivo del cumplimiento de las estipulaciones de este contrato.

Artículo 42°—El contratista no podrá en ningún caso dirigirse al Gobierno o a las autoridades del país, con motivo de este convenio, sino precisamente por conducto o con autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, siempre que se trate de importación de maquinaria, útiles o herramientas que deban disfrutar de exención de derechos, conforme a este contrato, el contratista o su representante deberán dirigirse a dicha Secretaría, quien solicitará el permiso de las autoridades que corresponda.

Artículo 43°—En cuanto a las herramientas, enseres, maquinaria y materiales de planta, el Gobierno, en caso de rescisión o caducidad o al terminarse las obras, podrá tomar por el precio de costo, salvo el demérito que hubiese sufrido, los que a su juicio fueren utilizables para la conservación y reposición futura de las obras del puerto y de saneamiento.

Artículo 44°—Con arreglo al artículo 160, párrafos II y III de la ley de 29 de Abril de 1899 sobre ferrocarriles, se aplican al presente contrato, las tres cuartas partes de las subvenciones correspondientes a los ochocientos sesenta kilómetros (860 km.) que representan las partes no construídas de las líneas férreas de San Quintín al Río Colorado, pasando por el Valle de la Trinidad al Fuerte Yuma y de Tijuana al Valle de la Trinidad, con ramal a la Ensenada, y de San Quintín a la Bahía de los Angeles, las cuales concesiones han sido rescindidas por diverso contrato con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para la aplicación de sus subsidios al presente contrato.

En consecuencia, del monto total de siete millones seiscientos cuarenta y tres mil seiscientos ochenta pesos (\$ 7.643,680) en Bonos del 6% de interés a que ascienden las subvenciones de los ochocientos sesenta kilómetros no construídos de las líneas férreas mencionadas, se aplicará la suma de cinco millones setecientos treinta y dos mil setecientos sesenta pesos (5.732,760) en Bonos del 5% de la Deuda Interior Amortizable al pago de las obras que se ejecuten en virtud de este contrato en los términos en él estipulados.

Artículo 45°—El Gobierno sólo se obliga a invertir en las obras descriptas en el artículo 1° de este contrato, la suma de cinco millones setecientos treinta y dos mil setecientos sesenta pesos de Bonos del 5% aplicados al presente contrato conforme al artículo que precede, o

Comunicación del contratista con las autoridades del país, por conducto de esta Secretaría.

Facultad del Gobierno para tomar a precio de costo las máquinas, materiales, etc., en caso de rescisión o caducidad del contrato.

Aplicación de subsidios al presente contrato.

Importe de las subvenciones.

Importe máximo de las obras.

al equivalente en efectivo al precio de plaza de dichos Bonos; y en ningún caso tendrá obligación de gastar más de dicha suma.

De no invertirse la suma total, el contratista percibirá el 10% de la diferencia de aquel valor con lo gastado.

Si por cualquiera circunstancia no llegare a invertirse en su totalidad la suma antes señalada, el Supremo Gobierno pagará al contratista en efectivo una suma correspondiente al 10% del valor nominal del sobrante en Bonos del 5% de la Deuda Interior Amortizable, que resultare después de deducir del monto total de las subvenciones rescindidas, el valor nominal de los Bonos que se hubieren emitido en pago de las obras ejecutadas y el de los que correspondieren a los pagos hechos en efectivo.

Estampillas.

Artículo 46°.— Las estampillas que cause este contrato serán ministradas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

México, Mayo 23 de 1899.— *Francisco Z. Mena.*— *P. Martínez del Río.*— Rúbricas.

Es copia, México,

6/16

Publicado en el *Diario Oficial*
correspondiente al día 24 de Abril
de 1912.— Núm. 47.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 40

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos, y el Ciudadano Licenciado Enrique Torres Torija, en la de la Compañía Mexicana de Navegación, S. A., para el establecimiento de un servicio de navegación entre Puertos Mexicanos del Golfo.

Número de viajes mensuales.

Art. 1º La Compañía Mexicana de Navegación se obliga a hacer con sus vapores, por lo menos, tres viajes redondos cada mes entre Tampico y Progreso, tocando de ida y vuelta en los Puertos de Tuxpam, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Laguna y Campeche; tres viajes redondos entre Veracruz y Frontera mensualmente, y tres viajes redondos cada mes entre Veracruz, Tampico y Progreso. Los vapores tendrán opción a tocar en cualquier otro puerto del Golfo, previo aviso que de ello se le dé a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Conducción libre de efectos postales.

Art. 2º La correspondencia, muestras, impresos, paquetes y demás materia postal, despachados por las oficinas de Correos respectivas de los puertos que toquen los vapores de la Compañía con destino a otros de su itinerario, serán transportados sin remuneración alguna, debiendo colocarse en lugar adecuado para la vigilancia y conservación de las valijas.

Nombramiento de Agente Postal.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tiene derecho de nombrar un Agente Postal a efecto de que se encargue del recibo, cuidado y entrega de las valijas, valores y demás materia postal, que será conducida a bordo entre los puertos que toquen los vapores de la Compañía, con pasaje libre, recibiendo camarote y alimentos de primera clase. Además, se proporcionará a dicho Agente un departamento adecuado en cada vapor para la conducción y distribución de la correspondencia.

Caso en que se recibirá a bordo la correspondencia.

Si el despacho de algún vapor se hiciera fuera de las barras y hubiere a bordo algún Agente Postal, tiene obli-

gación la Compañía de llevar en alguna de sus lanchas, hasta el costado del vapor, al empleado que designe la Administración local de Correos, para que reciba del Agente que esté a bordo del vapor la correspondencia, valores y demás materia postal.

En el caso de que faltare el Agente Postal o el empleado de Correos a que se refiere el párrafo anterior, la Compañía recibirá y entregará la correspondencia en el muelle o en el lugar en que se hagan las operaciones fiscales, para lo cual la oficina de Correos respectiva comisionará a un empleado caracterizado que otorgará los recibos necesarios.

En caso forzoso, la Compañía recibirá correspondencia, etc., hasta la hora de zarpar el vapor. En aguas territoriales mexicanas no será permitido al personal de los vapores recibir para su conducción ni transportar fuera de las valijas correspondencia que no sea relativa a asuntos del servicio de los mismos vapores, y la que sea entregada a bordo de éstos sólo podrá ser recibida por el Agente del Gobierno.

Art. 3º Igualmente se obliga la Empresa a transportar, cuando el Gobierno lo pida, materiales de guerra, tropas de la Federación, empleados federales en comisión del servicio y carga perteneciente al mismo Gobierno, por una tercera parte de los fletes y pasajes ordinarios fijados en las tarifas respectivas.

Para los efectos de este artículo, la Compañía deberá remitir a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas un ejemplar de las tarifas de fletes y pasajes, y lo hará cada vez que sufrieren alguna modificación.

Art. 4º La Compañía formará y remitirá con la debida anticipación a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, los itinerarios a que se sujeten sus vapores en los puertos a que se refiere este contrato, y cuando sea preciso hacer alguna alteración en dichos itinerarios, será anunciada al público, recabando la autorización del Gobierno con la debida anticipación.

Los Agentes de la Compañía deberán hacer saber con anticipación al público y a la oficina de Correos, la hora de salida de los vapores, así como las demoras que se originen por cualquier causa de fuerza mayor.

Art. 5º Los Agentes de la Empresa avisarán, además, con tres horas de anticipación, las salidas de los vapores a las Administraciones de Correos, en los puertos donde toquen.

Art. 6º La Empresa quedará relevada de toda responsabilidad por retardo de la conducción de la correspondencia si los Jefes de puerto o Administradores de las Aduanas no cumplieren las estipulaciones del artículo siguiente.

Art. 7º En compensación de los servicios anteriormente expresados, el Gobierno concede a la Compañía las franquicias siguientes:

A. Los vapores de la misma serán recibidos y despachados en los puertos donde toquen inmediatamente que arriben, sea o no feriado el día de su llegada o salida, excepto los días de fiesta nacional; pudiendo trabajar de día y de noche para hacer efectiva esta franquicia y para que los vapores no pierdan su itinerario; pero en el concepto de que se sujetarán las operaciones a lo dispuesto por el artículo 93 de la Ordenanza General de Aduanas, reformado por decreto de 12 de Noviembre de 1898.

B. Los vapores podrán cargar y descargar a la vez cuando haya bodega vacía, sujetándose a las reglas que las Aduanas dicten para asegurar los intereses fiscales en esas operaciones, y los Administradores de Aduanas y demás empleados pondrán toda diligencia y actividad para cumplir satisfactoriamente esta estipulación. Se permitirá que los vapores empiecen la descarga a su llegada, aunque no estuviese presentado el pedimento de descarga en la Aduana, la que fijará el tiempo que crea razonable para su entrega.

C. La Empresa podrá depositar sus carbones en la zona marítima del Golfo, en las zonas federales de los ríos que en él desemboquen o en pontones que al efecto establezca, sin pagar por esto o por el arrimo de los buques y carga y descarga derechos de ninguna clase; pero quedando obligada a recabar previamente y en cada caso la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sometiendo a su aprobación los planos respectivos de las partes de zona que desee ocupar; también queda obligada la Empresa a no hacer construcción alguna en dicha zona y a levantar sus carbones cuando así lo exija la necesidad pública y el Gobierno se lo ordene.

D. La Empresa podrá abrir el registro de sus vapores en todos los puertos que deban tocar, hasta tres días antes de su llegada fijada en el itinerario.

E. Los bultos de mercancías nacionales y nacionalizadas que por error se descarguen en algún puerto, serán entregados por las Aduanas respectivas a los Agentes de la Compañía.

F. Con el objeto de simplificar la tramitación de los despachos de sus vapores, la Empresa queda autorizada para que de la carga nacional y nacionalizada que conduzcan sus vapores a los diferentes puertos en que toquen, presente a las Aduanas, en vez de los conocimientos acostumbrados, simples relaciones en que queden refundidos varios de los actuales conocimientos. Estas relaciones correrán la misma tramitación que los conocimientos, confrontándolas la Aduana con los manifiestos que presente la Empresa.

G. Se permitirá a la Empresa que tenga en todos los puertos que toquen sus vapores las lanchas o remolcadores que sean necesarios para el buen servicio, y se considerarán unas y otros como parte integrante de los vapo-

Lugar y manera de entregar correspondencia.

Manera de recibir la correspondencia en casos forzosos.

Transporte de efectos del Gobierno y de empleados.

Remisión de tarifas.

Formación y remisión de itinerarios.

Avisos de salidas, y de demoras.

Avisos de salidas.

Relevo de responsabilidad por retardo conducción correspondencia.

Franquicias concedidas a la Compañía.

res de la Empresa, gozando de los mismos derechos y franquicias otorgados a éstos.

H. Los vapores de la Empresa gozarán de todas las franquicias que a la bandera nacional conceden las leyes.

I. Se exime a la Compañía del pago de contribuciones federales, exceptuando las que se hagan en forma de timbre.

Patente de sanidad.

Art. 8º Los vapores de la Empresa sacarán su patente de sanidad para cada viaje redondo en Veracruz o Tampico como puerto de partida, y allí pagarán los derechos correspondientes. En caso de epidemia, estarán los vapores sujetos a todas las disposiciones de rigor que se dicten; pero en tiempos normales quedan exceptuados de las visitas de sanidad.

Transbordo de carga y empleado designado para vigilar.

Art. 9º La Empresa queda facultada para transbordar de uno a otro de sus vapores la carga necesaria para hacer más expedito el servicio entre los puertos, previo aviso y con consentimiento de la Aduana correspondiente para la vigilancia que ésta debe ejercer. Si la Secretaría de Hacienda lo estimare conveniente, con el fin de vigilar los cargamentos que correspondan al Gobierno y los intereses fiscales de cualquier clase que sean, podrá enviar a bordo de los vapores al empleado que para esto designe, y será obligación de la Empresa darle pasaje, camarote y mesa de primera clase.

Franquicias a nuevos vapores.

Art. 10º Si los concesionarios, en el curso de este contrato aumentan su flota, gozarán los nuevos vapores de las franquicias otorgadas por este convenio, aumentándose en este caso el número de viajes, previa la aprobación del itinerario por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Concesión de franquicias a la Compañía si se otorgan otras mayores a otras Empresas.

Art. 11º En caso de que se otorguen mayores ventajas y nuevas franquicias a Empresas de Navegación establecidas o por establecerse en el Golfo de México, se entenderán concedidas a la Compañía Mexicana de Navegación, S. A., salvo que aquellas hicieren servicio entre puertos en los cuales no toquen los vapores de dicha Compañía. Para que ésta disfrute de tales ventajas y franquicias, deberá, sin embargo, aceptar las obligaciones impuestas con motivo de la concesión de las ventajas y franquicias de que se trata.

Nacionalidad de Capitanes y primeros maquinistas.

Art. 12º En los buques de propiedad de la Empresa, ésta empleará Capitanes y Primeros Maquinistas mexicanos que llenen las condiciones que fijan las disposiciones vigentes sobre la materia. En caso de que la Empresa tenga dificultades para obtener dichos Capitanes y Primeros Maquinistas, podrá ocurrir a la Secretaría correspondiente pidiendo autorización para utilizar los servicios de extranjeros.

Registro de bultos no embarcados.

Art. 13º Los registros podrán cerrarse cuando la Empresa avise a la Aduana que alguno o algunos de los bultos cuya documentación se haya tramitado, no han sido embarcados, y, por tanto, no pueden constar en el regis-

Nacionalidad de la Compañía.

Representante de la Compañía.

Libro de quejas de pasajeros.

Sujeción a leyes tráfico-marítimo de puertos mexicanos.

Depósito de garantía.

Casos de caducidad.

Término de duración del contrato.

tro, dando por no embarcados aquellos bultos; en el concepto de que ni dicha falta de bultos ni de la de algún documento de los remitidos será motivo para demorar el despacho del vapor, quedando salvada la responsabilidad de la Empresa.

Art. 14º La Compañía Mexicana de Navegación se considerará Mexicana, aun cuando alguno o todos de sus miembros sean extranjeros, quedando sujeta para los efectos de este contrato a las Leyes de la República y a la jurisdicción de sus Tribunales.

Art. 15º La Compañía conservará siempre en esta Capital un representante ampliamente autorizado para entenderse con el Gobierno Mexicano en todo lo relativo al presente contrato.

Art. 16º La Empresa tendrá en cada vapor un libro para que los pasajeros formulen sus quejas por mal servicio o abusos de los empleados de la Compañía.

Art. 17º Salvas las excepciones contenidas en este contrato, los vapores de la Compañía quedan sujetos a todas las Leyes y disposiciones del tráfico marítimo de los Puertos Mexicanos.

Art. 18º Queda constituido en la Tesorería de la Federación un depósito de \$ 3,000.00 (tres mil pesos), en bonos de la Deuda Pública, como garantía del cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, el cual depósito perderá la Compañía en caso de caducidad del mismo contrato.

De acuerdo con las bases de la formación de la Compañía Mexicana de Navegación, el depósito a que se refiere el párrafo anterior es el mismo que constituyó la antigua Empresa de Romano & Berreteaga, conforme al artículo 13 del contrato de Junio 27 de 1906.

Art. 19º El presente contrato caducará por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por suspender el tráfico por más de un mes, salvo en casos fortuitos o de fuerza mayor, debidamente comprobados y aceptados como tales por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

II. Por traspasar el presente contrato a algún Gobierno extranjero o admitirlo como socio.

III. Por traspasar el contrato a algún individuo o Compañía sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

IV. Por faltar al cumplimiento de las estipulaciones del contrato.

La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo Federal, pero oyendo antes a la Empresa en el término que prudentemente se le fije por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 20º El presente contrato comenzará a surtir sus efectos desde esta fecha, y durará tres años, prorrogables por iguales períodos de tiempo si alguna de las partes no

lo denuncia antes de seis meses de la conclusión del término.

Cancelación de contratos anteriores.

Art. 21^o Este contrato cancela en lo absoluto los anteriores, celebrados entre el Gobierno Federal y la Compañía Mexicana de Navegación, S. A.

Estampillas.

Art. 22^o Las estampillas para legalizar el presente contrato serán ministradas por la Compañía concesionaria.

México, Abril 15 de 1912.—*Manl. Bonilla.*—*E. Torres Torija.*

Es copia. México, Abril 15 de 1912.

M. Urquidi,
Subsecretario.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 365

6/16

NOTA.—Este contrato no causa el impuesto de \$10.00 (diez pesos) por kilómetro, conforme al inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, por ser modificación del de 12 de Julio de 1905, que no causó impuesto por haberse celebrado antes de la vigencia de la citada ley.

ESTAMPILLAS POR VALOR EN JUNTO
DE QUINCE PESOS, DEBIDAMENTE CANCELADAS

CONTRATO

(GUADALAJARA A CHAMELA)

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el señor Paul de Vilaine, Representante de la «Jalisco Railway Company», concesionaria del Ferrocarril de Guadalajara a Chamela, reformando el contrato de concesión relativo, fecha 12 de Julio de 1905, que fué modificado por el de 20 de Septiembre de 1907, los cuales se registrarán en lo sucesivo únicamente por las estipulaciones siguientes:

Autorización de la línea.

Art. 1º Se autoriza a la «Jalisco Railway Company», para que por su cuenta o por la de la Compañía que organice al efecto, construya y explote por el término de ochenta años, contados desde 27 de Julio de 1905 y conforme a la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, y reglamentos respectivos, un Ferrocarril en el Estado de Jalisco que, partiendo de la Capital del mismo y pasando por Autlán, termine en el Puerto de Chamela, con facultad de construir dos ramales, uno de La Vega a Cocula, punto que tocará la línea principal; y el otro, de San Clemente, por donde también pasará la misma línea a Ayutla.

Reconocimiento de la línea.

Art. 2º La Compañía concesionaria continuará los reconocimientos del terreno para mejorar el trazo definitivo de la línea, debiendo someter con toda oportunidad a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos y perfiles respectivos.

Plazos para la construcción.

Art. 3º El concesionario deberá terminar un tramo, cuando menos, de cincuenta kilómetros, para el 21 de Enero de 1913, y en cada uno de los años siguientes se terminarán, también por lo menos, otros cien kilómetros; pero de manera que todo el camino esté concluído para el 21 de Julio de 1916.

La Compañía deberá comenzar los trabajos de construcción de la línea dentro del plazo de cuatro meses, contados desde la fecha de este contrato; en el concepto de que si no

Anchura de vía, pendientes, curvas y rieles.

se cumpliere con esta estipulación, incurrirá en una multa de quinientos pesos.

Art. 4º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro, cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tracción.

La tracción se hará por vapor o cualquier otro sistema que la Compañía proponga y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tarifas.

Art. 5º La Compañía cobrará por flete de pasajeros y mercancías, como máximo, las cuotas siguientes:

PASAJEROS.

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

- Primera clase..... tres centavos.
- Segunda clase..... uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

- Primera clase..... cincuenta kilogramos.
- Segunda clase..... quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS.

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

- Primera clase.....\$ 0.0600
- Segunda clase..... 0.0572
- Tercera clase..... 0.0545
- Cuarta clase..... 0.0518
- Quinta clase..... 0.0490
- Sexta clase..... 0.0463
- Séptima clase..... 0.0436
- Octava clase..... 0.0409
- Novena clase..... 0.0381
- Décima clase..... 0.0354
- Undécima clase..... 0.0327
- Duodécima clase..... 0.0300

Queda facultada la Empresa para aumentar, durante el término de cinco años, contados desde que se ponga en explotación cada una de las secciones de la línea que se fueren construyendo, las tarifas de pasajeros y mercancías en la proporción siguiente:

PASAJEROS.

- Primera clase..... un centavo.
- Segunda clase..... medio centavo.

MERCANCIAS.

Dos centavos en cada una de las doce clases.

Terminado este plazo de cinco años, volverán á regir las tarifas a que el presente artículo se refiere.

TELEGRAMAS.

El cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes o consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, que se transmita por la línea hasta una distancia de cien kilómetros, quince centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez palabras primeras, se pagará, cuando más, la parte proporcional a quince centavos por diez palabras, en cien kilómetros.

ALMACENAJE.

Toda vez que los dueños o consignatarios de las mercancías no hayan ocurrido a sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros quince días por fracciones indivisibles de cien kilogramos, y dos centavos por cada uno de los días que transcurran de los quince primeros.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa puede cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Art. 6º Además de las estipulaciones anteriores, la Empresa se sujetará a las siguientes:

I. La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por flete, cualquiera que sea la distancia recorrida.

II. Para el transporte de carbón de piedra de procedencia nacional o extranjera, la Compañía cobrará uno y medio centavos por tonelada-kilómetro, como máximo.

III. Exceso de equipaje o express, quince centavos por tonelada-kilómetro.

IV. Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos se estimarán como si fueran diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.

V. En ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la Compañía gozará de una cuota menor que la mercancía similar mexicana.

Art. 7º La Compañía cobrará por tránsito de trenes de otros ferrocarriles por sus vías, el 60 % (sesenta por ciento) de lo que con arreglo a su tarifa importaría el flete o pasaje de los efectos transportados.

Cuotas mínimas.

Flete.

Carbón.

Equipaje.

Peso y distancias.

Mercancías Nacionales.

Tránsito de trenes de otras Compañías por la línea.

Cuota de Inspección.

Art. 8º La Empresa continuará contribuyendo mensualmente con la cantidad de \$298.00 (doscientos noventa y ocho pesos) para el fondo de Inspección de Ferrocarriles, y desde la fecha de la terminación de la línea y por todo el tiempo del contrato, a razón de \$1.40 (un peso cuarenta centavos) por kilómetro, sin que por ningún motivo deje la Empresa de hacer los enteros a que este artículo se refiere.

Domicilio de la Empresa.

Art. 9º La Empresa tendrá su domicilio principal en la Ciudad de Guadalajara, quedando obligada a tener en la Capital de la República un apoderado amplia y suficientemente autorizado para entenderse con el Gobierno Federal en todos los negocios referentes a este contrato.

Nacionalidad de empleados.

Art. 10º En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La misma Compañía deberá hacer uso en todas sus operaciones del idioma español, con exclusión de cualquiera otro.

Sujeción a la Ley de Ferrocarriles.

Art. 11º Para todo lo no consignado en este contrato, el concesionario o la Campaña se sujetará a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899 ya citada, y a las reformas y adiciones que esta ley sufra.

Conducción de correspondencia.

Art. 12º Conforme con lo prevenido en el párrafo VII del artículo 145 de la Ley sobre Ferrocarriles ya citada, la Empresa, por todo el término de la concesión, hará gratuitamente la conducción de las correspondencias y demás objetos postales, así como de los empleados del Correo, y al efecto, la Empresa se obliga a poner a disposición del Correo los carros o los departamentos necesarios para la conducción y distribución de la misma correspondencia, conforme lo vayan exigiendo las necesidades del mismo servicio de Correos. Según lo dispuesto en el artículo 128 del Código Postal vigente, los carros-correos y los departamentos serán amueblados e iluminados por cuenta de la Empresa, conforme a las necesidades del servicio. La Empresa expedirá pase libre en primera clase a los empleados postales que tengan que viajar en sus líneas por asuntos del servicio.

Prevenciones económico-coactivas.

Art. 13º Se hace constar que la Empresa se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva de que trata el artículo 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no podrá ejercerse sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley sobre Ferrocarriles, pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Depósito de garantía.

Art. 14º Para garantizar las obligaciones que la Compañía contrae por el presente contrato, seguirá constituido en la Tesorería de la Federación el depósito de \$13,500.00 (trece mil quinientos pesos), en bonos de la Deuda Pública Consolidada, hecho con fecha 12 de Julio de 1905.

Longitud estimativa de la línea.

Art. 15º No habiéndose alterado por el presente contrato la longitud estimativa del Ferrocarril de Guadalajara a Chamela, que se tuvo en cuenta al celebrarse el contrato de 12 de Julio de 1905, y siendo, por lo mismo, anterior a la Ley de la Renta del Timbre de fecha 1º de Junio de 1906, no procede aplicarle las prevenciones de la fracción 29, artículo 14 de dicha Ley.

Control de la línea por el Gobierno.

Art. 16º La Compañía concesionaria cede al Gobierno Mexicano el derecho de nombrar en la Junta Directiva del Ferrocarril, una mayoría de los Directores que designe el mismo Gobierno; pero al hacer uso de este derecho, deberá garantizar los bonos que para la construcción hubiere emitido la Compañía y los intereses de esos bonos, o bien, el Gobierno tendrá derecho de emitir directamente por sí ó por medio de otra personalidad nuevos bonos, quedando obligados los tenedores de los que la Compañía hubiere emitido a enagenárselos o cangearlos a la par. Se fija como máximo de los bonos que la Compañía haya de emitir, los que correspondan a la par, a \$40,000.00 (cuarenta mil pesos), del cuño y ley actual, por kilómetro de vía construída.

El Gobierno Mexicano podrá hacer uso del derecho a que se refiere el párrafo anterior, en cualquier tiempo, previo aviso dado con un año de anticipación.

El derecho de hacer uso del control de la línea que, según este artículo, tiene el Gobierno Mexicano, se obliga la Compañía concesionaria a hacerlo constar en sus estatutos y en su escritura social.

Libre importación.

Art. 17º El término para la libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de cinco años. Para hacer uso de esta franquicia, la Compañía presentará primero a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, un inventario o lista de todos los efectos que pretenda importar.

Caducidad y pérdida del depósito.

Art. 18º Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiéndose que llegado el caso de caducidad, sólo se perderá la concesión por lo que respecta a la parte no construída, quedando en vigor para la parte que se haya construído y autorizado.

La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída y autorizada en la fecha de dicha caducidad.

Insubsistencia de contratos anteriores.

Art. 19º Los otorgantes hacen constar que en el presente contrato se encuentran refundidas las cláusulas vigentes de los pasados contratos de concesión que han sido otorgados a la Compañía del Ferrocarril Guadalajara a Chamela; y en consecuencia, todos los derechos y obligaciones de la Empresa se regirán exclusivamente por las estipulaciones del presente contrato, y en su defecto, por los preceptos de la Ley

vigente sobre Ferrocarriles o de las que en lo futuro se expidan.

México, Abril 22 de 1912.—*Manl. Bonilla.*—*Paul de Vilaine.*

Es copia. México, Abril 22 de 1912.

M. Urquidi,
Subsecretario.



DEPARTAMENTO
DE COMUNICACIONES

CONCESION 376

6/16

ESTAMPILLAS POR VALOR EN JUNTO DE TRES MIL OCHOCIENTOS
CUARENTA Y CINCO PESOS, DEBIDAMENTE CANCELADAS

CONTRATO

(PACHUCA A TAMPICO)

Celebrado conforme a la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, entre el Ciudadano Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el señor Ricardo Honey, concesionario del Ferrocarril de Pachuca a Zimapán y Tampico, modificando el contrato de concesión relativo, fecha 14 de Diciembre de 1905, el cual se regirá y quedará sujeto en lo sucesivo a las estipulaciones siguientes:

Autorización de la línea.

Art. 1º Se autoriza al señor Ricardo Honey para que por su cuenta o por la de la Compañía que organice al efecto, construya y explote, por el término de noventa y nueve años, contados desde el 25 de Diciembre de 1905 y conforme a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899 y reglamentos que de ella emanen, un Ferrocarril entre los Estados de Hidalgo, San Luis Potosí y Tamaulipas, que, partiendo de la Ciudad de Pachuca y pasando por Actopan, Ixmiquilpan y Zimapán, siga hasta terminar en Tampico.

Reconocimientos.

Art. 2º Habiéndose aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos de trazo definitivo hasta el kilómetro 70 de la primitiva concesión de Pachuca a Zimapán, fecha 14 de Diciembre de 1905, la Compañía deberá presentar a los seis meses de la fecha de la promulgación de este contrato, el plano general de reconocimiento desde el punto final de los planos ya aprobados hasta Tampico, y los subsecuentes del trazo definitivo los presentará de acuerdo con las estipulaciones del presente contrato.

Plazos para la construcción.

Art. 3º El concesionario deberá terminar veinte kilómetros, por lo menos, para el 25 de Junio de 1913, sobre los cincuenta que tiene ya construídos y aprobados; otros veinte, también cuando menos, cada año, hasta llegar a Zimapán, y de este punto en adelante, treinta kilómetros anuales, también cuando menos; pero de manera que todo el camino quede terminado para el 25 de Diciembre de 1920.

Anchura de vía.

Art. 4º La anchura de la vía entre los bordes interiores de los rieles será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

Rieles, pendientes y curvas.

El peso de los rieles, las pendientes y los radios de las curvas serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Tracción.

La tracción se hará por vapor u otro sistema que la Compañía proponga y apruebe la misma Secretaría.

Tarifas.

Art. 5º La Empresa cobrará por fletes de pasajeros y mercancías, como máximum, las cuotas siguientes:

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

- Primera clase..... tres centavos.
- Segunda clase..... uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirá equipaje libre en la proporción siguiente:

- Primera clase..... cincuenta kilogramos.
- Segunda clase..... quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia a que lo transporte.

MERCANCIAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

- Primera clase.....\$ 0.0600
- Segunda clase..... 0.0572
- Tercera clase..... 0.0545
- Cuarta clase..... 0.0518
- Quinta clase..... 0.0490
- Sexta clase..... 0.0463
- Séptima clase..... 0.0436
- Octava clase..... 0.0409
- Novena clase..... 0.0381
- Décima clase..... 0.0354
- Undécima clase..... 0.0327
- Duodécima clase..... 0.0300

TELEGRAMAS

La cuota para el cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la Compañía, por los pasajeros, remitentes o consignatarios de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del Ferrocarril, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se transmita a una distancia hasta de cien kilómetros, quince centavos.

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

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

ALMACENAJE

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada. Por los primeros cinco días siguientes a los expresados, se cobrará a razón de un centavo diario por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos. Por los segundos cinco días siguientes se cobrará a razón de dos centavos diarios por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos.

Por cada día más y por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor o por fracción de doscientos pesos. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

Art. 6º Además de las estipulaciones anteriores, la Empresa se sujetará a las siguientes:

I. La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por flete, cualquiera que sea la distancia recorrida.

II. Para el transporte de carbón de piedra de procedencia nacional o extranjera, la Compañía cobrará uno y medio centavos por tonelada-kilómetro, como máximum.

III. Exceso de equipaje o express, quince centavos por tonelada-kilómetro.

IV. Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos, se estimarán como si fueran diez kilogramos, y las fracciones de kilómetro se considerarán como kilómetro entero.

V. En ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la Compañía gozará de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

Art. 7º La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros Ferrocarriles por sus vías, el 60 % (sesenta por ciento) de lo que con arreglo a sus tarifas importaría el pase o el flete de los efectos transportados.

Art. 8º La Empresa, desde la fecha de la promulgación de este contrato, contribuirá mensualmente con la cantidad de \$125.00 (ciento veinticinco pesos), para el fondo de Inspección de Ferrocarriles, mientras dure la construcción entre Pachuca y Zimapán; aumentándose esta cuota a \$357 (trescientos cincuenta y siete pesos) desde que se dé principio a la línea de Zimapán a Tampico, y desde la fecha de terminación de ambas secciones y por todo el término del contrato, a razón de \$1.40 (un peso cuarenta centavos) por kilómetro de vía construída, sin que por ningún motivo deje la Empresa de hacer los enteros a que este artículo se refiere.

Art. 9º La Empresa tendrá su domicilio principal en la Ciudad de México.

Cuotas mínimas.

Flete.

Carbón.

Equipaje.

Peso y distancia.

Mercancías nacionales y extranjeras.

Tránsito de trenes de otras Compañías por la línea.

Cuota de Inspección.

Domicilio de la Empresa.

Nacionalidad de empleados.

Art. 10º En igualdad de circunstancias, la Compañía preferirá a los mexicanos para su servicio, y en caso de que necesitare ocupar expertos de nacionalidad extranjera, sólo podrá hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La misma Compañía deberá hacer uso en todas sus operaciones del idioma español, con exclusión de cualquiera otro.

Sujeción a la Ley de Ferrocarriles.

Art. 11º Para todo lo que no está consignado en este contrato, la Empresa deberá sujetarse a las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, reglamentos que de ella emanen, y a las reformas y adiciones que dicha ley sufre.

Conducción de correspondencia.

Art. 12º Conforme con lo prevenido en el párrafo VII del art. 145 de la Ley sobre Ferrocarriles ya citada, la Empresa, por todo el término de la concesión, hará gratuitamente la conducción de las correspondencias y demás objetos postales, así como de los empleados del Correo; y al efecto, la Empresa se obliga a poner a disposición del Correo los carros o los departamentos necesarios para la conducción y distribución de la misma correspondencia, conforme lo vayan exigiendo las necesidades del mismo servicio de Correos. Según lo dispuesto en el art. 128 del Código Postal vigente, los carros-correos y los departamentos serán amueblados e iluminados por cuenta de la Empresa, conforme a las necesidades del servicio. La Empresa expedirá pase libre, en primera clase, a los empleados postales que tengan que viajar en sus líneas por asuntos del servicio.

Prevenciones económico-coactivas.

Art. 13º Se hace constar expresamente que la Empresa se somete a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva, de que trata el art. 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato y lo conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo, como lo establece el art. 22 de la Ley sobre Ferrocarriles; pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Depósito de garantía.

Art. 14º El depósito de \$46,450.00 (cuarenta y seis mil cuatrocientos cincuenta pesos), en bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en la Tesorería de la Federación, garantiza el cumplimiento de las obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

Longitud estimativa de la línea.

Art. 15º Para los efectos a que se refiere el inciso III, fracción 29, artículo 14 de la Ley de la Renta del Timbre, fecha 1º de Junio de 1906, se hace constar que la longitud estimativa del Ferrocarril mencionado en el artículo 1º de este contrato, es de trescientos ochenta y tres kilómetros, según el cálculo hecho por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la citada Ley sobre Ferrocarriles.

Control de la línea por el Gobierno.

Art. 16º La Empresa cede al Gobierno Mexicano el derecho de nombrar en la Junta Directiva una mayoría de

los Directores de la misma; pero al hacer uso de ese derecho deberá garantizar los bonos y los intereses de éstos que hubiere emitido la Empresa por toda la línea.

Se fija, desde ahora, como el máximo de esos bonos la cantidad de \$40,000.00 (cuarenta mil pesos) por kilómetro y el 4 % (cuatro por ciento) de interés sobre los mismos, también como máximo; o el que el Gobierno arregle con los tenedores de los bonos.

El Gobierno podrá ejercitar esa facultad al acordarse la emisión de los bonos o cuando lo estimare conveniente.

El derecho de hacer uso del control de la línea que se establece en el presente, deberá también hacerse constar en los estatutos y en la escritura social de la Compañía.

Art. 17º El término para la libre importación de los materiales y efectos a que se refiere el art. 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, será de tres años. Para hacer uso de esta franquicia, la Compañía presentará primero a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, un inventario o lista de todos los efectos que pretenda importar.

Libre importación.

Zona de protección.

Art. 18º De conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la misma Ley sobre Ferrocarriles, no se hará, durante el término de diez años, otro contrato con subvención para construir líneas paralelas en todo o en parte a la de esta concesión, dentro de una zona de diez kilómetros a cada lado de la vía.

Caducidad y pérdida del depósito.

Art. 19º Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiéndose que llegado el caso de caducidad sólo se perderá la concesión por lo que respecta a la parte no construída, quedando en vigor la parte que se haya construído y autorizado.

La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construída y autorizada en la fecha de dicha caducidad.

México, Julio 16 de 1912.—*Manl. Bonilla.*—*R. Honey.*

Es copia. México, Julio 16 de 1912.

M. Urquidi,

Subsecretario.



6/16

SECCION SEGUNDA

CONCESION 181

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

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

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

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo único. Se aprueba el Contrato celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Trinidad García, en la del Sr. Vicente Irizar, para la construcción de una línea de ferrocarril en el Estado de San Luis Potosí, que partiendo del Túnel de Dolores, perteneciente a la negociación minera "Protección al Trabajo," termine en la Ciudad de Catorce.—*L. M. Alcolea*, diputado presidente.—*M. María Contreras*, senador presidente.—*Guillermo Pérez Valenzuela*, diputado secretario.—*Francisco de P. Segura*, senador secretario.

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

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, a treinta de Octubre de mil ochocientos noventa y seis.—*Porfirio Díaz*.—Al C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.

Y lo comunico a Ud. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitución. México, Octubre 30 de 1896.

Francisco Z. Mena.

Al

El Contrato a que se refiere el anterior Decreto es el siguiente

CONTRATO

Celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión y el C. Trinidad García, en la del Sr. Vicente Irizar, para la construcción de una línea de Ferrocarril en el Estado de San Luis Potosí.

CAPITULO I

DEL PERMISO, TRAYECTO Y PLAZO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA VIA

Autorización para construir la línea.

Art. 1º Se autoriza al Sr. Vicente Irizar, para construir por su cuenta o por la de la Compañía o compañías que al efecto organice y para explotar de la misma manera un Ferrocarril en el Estado de San Luis Potosí, que partiendo del Túnel de Dolores, perteneciente a la negociación minera "Protección al Trabajo," termine en la Ciudad de Catorce, con facultad de enlazar esta línea en el Potrero o el Cedral con el Ferrocarril de Vanegas, o en el punto más conveniente del Ferrocarril Nacional Mexicano o bien con ambas líneas si así conviniere á la Compañía, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Trazo.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía, será el que conforme a los reconocimientos que se practiquen, aparezca ser el más conveniente y apruebe la misma Secretaría.

Reconocimiento.

Art. 3º El concesionario comenzará desde luego, y a sus expensas, el reconocimiento de la línea que se le concede por este Contrato, dará aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con quince días de anticipación, del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los estudios del terreno, y someterá a la aprobación de la misma Secretaría los planos respectivos con el trazo preliminar, antes de presentar los proyectos definitivos.

Presentación de planos.

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

Plazo para la construcción.

Art. 5º Dará principio a la construcción de la vía dentro de seis meses, y concluirá en cuatro años el Túnel hasta Catorce. En la prolongación de la línea, después de concluída la Sección del Túnel hasta Catorce, construirá por lo menos dos kilómetros en cada año; pero de manera que quede concluído el camino dentro de diez años, después de comenzada la construcción.

Nombramiento de un perito por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 6º Se asociará a cada una de las secciones de ingenieros que encargue el concesionario de hacer los reconocimientos, trazos y construcción, un perito que

Telégrafo.

Sujeción al Reglamento de Ferrocarriles.

nombrará la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La remuneración de éste no pasará de ciento cincuenta pesos cada mes y será pagada por el concesionario, por el tiempo que duren los trabajos, pudiendo comenzar éstos por el punto o puntos que se crean más convenientes, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

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

Art. 8º Los planos y las obras de construcción de la vía se harán conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Ferrocarriles, con excepción de la vía construída en el Túnel, cuyas secciones y condiciones de instalación se fijarán en vista de las circunstancias locales.

La anchura de la vía, entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros o de novecientos catorce milímetros, a elección del concesionario a la presentación de los planos de reconocimiento, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El peso de los rieles y las pendientes, se fijarán por la misma Secretaría. La tracción se hará por fuerza animal, vapor o electricidad, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Manera de contar los plazos.

Art. 9º Los plazos estipulados en este Contrato, se contarán desde la fecha de su promulgación.

Derecho de adquisición de la línea por el Gobierno.

Art. 10. Al expirar los noventa y nueve años, por cuyo tiempo se hace esta concesión, el ferrocarril con todas sus estaciones, almacenes y talleres, pasará, en buen estado y libre de todo gravamen, al dominio de la Nación, con excepción de la parte construída en el Túnel; pero el Gobierno deberá comprar el material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere la Empresa para uso y explotación del camino, con obligación de pagar al contado el precio que a tal material rodante, útiles, muebles y enseres fijaren dos peritos nombrados, uno por cada parte, y un tercero en caso de discordia, designado previamente por los mismos. Si entonces conviniere al Gobierno enajenar o arrendar el ferrocarril, gozará la Empresa el derecho de preferencia por el tanto.

CAPITULO II

DE LA EMPRESA

Nacionalidad de la Empresa.

Art. 11. La Empresa será siempre mexicana, aun cuando todos o algunos de sus miembros fueren extranjeros; y estará sujeta exclusivamente a la jurisdicción de los Tribunales de la República Mexicana en todos los negocios cuya causa y acción tengan lugar dentro de su territorio. Ella misma y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren parte en sus negocios, sea como accionistas, empleados o con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto a ella

se refiera. Nunca podrán alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería bajo cualquier pretexto que sea. Sólo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer, que las leyes de la República conceden a los mexicanos, y, por consiguiente, no podrán tener ingerencia alguna los agentes diplomáticos extranjeros.

Art. 12. La Empresa estará sujeta a todas las leyes y reglamentos vigentes en la actualidad o que en lo sucesivo se expidan por el Gobierno de la República, ya sea sobre ferrocarriles, transportes y telégrafos, o sobre cualquiera otra materia, con tal que dichas leyes o reglamentos no se opongan a lo prevenido en este Contrato.

Art. 13. La Empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de Catorce, sin perjuicio de los demás que pueda establecer en donde pueda convenirle.

Art. 14. La Empresa nombrará en esta capital, uno o más representantes facultados y autorizados para tratar con el Gobierno Federal y demás autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos a las obligaciones que se le imponen por esta ley, y en cuanto se ejecute o convenga con relación a este asunto.

Art. 15. El Gobierno tendrá la facultad de nombrar uno o dos directores que lo representen en la Junta Directiva de la Empresa, cuyo sueldo será pagado por el Erario, y cuyas prerrogativas y facultades serán las mismas que las que tengan los directores de la Empresa.

Art. 16. Cuando se suscitare alguna duda o cuestión, respecto a la interpretación y cumplimiento de las estipulaciones del presente Contrato, se decidirá exclusivamente por los tribunales competentes de la República Mexicana y conforme a las leyes de la misma.

Art. 17. El camino de hierro de que es objeto este Contrato y los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridas por la Empresa en virtud de cesión o compra, incluyendo los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyan el ferrocarril y la línea telegráfica, se considerarán como propiedad de la Empresa, con el derecho de usar de ella en los términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad, pero sometidas a las prevenciones de las leyes y reglamentos vigentes actualmente o que en lo sucesivo se dictaren con respecto a ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se puedan alterar las condiciones de este Contrato.

Art. 18. La Empresa tendrá derecho de enlazar su vía férrea con cualesquiera otras vías que actualmente existan o que en lo sucesivo puedan existir en la República, y también tendrá el derecho de explotarla y mantenerla en unión o consolidación con cualquiera otra empresa ferrocarrilera, con arreglo a los contratos que celebre con ellas y bajo las condiciones que se consideren convenientes, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Sujeción a leyes y reglamentos sobre ferrocarriles, etc.

Domicilio de la Empresa.

Representante de la Empresa.

Control del Gobierno.

Sujeción a los tribunales del país.

Propiedades de la Empresa.

Derecho de enlazar la vía con otras.

Tránsito de trenes de otras Compañías.

A su vez, la Empresa tendrá la obligación de permitir que sobre su línea pasen trenes pertenecientes a otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad. Igualmente, la Empresa no podrá oponerse a que su ferrocarril sea cruzado por otros caminos, canales o ferrocarriles que se hagan con autorización del Gobierno, salvo la indemnización a que haya lugar por interrupción del tránsito o daño material causado al camino.

En caso de consolidación con una compañía extranjera, la concesionaria tendrá la obligación de sujetarse a lo prevenido en el artículo 11.

CAPITULO III

CONCESIONES Y PROHIBICIONES

Art. 19. No podrá en ningún tiempo el concesionario, ni los que puedan sucederle en lo futuro, traspasar, enajenar o hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emitan a ningún gobierno o 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. 20. La Empresa queda autorizada para emitir acciones comunes, preferidas, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como del ferrocarril, sus dependencias y franquicias, con el derecho de hipotecarlo, en todo o en parte, según se fuere construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la obligación de que la hipoteca se haga a favor de individuos o asociaciones particulares. Las hipotecas serán registradas en el Registro Público de la ciudad de Catorce, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal, sin necesidad de registro local en los lugares por donde pasare el ferrocarril.

Art. 21. En todos los puntos importantes que atravesase el camino, podrá hacer la Empresa todas las mejoras necesarias para asegurar y facilitar el tráfico, incluyendo el establecimiento de almacenes y otras construcciones; previa la aprobación de los planos y obras respectivas, otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; y para la adquisición de los terrenos que estas mejoras requieran, la referida Empresa seguirá el método establecido en esta ley, por lo que respecta a los terrenos necesarios para la construcción de dicha línea.

Art. 22. Para la construcción y explotación de la línea de ferrocarril autorizada por esta ley, se concede a la Empresa el derecho de vía por la anchura de setenta metros en toda la extensión del ferrocarril, pudiendo, sin embargo, establecerse dentro de esta distancia, otros ferrocarriles en casos excepcionales y cuando el Ejecutivo lo estime conveniente, con tal de que se pague el valor de los terrenos y los diversos perjuicios que se sigan, y de que no interrumpan la explotación del que es objeto de la presente ley.

Prohibición para traspasar las concesiones a un Gobierno extranjero.

Autorización para emitir bonos.

Autorización para hacer mejoras.

Derecho de vía.

Cesión de terrenos

Art. 23. 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 demás accesorios indispensables de la línea y sus dependencias, se entregarán a la Empresa sin retribución ninguna. De la misma manera podrá la Empresa tomar de los terrenos de propiedad nacional y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación de la línea y sus dependencias; sujetándose en la extracción de esos materiales a las leyes y reglamentos respectivos.

Prohibición de ocupar carreteras.

Art. 24. El derecho de vía concedido conforme a estas bases a la expresada Empresa, no implica el derecho de ocupar las vías o caminos reales, de manera que se impida u obstruya en ellos el tránsito acostumbrado de otros vehículos. En caso de que la Empresa obstruya los caminos por causa de construcción de sus obras, tendrá obligación de hacer, a sus expensas, las reparaciones necesarias.

Expropiación de terrenos y materiales.

Art. 25. La Empresa podrá tomar, conforme a las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparación de la vía y sus dependencias, estaciones y demás accesorios; y mientras estas leyes no se den por el Congreso de la Unión, se observarán las reglas siguientes:

I. En caso de que no haya avenimiento con los propietarios de los terrenos o materiales de construcción, se nombrará un perito valuador por cada una de las partes, y ambos presentarán a las mismas sus avalúos dentro del término de ocho días, contados desde su nombramiento; si los avalúos son discordantes, se someterá el negocio a conocimiento del Juez de Distrito del Estado en donde estén situados el terreno o materiales que se traten de expropiar, para que nombre un perito tercero en discordia que emita su dictamen dentro del perentorio término de ocho días, contados desde su nombramiento, sobre lo que sea de justicia dar por indemnización al dueño de los terrenos o materiales que deban ser ocupados. El Juez de Distrito, tomando en cuenta las opiniones de los peritos y las pruebas que las partes le presentaren, mientras aquellos emitan su dictamen, fijará el monto de la indemnización dentro de tres días. El fallo del Juez de Distrito se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad.

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

III. En todo caso en que sea necesario ocurrir al Juez de Distrito, dicho funcionario, si la Empresa lo pi-

diere o no le fuere posible fijar la cantidad de terreno que necesite ocupar, comenzará el juicio, señalándose por el Juez, previa audiencia del ingeniero del Gobierno, o en ausencia de éste, del perito que nombrase el mismo Juez, una suma que deberá quedar en depósito mientras el juicio se substancie, y autorizará a la Empresa para ocupar provisionalmente el terreno o material de que se trate, sin perjuicio de que si el avalúo definitivo de los peritos fuere mayor o menor que la suma depositada por la Empresa, pague lo que faltare o recoja el exceso.

IV. Si el poseedor o dueño de la propiedad que deba ocuparse fuere incierto o dudoso por causa de litigio u otro motivo, el Juez de Distrito fijará como monto de la indemnización, la cantidad que resulte en vista del avalúo del perito que nombre la Empresa y del que el mismo Juez designe en representación de los legítimos dueños de las propiedades en cuestión.

La cantidad que definitivamente se fije, será depositada conforme a las prescripciones legales, para entregarla a quien corresponda.

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

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

Art. 26. Los criaderos metálicos, así como los de carbón de piedra y sal, los mármoles y los depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea, dentro del derecho de vía, serán de propiedad de la Empresa, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo a las leyes de minería.

Art. 27. La Empresa podrá importar, libres de toda clase de derechos de importación o aduana y de impuestos, ya sean éstos federales o locales, durante quince años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica y sus accesorios, los siguientes artículos:

MATERIAL FIJO PARA LA VIA

Rieles, crampas, tuercas y tornillos para vía, silletas o cojinetes, planchuelas rectas o de ángulo, cambios completos, señales para vía y cruceros, sapos, durmientes de madera y metálicos, puentes metálicos y de madera, completos o en partes, madera ordinaria de construcción, edificios o casas de madera y fierro para estaciones, armadas o sin armar.

MATERIAL PARA TELEGRAFO

Alambre de fierro y galvanizado, aisladores, postes

Adquisición de criaderos metálicos y depósitos minerales.

Libre importación.

de madera y de fierro, espigas y crucetas, baterías, aparatos telegráficos y telefónicos.

MATERIAL RODANTE

Locomotoras de todas clases, coches para pasajeros, furgones, plataformas, carros para conductores, para express, para correo y para equipajes, ruedas y ejes, chumaceras metálicas, carretillas, armones y velocípedos para ferrocarril, frenos para vehículos.

MISCELANEA

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

La Empresa introducirá los artículos anteriores libremente para el uso exclusivo de la vía, sujetándose a lo dispuesto en el reglamento de ferrocarriles; pero si enajenare o aplicare a otros usos alguno o algunos de estos artículos, la Secretaría de Hacienda exigirá el reintegro de estos derechos, sin perjuicio de las demás penas que para el caso de contrabando establecen las leyes.

Art. 28. Las directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril y telégrafo, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

La Empresa tendrá el derecho de organizar un servicio interior de policía de su línea, y esta gozará de las mismas prerrogativas que los resguardos nacionales, sujeta a los reglamentos que apruebe el Ejecutivo. Los individuos que compongan este resguardo serán mexicanos por nacimiento.

La Empresa despedirá inmediatamente de su servicio, sin volverlo a reponer, a cualquiera de sus dependientes que haga o proteja el contrabando, o cometa cualquier delito y auxiliará a la autoridad para su aprehensión. También queda obligada la Empresa, en la parte que le corresponda, a cumplir los reglamentos que expida la Secretaría de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales de la República.

El camino mismo, sus dependencias naturales e indispensables, así como los capitales empleados en su construcción y explotación y las acciones comunes y preferentes, bonos y obligaciones de la Empresa o empresas, estarán exentos durante el término de quince años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato, del pago de toda contribución o impuesto establecido o por establecer de la Federación, de los Estados y de los Municipios, exceptuando solamente el impuesto del Timbre.

Art. 29. Los que robaren rieles, dañaren el camino o lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos infraganti por el resguardo de la Empresa y entre-

gados al Juez respectivo para que sean castigados según la gravedad de su delito.

Art. 30. Las autoridades de la República impartirán a la Empresa todo género de protección y auxilio en cuanto dependa de sus facultades, sin perjuicio de tercero y conforme a las leyes de la República.

Art. 31. Es responsabilidad de la Empresa cubrir los jornales de los trabajadores, el importe de los materiales y todos los gastos hechos por ella misma en la construcción del camino.

Art. 32. Las obligaciones que contrae la Empresa respecto a los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito o de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones. La suspensión durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Empresa presentar al Ejecutivo Federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito o de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber empezado el impedimento; y sólo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas en todo el tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Empresa, en ningún tiempo, la circunstancia de caso fortuito o de fuerza mayor. Igualmente deberá la Empresa presentar al Ejecutivo Federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado aquél, haciendo la expresada presentación dentro de los dos meses siguientes a los dos mencionados. Solamente se abonará a la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento o a lo sumo dos meses más.

Art. 33. En caso de que la expresada Empresa deje de cumplir con alguna de las obligaciones que le imponen los artículos 3º y 5º, las concesiones hechas en este Contrato, podrán por este motivo declararse nulas y de ningún valor ni efecto por el Gobierno Federal, en cuanto se refiera a cualquiera porción de la línea mencionada en este Contrato, que pueda no haberse terminado al tiempo de dicha falta de cumplimiento de las referidas obligaciones, subsistiendo, sin embargo, en todo su valor y efectos, por lo que hace a las porciones de la línea terminada con anticipación, en cumplimiento de los términos de este Contrato.

CAPITULO IV

TARIFAS, TRANSPORTES DE EFECTOS DEL GOBIERNO Y PREVENIONES VARIAS

Art. 34. La Empresa cobrará a lo más por flete de mercancías y pasajeros, las cuotas siguientes sujetas a las prevenciones del artículo 36 de este Contrato.

MERCANCIAS

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro de distancia recorrido:

Auxilio de las autoridades a la Empresa.

Obligación de la Empresa de cubrir los jornales de los operarios.

Causas de fuerza mayor.

Causas de nulidad de las concesiones.

Tarifas.

Exención del servicio militar, etc.

Policía particular.

Obligación de impedir contrabandos

Exención de impuestos

Castigo de los destructores de vía

Primera clase.....	ocho centavos
Segunda clase.....	siete centavos
Tercera clase.....	cinco y medio centavos
Cuarta clase.....	cuatro centavos
Quinta clase.....	tres y medio centavos
Sexta clase.....	tres centavos

PASAJEROS

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

Primera clase.....	tres centavos
Segunda clase.....	dos centavos
Tercera clase.....	uno y medio centavos

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete ni menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia. Exceso de equipajes y encargos, quince centavos por tonelada y por kilómetro.

La Empresa, de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, llegado el caso, establecerá las tarifas que deban cobrarse para transportes por el Túnel.

A cada pasajero se le admitirán treinta kilogramos de equipaje libre.

Tarifas especiales.

Art. 35. La Empresa podrá establecer tarifas especiales, para los objetos o efectos que por no deber sujetarse prudencialmente a peso o medida, tengan que pagar mayor flete.

Base para la aplicación de las tarifas.

Art. 36. La aplicación de las tarifas se hará siempre bajo la base de la más perfecta igualdad, no pudiendo concederse a nadie ventaja que no se conceda a todos los que se hallen en las mismas circunstancias.

Preferencia del Gobierno sobre los particulares.

Art. 37. El Gobierno de México tendrá la preferencia sobre los particulares, en el transporte de la correspondencia, pasajeros y materiales pertenecientes a la Nación, en la línea de la Empresa. En caso de guerra, el Gobierno podrá usar del camino, con exclusión de cualquiera otro tráfico, por todo el tiempo que dure ésta, pero pagando los precios de tarifa fijados conforme a esta ley, con la rebaja de que se habla en seguida. En los transportes de militares o empleados que viajen en servicio público y de efectos de la Nación, se hará una rebaja de cincuenta por ciento sobre los precios de tarifa.

Transporte libre de la correspondencia.

Art. 38. El concesionario transportará gratuitamente por el término de la concesión, la correspondencia pública y empleados encargados de conducirla observando al efecto lo dispuesto en los artículos 126, 127 y 128 del Código Postal vigente o en los relativos si éste se modifica.

Rebajas en transportes varios

Art. 39. En el transporte de postes y alambre para telégrafo, gozará el Gobierno de una rebaja de cincuenta por ciento sobre la tarifa de cuarta clase a que han de pertenecer en todo tiempo. Los rieles y materiales de construcción de ferrocarriles, gozarán también de una rebaja de veinticinco por ciento con relación a la tarifa común de

Informe anual.

cuarta clase. Por el flete de carbón de piedra de procedencia nacional o extranjera, solamente se cobrará un centavo por tonelada y por kilómetro, y el Gobierno tendrá en ella una rebaja de la tercera parte.

Art. 40. La Empresa presentará á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en cada mes de Enero y bajo protesta de ser verídico y exacto, un informe anual en el que se manifestará:

I. Los nombres de los tenedores de acciones y de los lugares de su residencia, hasta el punto en que sea posible fijarlos.

II. Los nombres y residencia de los directores y de los empleados de la Compañía.

III. Una reseña de la línea del camino que haya sido reconocida, y de la línea que se haya fijado para la construcción del camino.

IV. La cantidad recibida por pasajeros y el número de éstos en cada clase.

V. La cantidad recibida por fletes y el número de toneladas transportadas.

VI. Una relación del gasto de dicho camino y de sus construcciones fijas.

VII. Una relación de los adeudos de dicha Empresa, en que se pondrá de manifiesto las diversas especies de ellos; cuya relación se presentará al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas el día 1º de Enero de cada año o lo más pronto posible después de esa fecha.

VIII. Las noticias estadísticas que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 41. Las concesiones hechas por este Contrato, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no constituir el depósito que expresa el artículo 45 de este Contrato.

II. Por no comenzar los trabajos tanto de reconocimiento como de construcción y no terminarse la del Túnel de Dolores hasta Catorce en los cuatro años estipulados en el artículo 5º

III. Por ceder, traspasar o enajenar esta concesión o los derechos que de ella se derivan, a cualquier gobierno o estado extranjero, o por admitirlos como socios en la Empresa.

El Ejecutivo declarará administrativamente la caducidad, tan luego como haya mérito para ello.

Caducidad de las concesiones.

Art. 42. En caso de caducidad por falta de cumplimiento de lo que se previene en los artículos 3º y 5º, perderá la Empresa las concesiones otorgadas por este Contrato, de las cuales podrá disponer libremente el Ejecutivo de la Unión, pero la Empresa retendrá la propiedad de los edificios que haya construído, y la parte de ferrocarril y telégrafo que pueda haber establecido, así como los materiales, máquinas y herramientas empleados en las obras. El Gobierno de la República o el individuo o compañía a quien pueda haber concedido el derecho de disponer de todo, lo tendrá expedito para el efecto, me-

diante el pago previo que corresponda, que se hará conforme al avalúo que con este fin se verificará por dos peritos nombrados, uno por cada parte, cuyos peritos nombrarán un tercero antes de comenzar sus operaciones, para que decida en caso de que haya falta de conformidad.

Si la caducidad fuere causada por enajenación, hipoteca o traspaso de la concesión a un gobierno extranjero o por admitirlo como socio, la Empresa perderá, en beneficio de la Nación, la parte del camino que hubiere construído, en el caso de que la enajenación, hipoteca o traspaso, haya sido hecha con consentimiento y aprobación de la Empresa.

Rebaja en transporte de colonos e inmigrantes

Art. 43. Los colonos o inmigrantes en su transporte por la línea de la Empresa, gozarán de las rebajas estipuladas en el artículo 37, expidiéndose al efecto órdenes especiales por la Secretaría de Fomento.

Facultad del Gobierno para poner alambres telegráficos.

Art. 44. El Gobierno Federal tendrá derecho de mandar colocar uno o dos alambres telegráficos en los postes de la línea de la Empresa, cuyo servicio será prestado gratuitamente. El Gobierno Federal establecerá sus oficinas con entera independencia de las de la Empresa y conservará el derecho de tener él o los referidos telégrafos mientras los administre y posea por sí mismo.

Depósito de garantía.

Art. 45. Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae el concesionario por el presente Contrato, depositará en el plazo de quince días en el Banco Nacional de México, cinco mil pesos en títulos de la Deuda Pública no diferida, cuyo depósito perderá en caso de caducidad, siendo causa de insubsistencia del mismo contrato, no verificar el concesionario el mencionado depósito en el plazo estipulado.

Prohibición de traspasar contrato sin permiso.

Art. 46. Este Contrato no podrá traspasarse sin previo consentimiento del Ejecutivo de la Unión.

México, Agosto veintidós de mil ochocientos noventa y seis.—*Francisco Z. Mena.*—*Trinidad García.*

Es copia. México, Octubre 30 de 1896.

Santiago Méndez,
Oficial Mayor.



DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS

ESTAMPILLAS POR VALOR DE VEINTICINCO PESOS
DEBIDAMENTE CANCELADAS

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos, y el Señor Licenciado Luis Ibarra, como representante de la Mexican Pacific Co., para la construcción de un muelle en el puerto de Acapulco, Estado de Guerrero.

Autorización para construir un muelle que provisionalmente podrá ser de madera, pero de hierro o mampostería en definitiva.

Art. 1.— Se autoriza a la Empresa la “Mexican Pacific Co.”, para que por su cuenta construya un muelle en el puerto de Acapulco, Estado de Guerrero, conforme al proyecto que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pudiendo ser de madera por de pronto, pero dentro de treinta años deberá ser metálico o de mampostería.

Plazo en que la Empresa presentará el proyecto del muelle definitivo.

La Empresa queda obligada a presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el proyecto del muelle definitivo, un año antes de que termine el plazo de treinta años antes indicado, para la explotación del provisional de madera.

Dotación completa del muelle.

Se dotará al muelle de todos los aparatos y útiles necesarios para su servicio, entre los cuales se incluirán los pescantes para la fácil carga y descarga de las mercancías y se instalará el suficiente número de grúas.

Vía férrea sobre el muelle.

Se construirá una vía férrea sobre el muelle prolongándola lo necesario para transportar las mercancías de la misma Empresa.

Lanchas de alijo.

La Compañía puede igualmente establecer las lanchas de alijo que juzgue necesarias para el buen servicio del muelle.

Alumbrado del puerto y del muelle.

La misma Empresa tiene la obligación de establecer en el lugar más adecuado, luces de puerto, compuestas de una cabaña y un fanal de 6º orden, previa la aprobación del plano respectivo por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; y también establecerá en las extremidades del muelle, faroles de cristal verdes y rojos.

Boyas de amarre.

También se obliga a colocar boyas de amarre a lo largo de los costados del muelle en donde se considere necesario para el atraque de las embarcaciones que allí arriben a ejecutar carga o descarga.

Dragado si fuere necesario.

Art. 2.— Si fuere necesario dragar la bahía cerca del muelle para obtener la profundidad necesaria para recibir barcos de buen calado, la Empresa ejecutará dichas obras por su cuenta.

Almacenes para mercancías.

Art. 3.— La Compañía podrá construir almacenes para la guarda de las mercancías, pero si con ello necesitare ocupar parte de la zona marítima, solicitará previamente la aprobación del proyecto respectivo, de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Inspección de las obras.

Art. 4.— La Compañía queda obligada a hacer todos los gastos de conservación y reparación que se requieran para que el muelle, almacenes y vías férreas estén en buen estado de conservación mientras permanezcan a su cuidado, y el Gobierno tendrá el derecho de inspeccionar el muelle, almacenes y vías férreas, por medio de los Ingenieros que al efecto comisione y ordenar se hagan las reparaciones que fueren necesarias.

Plazo para presentar los proyectos.

Art. 5.— El proyecto detallado, especificaciones definitivas y presupuesto del muelle y de sus accesorios, almacenes y vías férreas, serán presentados para la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas dentro del plazo de nueve meses, contados desde la promulgación de este contrato.

Partes del proyecto:

El proyecto se compondrá de:

Plano de localización.

I.— Un plano del puerto en que se indique la localización del muelle.

Planos del muelle.

II.— Plano del muelle, elevación, cortes longitudinales y el número de transversales necesarios para dar a conocer el sistema de construcción con todos sus detalles y éstos en una escala en que puedan apreciarse debidamente.

Memoria descriptiva.

III.— Una memoria descriptiva del proyecto.

Plazo para comenzar las obras.

Art. 6.— Las obras de construcción principiarán dentro de seis meses de la fecha de la aprobación de los planos.

Plazo para terminar las obras.

El muelle deberá estar terminado con sus accesorios, almacenes y vías férreas, dentro de tres años contados desde la fecha de la promulgación del presente contrato.

Libres importaciones.

Art. 7.— La Compañía podrá importar, libres de derechos de importación, las mercancías y efectos que necesite para la construcción del muelle provisional y definitivo, previa la calificación respectiva que haga, en cada caso, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para lo cual se remitirán por triplicado a dicha Secretaría los documentos necesarios para su tramitación.

Tarifa para cobrar por la Compañía.

Art. 8.— La Compañía tendrá derecho de cobrar una retribución por el uso del muelle durante el tiempo de este contrato conforme a la tarifa que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en el concepto de que no se cobrará más de un peso por tonelada.

Esta retribución sólo podrá comenzar a cobrarse cuan-

do quede autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El Gobierno podrá hacer uso del muelle y de sus accesorios para la carga y descarga de los efectos de su propiedad, sin pagar a la Empresa retribución alguna.

Sujeción a las disposiciones vigentes y futuras.

Art. 9.— La Compañía se obliga a cumplir con las disposiciones fiscales vigentes o que en lo sucesivo se expidieren.

Duración del contrato.

Art. 10.— Este contrato regirá por el mismo término de noventa y nueve años que el contrato celebrado para la construcción y explotación de un Ferrocarril entre Acapulco y el Pie de la Cuesta, Estado de Guerrero, y se contará desde dicha fecha para que el muelle, ferrocarril del mismo, almacenes y demás accesorios pasen a poder del Gobierno sin gravamen alguno.

En caso de que por alguna circunstancia especial o por cambio de localización del puerto, fuere necesario variar la del muelle, la Empresa tiene la obligación de trasladarlo adonde mejor preste sus servicios a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, previo arreglo que se haga con la misma Secretaría respecto al plazo en que tengan que hacerlo, pero sin que en ningún caso el Gobierno le otorgue indemnización alguna.

Depósito de garantía.

Art. 11.— Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae el concesionario por el presente contrato, queda depositada por la Empresa, en el Banco Nacional de México, la cantidad de (\$ 2,000.00) dos mil pesos, en títulos de la Deuda Pública, los que perderá en caso de caducidad.

Nacionalidad mexicana de la Empresa.

Art. 12.— Para todo lo relativo a este contrato, la Empresa se considerará como mexicana, y las personas que la forman no podrán hacer valer otros derechos que los que las leyes mexicanas otorguen a los ciudadanos mexicanos, ni ocurrir a otros tribunales que los competentes de la República.

Caducidad del contrato:

Art. 13.— Este contrato caducará:

Proyectos fuera de plazo.

I.— Por no presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el proyecto de muelle en el plazo estipulado en el artículo 5.

Comienzo y terminación de las obras fuera de plazo.

II.— Por no comenzar ni concluir las obras en el plazo fijado en el artículo 6.

Interrupción del servicio por más de seis meses.

III.— Por interrumpir el servicio del muelle por más de seis meses sin causa debidamente justificada y aceptada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

No reparar el muelle en el plazo de un año.

IV.— Por no proceder en el plazo de un año a verificarse las reparaciones necesarias en el muelle para el buen servicio, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Proyecto definitivo fuera de plazo.

V.— Por no presentar el proyecto del muelle definitivo en el plazo fijado en el artículo 1.

Relación del contrato con Gobierno extranjero.

VI.— Por traspasar el presente contrato a algún Gobierno extranjero o admitirlo como socio.

Traspaso del contrato sin autorización.

VII.— Por traspasarlo a algún individuo o Compañía

sin el consentimiento previo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La caducidad será declarada por el Gobierno Federal.

Por caducidad la Compañía pierde su propiedad.

En los casos de caducidad previstos por las fracciones III, IV, V, VI y VII, se dará por terminado el plazo de duración del contrato, y perderá la Compañía la propiedad de las obras, que pasarán a poder del Gobierno Mexicano, como se estipula en el artículo 9, y sin que tenga que pagarse indemnización alguna, cualesquiera que sean las causas que aleguen.

Contrato aprobado por las Cámaras del Congreso.
Estampillas.

Art. 14.— Este contrato se someterá a la aprobación de las Cámaras del Congreso de la Unión.

Art. 15.— Las estampillas necesarias para legalizar el presente contrato, serán ministradas por la Empresa concesionaria.

México, Julio 20 de 1907.— *Leandro Fernández*.— *Luis Ibarra*.— Rúbricas.

Es copia. México, Marzo 12 de 1908.

Gilberto Montiel,
Subsecretario.



ESTAMPILLAS DEBIDAMENTE CANCELADAS,
POR VALOR DE \$13.00 TRECE PESOS

DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS

CONCESION 5.

CONTRATO

(MUELLES EN EL RIO PANUCO)

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bomilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Señor Licenciado W. F. Buckley, en la de la "Tampico Company," para la construcción de dos muelles provisionales de madera y uno definitivo del mismo material, así como para la instalación de una tubería a través de la zona federal, en la margen derecha del Río Pánuco, bajo las condiciones siguientes:

Autorización para construir los muelles.

1^a— Se autoriza a la "Tampico Company" que en lo de adelante de este contrato se designará bajo el nombre de la Compañía, para construir dos muelles provisionales de madera y un muelle definitivo en la margen derecha del Río Pánuco, frente a terrenos de la misma Compañía.

Autorización para establecer tubería para el petróleo.

2^a— Se autoriza a la Compañía para pasar las tuberías necesarias por la zona federal del Río Pánuco, entre sus terrenos y los muelles de que habla el artículo anterior, para la carga y descarga de petróleo.

Responsabilidad de la Compañía.

3^a— Los muelles se construirán bajo la exclusiva responsabilidad de la Compañía, la que tendrá la obligación de mantenerlos en buen estado de servicio y en el concepto de que los pilotes quedarán a distancia de cuatro metros uno de otro, en el sentido perpendicular a la corriente.

Los muelles provisionales se retirarán.

4^a— Los muelles provisionales deberán ser retirados por la Compañía y por su exclusiva cuenta, al ser terminada la construcción del muelle definitivo.

Libre tránsito en la zona federal.

5^a— La Compañía se obliga a dejar libre el tráfico por la zona federal, que es de uso común.

Contrato de arrendamiento.

6^a— La Compañía queda obligada a celebrar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el contrato de arrendamiento del terreno que ocupe en la zona federal y en el cauce mismo del río, sin cuyo requisito este contrato queda insubsistente.

Duración del contrato.

7^a— La duración de este contrato es de cinco años, y al terminar este período, la Compañía queda obligada a retirar sus instalaciones, dejando las cosas en su actual

estado y sin que la Compañía tenga derecho a indemnización ninguna, a menos que de común acuerdo se convenga en prorrogar el plazo de referencia.

Aprobación de planos.

8.^a— Los muelles y la instalación de la tubería se harán de conformidad con los planos que al efecto apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Área y profundidad del dragado.

9.^a— La Compañía expresará previamente el área y profundidad del dragado que tenga que hacer para la utilización de los muelles, a fin de que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas dé la aprobación correspondiente, pero en el concepto de que los productos del dragado deberán arrojarse fuera del lecho del río en terrenos de propiedad de la Compañía o en la mar, pero de tal manera, que no puedan volver al cauce del río.

Alumbrado marítimo.

10.^a— La Compañía queda obligada a instalar, de acuerdo con la Dirección General de Faros, el alumbrado marítimo que sea necesario para que los muelles no constituyan un peligro para el tráfico fluvial.

Inspección del Gobierno.

11.^a— El Gobierno tiene el más amplio derecho de inspección, tanto durante la ejecución como durante la explotación de las obras objeto de este convenio, y la Compañía la obligación de facilitar los medios para que la inspección sea eficaz.

Reparación y conservación de las obras.

12.^a— La Compañía queda obligada a efectuar las reparaciones y demás trabajos de conservación que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le indique, pues de lo contrario se declarará insubsistente este convenio.

Las obras se retirarán por causa de utilidad pública.

13.^a— Llegado el caso de que fuese necesario retirar las obras por causa de utilidad pública, la Compañía estará obligada a retirarlas, previo aviso que le dará, con tres meses de anticipación, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, aún cuando no hayan terminado los cinco años que se fijan como duración de este convenio, y sin que la Compañía tenga derecho a indemnización ninguna; debiendo en todo caso la misma Compañía dejar debidamente arreglado el cauce y margen del río.

Fondo de inspección.

14.^a— La Compañía enterará mensualmente a la Tesorería de la Federación, y desde la fecha en que se comiencen las obras, la cantidad de (\$ 50.00) cincuenta pesos, que ingresará al fondo de inspecciones, obligación que cesará con la caducidad del permiso.

Caducidad.

15.^a— La contravención a cualquiera de las condiciones con que se otorga este permiso, será motivo de caducidad del mismo.

Evitar peligro de incendio.

16.^a— Las instalaciones deberán hacerse de manera de evitar que el petróleo caiga al río y pueda poner en peligro de incendio las obras del puerto.

Nacionalidad de la Compañía.

17.^a— La Compañía, para los efectos de esta concesión, será considerada como mexicana, por lo que cualquier controversia o litigio que pudiera suscitarse con motivo de esta concesión, se ventilará exclusivamente ante los tribunales de la República, sin que por motivo al-

guno puedan tener ingerencia los agentes Diplomáticos Extranjeros.

Traspaso de la concesión.

18.^a— La Compañía no podrá traspasar esta concesión sin la expresa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Timbres.

19.^a— Los timbres necesarios para legalizar este contrato, serán por cuenta de la Compañía.

México, 22 de Mayo de 1912.— *Manl. Bonilla.*— *W. F. Buckley.* Rúbrica.

Es copia.—México, 22 de Mayo de 1912.

M. Urquidi,

Subsecretario.

6/16



ESTAMPILLAS POR VALOR DE \$8.00 DEBIDAMENTE CANCELADAS.

DEPARTAMENTO DE OBRAS
PÚBLICAS.

CONCESION 1

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el señor Licenciado Alfredo Perezcano, en la de la Compañía Harinera del Golfo, S. A., para construir un muelle en el río Pánuco, de conformidad con lo estipulado en los artículos siguientes:

Autorización para construir el muelle.

Artículo 1º Se autoriza a la Compañía Harinera del Golfo, S. A., que en lo que sigue de este contrato se denominará «El Contratista», para que construya un muelle de madera en la ribera izquierda del río Pánuco, de conformidad con los planos que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Responsabilidad del concesionario.

Artículo 2º La construcción del muelle, por lo que se refiere a su resistencia y estabilidad, se hará bajo la exclusiva responsabilidad del contratista.

Obligación de tener el muelle en buen estado.

Artículo 3º El contratista tendrá la obligación de tener el muelle en perfecto estado de servicio, siendo responsable de cualquier accidente que pudiera producirse por la mala construcción ó instalación del muelle, ó por mal estado del mismo.

Facultad de inspección.

Artículo 4º La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tiene la más amplia facultad para inspeccionar la obra, tanto durante la construcción como durante la explotación; y la Compañía la obligación de proporcionar todas las facilidades para que dicha inspección sea eficaz.

Reparaciones.

Artículo 5º El contratista tiene la obligación de efectuar las reparaciones y demás trabajos de conservación que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le indique.

Cuota de inspección.

Artículo 6º El contratista entregará mensualmente a la Tesorería de la Federación y desde la fecha en que se comience la construcción del muelle, la cantidad de \$50.00 (cincuenta pesos), que ingresarán al fondo de inspecciones; obligación que cesará con la insubsistencia de la concesión en su caso.

Duración del contrato.

Artículo 7º El contratista queda obligado a retirar el muelle al expirar el plazo de este contrato, que se fija en cinco años, siempre que no sea prorrogado por nuevo convenio.

Libre tránsito en la zona federal.

Artículo 8º El contratista no deberá impedir el libre tránsito en la zona federal, que es de uso común.

Contrato de arrendamiento de la zona federal.

Artículo 9º Para la ocupación de la zona federal que necesite, así como de la parte del río que ocupe el muelle, el contratista deberá celebrar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el contrato de arrendamiento respectivo, sin cuyo requisito y por este sólo hecho quedará insubsistente este contrato.

No se hará servicio público.

Artículo 10º El muelle, objeto de este contrato, servirá solamente para las operaciones de carga y descarga de harina de la Compañía Harinera y no será de uso público.

El contratista se sujetará á las disposiciones vigentes.

Artículo 11º El contratista se sujetará á todas las disposiciones vigentes y que en lo sucesivo se dictaren, ya sean fiscales ó de policía.

Nacionalidad del contratista.

Artículo 12º El contratista, para los efectos de este contrato, será considerado como mexicano, por lo que cualquiera controversia que pudiera suscitarse con motivo de este mismo convenio, será ventilada exclusivamente ante los tribunales de la República.

Insubsistencia del contrato.

Artículo 13º La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá declarar insubsistente este contrato cuando el contratista falte á alguna de las estipulaciones que contiene.

Timbres.

Artículo 14º Los timbres necesarios para este contrato serán por cuenta del contratista.

México, Marzo 5 de 1912. — *Manuel Bonilla* — *Lic. Alfredo J. Perezcano*.

Es copia. México, Marzo 5 de 1912.

M. Urquidí,
Subsecretario.

6/16



ESTAMPILLAS POR VALOR DE TREINTA Y CINCO PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS

DEPARTAMENTO
DE OBRAS PUBLICAS

CONTRATO

CONCESION

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Gilberto Montiel, Subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Señor Charles Ernest Race, para la construcción de un muelle fiscal en el puerto de Ensenada, en el Distrito Norte del Territorio de la Baja California, en el lugar llamado "Punta Ensenada," bajo las condiciones siguientes:

Autorización para construir un muelle fiscal.

Art. 1.— Se autoriza al Señor Charles Ernest Race para que por sí o por medio de la Compañía que al efecto organice, construya un muelle fiscal en el puerto de Ensenada del Distrito Norte de la Baja California, en el lugar llamado "Punta Ensenada."

Plazo para presentar los planos.

Art. 2.— El muelle será de madera y piedra y se construirá conforme a los planos que para su aprobación presentará el concesionario a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dentro del plazo de seis meses contados desde la fecha de la promulgación de este contrato.

Dimensiones y equipo del muelle.

Art. 3.— El muelle deberá tener la extensión necesaria para alcanzar cuando menos una profundidad de tres metros y deberá estar dotado de las luces de situación correspondientes, boyas de ancla, bitas, escalas, pescantes, grúas y demás accesorios para un buen servicio.

Obligación de construir almacenes, y autorización para construir vías

Art. 4.— El concesionario deberá además construir los almacenes necesarios para las mercancías que se carguen o descarguen por el muelle, quedando autorizado para construir carreteras y vías de ferrocarril o de tranvías que ligen al muelle con los almacenes, entendiéndose que el muelle y los almacenes deberán quedar próximos.

Plazo para presentar planos de construcción de almacenes y vías.

Art. 5.— La construcción de los almacenes, carreteras y vías de que habla el artículo anterior, se hará conforme a los planos que para su aprobación presentará el concesionario a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dentro del plazo de seis meses contados desde la fecha de la promulgación de este contrato.

Libertad del concesionario para disponer de terrenos nacionales y de los particulares, previa expropiación.

Art. 6.— El concesionario podrá disponer de los terrenos de propiedad nacional, para la construcción de las carreteras, almacenes y vías. También podrá ocupar, si

fuere necesario, terrenos de propiedad particular, previa expropiación por cuenta del concesionario y de acuerdo con los planos que al efecto apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así como extraer de dichos terrenos los materiales que necesite para las obras, previo acuerdo de la misma Secretaría y la indemnización correspondiente.

Art. 7.—Los trabajos de construcción del muelle se comenzarán dentro de los nueve meses contados desde la fecha de la promulgación de este contrato, debiendo dicho muelle quedar terminado y dotado de todos los accesorios y dependencias necesarios a que se refieren los artículos 3 y 4 dentro de los treinta meses contados desde la fecha de la promulgación. Los accesorios del muelle deberán representarse en los planos del proyecto respectivo.

Art. 8.—La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, tendrá en todo tiempo la más amplia facultad para inspeccionar las obras objeto de este contrato, tanto durante la construcción como durante la explotación de ellas, por medio de un Inspector que al efecto comisione, y el concesionario está obligado a facilitar los medios para que la inspección sea eficaz, y de hacer por su cuenta las reparaciones que se le indiquen, a fin de que tanto el muelle como los almacenes, carreteras y vías y sus dependencias y accesorios se conserven siempre en el mejor estado de servicio. Si el concesionario no hace las reparaciones que se le indiquen, en el plazo de tres meses, contados desde la fecha en que reciba la orden para hacerlas, el Gobierno Federal procederá a ejecutarlas por cuenta del concesionario.

Art. 9.—El presente contrato durará treinta años contados desde la fecha de su promulgación.

Art. 10.—La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas dará la autorización para la explotación del muelle y sus dependencias cuando las obras estén completamente terminadas y recibidas a satisfacción de la misma Secretaría, pudiendo sin embargo autorizar la explotación de parte de las obras a pedimento del concesionario y cuando la parte que se trata de explotar pueda realmente prestar servicios y las garantías de seguridad que son necesarias.

Art. 11.—Durante el plazo de la concesión y a contar del día en que se autorice la explotación, el concesionario, para pagarse el importe de las obras, podrá empezar a recibir las siguientes cantidades:

I. Por trimestres vencidos y por conducto de la Aduana Marítima de Ensenada, el 2% sobre los derechos de importación, que establece la fracción A de la ley de 28 de Mayo de 1881, previa orden de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

II. Por trimestres vencidos y por conducto de la misma Aduana el “derecho de toneladas” en los términos que lo establece el artículo 3º de la ley de 1º de Julio de

1898, o sea a razón de diez centavos por tonelada si se trata de buque de vela, y de seis centavos por tonelada de un mil kilogramos si se trata de una embarcación de vapor, previa orden de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

III. Por trimestres vencidos y también por conducto de la Aduana Marítima de Ensenada, el “derecho de carga y descarga” que establece la fracción II del artículo 9º de la ley de 1º de Julio de 1898, incisos A y B de la fracción, es decir sobre las mercancías que entren al puerto ya sea que se carguen o descarguen en el muelle o que no hagan uso de él; pero no percibirá los derechos sobre las mercancías que se transborden de un buque a otro de los fondeados en el puerto, previa orden de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

IV. Una cuota que por el uso de los almacenes, carreteras y vías, que se fijará de común acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y el concesionario.

Art. 12.—Con el monto de lo que perciba el concesionario durante el plazo de la concesión, se considerará pagado el capital invertido en las obras y sus correspondientes intereses, y las obras, al terminar el plazo de que se trata, pasarán a ser propiedad exclusiva de la Nación, con todos sus accesorios y dependencias, en buen estado de conservación y libre de todo gravamen y sin que por ello tenga que pagar el Gobierno al concesionario indemnización alguna.

Art. 13.—Para sistemar el cobro del “derecho de carga y descarga” a que se refiere la fracción III del artículo 11 de este contrato, se calculará el peso de los efectos de importación por el que aparezca manifestado en la factura consular, y por lo que se refiere a los efectos de exportación, el peso o volumen que se consideren serán los que se asientan en los conocimientos de embarque, los cuales requerirá la Aduana antes del despacho del buque respectivo.

Art. 14.—Las mercancías pertenecientes al Gobierno Federal, podrán hacer uso del muelle así como de sus dependencias y accesorios, sin retribución alguna.

Art. 15.—Como el muelle y sus dependencias y accesorios que se contratan, se consideran de la propiedad del Gobierno Federal, los materiales, útiles y maquinaria que se necesiten para las obras, podrán ser introducidos libres de derechos de importación por una sola vez, y al efecto el concesionario presentará a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en su oportunidad, la lista de los materiales, útiles y maquinaria que considere necesarios para las obras, a fin de que si se encuentra justificada, se libre la orden correspondiente para la exención de los derechos.

Art. 16.—No obstante el derecho que se concede al concesionario para explotar el muelle y sus dependencias y accesorios, el Gobierno tendrá siempre la más amplia

Plazo de comienzo y terminación de las obras.

Inspección oficial.

Duración de la concesión.

Autorización para explotar las obras.

Forma en que se pagarán las obras, por trimestres vencidos, durante la explotación.

2% sobre derechos de importación.

Derecho de toneladas, según la ley respectiva de Julio de 1898.

Derecho de carga y descarga, según la ley respectiva.

Las obras serán nacionales, sin gasto para el Gobierno, al expirar el plazo de la concesión.

Sistematización del cobro del derecho de carga y descarga.

Mercancías del Gobierno usarán sin costo el muelle.

Exención de derechos de los materiales, útiles y maquinaria, empleados en las obras.

El Gobierno mantendrá la dirección fiscal y de policía, y el contratista acatará las disposiciones vigentes y futuras.

dirección fiscal y de policía, a fin de que los derechos de la Hacienda Pública queden completamente garantizados, pudiendo en todo caso las Secretarías de Estado respectivas, dictar las disposiciones que estime convenientes para la seguridad del puerto y de los intereses fiscales, estando por lo tanto el concesionario, en la la más estricta obligación de acatar todos los reglamentos y disposiciones vigentes relativos o los que en lo sucesivo se expidieren.

Art. 17.— El Señor Charles Ernest Race o la Compañía que al efecto organice, está obligado a asegurar por su cuenta el muelle y sus dependencias y accesorios contra incendios. La póliza del seguro, así como los refrendos anuales de ella, se harán oportunamente por el concesionario, depositándose en el Banco Nacional de México y dando aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En los casos de siniestro, el valor del seguro respectivo, cuyo monto se fijará en su oportunidad por acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y el concesionario, se aplicará a la reconstrucción del muelle o almacenes, según sea el caso, abonándose a la empresa el tiempo que duren los trabajos, además del que falte para la terminación del plazo de la construcción.

Si por convenio entre el Gobierno y el concesionario, el muelle no se reconstruye del seguro cobrado, recibirá el mismo Gobierno la parte que se hubiera hasta entonces entregado al concesionario y el resto se abonará a éste como saldo del valor del muelle, almacenes, carreteras y vías, así como de sus dependencias y accesorios, quedando este contrato rescindido y de la propiedad del Gobierno los restos de las obras, así como de sus accesorios y sus dependencias.

Art. 18.— El concesionario para garantizar el cumplimiento de este contrato, ha depositado en el Banco Nacional de México la cantidad de (\$ 3,000.00) tres mil pesos, en bonos del 3% de la Deuda Pública Consolidada, que se devolverá al concesionario al terminar el plazo de esta concesión.

Art. 19.— Este contrato caducará por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos del proyecto en el plazo que indican los artículos 2 y 5 de este contrato.

II. Por no comenzar los trabajos en el plazo estipulado en el artículo 7.

III. Por no terminar la construcción en el plazo que señala el artículo 7.

IV. Por traspasar el contrato sin previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La caducidad la declarará administrativamente el Ejecutivo de la Unión, si se llega el caso de declararla.

En caso de que la caducidad se declare, el concesio-

nario perderá a favor del Gobierno Federal el depósito que tiene constituido como garantía de su contrato.

Art. 20.— Si la caducidad fuese declarada por no haberse terminado la construcción del muelle y de sus accesorios y dependencias, el concesionario conservará la propiedad de la parte construída, pagando los derechos de importación de los materiales que hubiese importado para las obras.

Si al Gobierno conviniere, podrá expropiar la parte construída previo avalúo pericial.

De los materiales que hubiese acopiado el concesionario podrá hacer el uso que le conviniere, previo pago de los derechos de importación y sin que el Gobierno quede obligado a comprarlos.

Art. 21.— El concesionario o la Compañía que organice para la construcción y explotación de las obras objeto de este contrato, se considerará de nacionalidad mexicana, por lo que sólo los Tribunales de la República podrán conocer de cualquier controversia o litigio que pudiere suscitarse entre las partes contratantes, con motivo de las estipulaciones de este contrato.

Art. 22.— Este contrato deberá recibir la aprobación de las Cámaras del Congreso de la Unión, por lo que se refiere a la exención de los derechos de importación, para que el mismo contrato pueda entrar en vigor.

Art. 23.— Las estampillas necesarias para legalizar este contrato serán por cuenta del concesionario.

México, 13 de Julio de 1910.— *Gilberto Montiel*, Subsecretario.— *Rúbrica*.— *C. E. Race*.

Es copia. México,

Pólizas de seguros de las obras.

Depósito de garantía.

Causas de caducidad.

Por no presentar proyecto en el plazo fijado.

Por no comenzar los trabajos en el plazo fijado.

Por no terminar las obras en el plazo fijado.

Por traspaso del contrato sin autorización.

Caducidad por no concluir la obra conserva al concesionario propiedad de lo construído, pagando derechos de materiales importados.

El Gobierno podrá expropiar lo construído.

Uso libre de los materiales acopiados, pagando derechos de importación.

Nacionalidad mexicana del concesionario.

Aprobación del contrato por las Cámaras.

Estampillas.



DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS.

ESTAMPILLAS POR VALOR DE DOS PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Licenciado Salvador M. Cancino, representante de la Compañía del Puerto de Tampico, estableciendo las bases para modificar ulteriormente el contrato de concesión, fecha 30 de Agosto de 1888 y sus reformas, relativo a las obras de canalización y mejoramiento en el Puerto de Tampico.

Convenio para entregar a la Compañía del Puerto de Tampico el depósito de derechos que se citan.

Esta Secretaría dispone de la mitad del depósito para el dragado interior del puerto.

La Compañía dispone de la otra mitad, como sigue:

Reparaciones urgentes de las escolleras.

Art. 1.—La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y la Compañía del Puerto de Tampico, convienen en que el depósito existente en la Tesorería General de la Federación, en 30 de Junio de 1909, proveniente del cobro de derechos de calado y tonelaje, efectuado por la Aduana de Tampico desde Marzo de 1903 a la fecha citada, sea entregado desde luego a la Compañía del Puerto de Tampico para ser destinado a los objetos que se indican en el artículo siguiente.

Art. 2.—La Compañía pondrá a la disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la mitad del depósito que recibiere, de la cual podrá disponer ésta de la manera que a bien lo tenga, para la adquisición de dragas y para el dragado de la parte interior del Puerto de Tampico.

La Compañía del Puerto de Tampico empleará la mitad restante en los objetos que a continuación se expresan:

1º En las reparaciones de carácter urgente que requieran las escolleras, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y hasta donde alcance la mitad del depósito, una vez deducido el presupuesto de los gastos de los trabajos de reconocimiento y proyecto de terminación y perfeccionamiento a que se refiere la fracción siguiente.

Reconocimientos de las escolleras y estudios técnicos para proyectar obras de canalización del puerto.

Plazo para presentar planos y presupuesto de las obras.

Aprobado el proyecto, se celebrará contrato para ejecución de las obras en substitución del actual.

Ejecución de las obras en el plazo estipulado.

Conservación de las obras por plazo estipulado.

Sistema seguido para cubrir los gastos de las obras.

Parte necesaria de los derechos, aplicable a la Compañía, para conservación obras y amortización e interés del capital invertido.

Si no bastaren los derechos, se aplicará subvención necesaria.

Circunstancias a que se subordinará el monto del subsidio.

2º En los trabajos de reconocimiento de las escolleras, de sondeos y demás estudios técnicos que sean necesarios para levantar un plano de las obras de canalización del Puerto, tal como en la actualidad se encuentran, y para formular un proyecto y presupuesto de terminación y perfeccionamiento de esas obras, de acuerdo con las instrucciones que sobre este último punto recibiere de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 3.—La Compañía presentará a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, dentro de un plazo de seis meses, a contar de la fecha en que se firme el convenio respectivo, los planos y presupuestos de las obras de terminación y perfeccionamiento a que antes se ha referido.

Art. 4.—Una vez aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos y presupuestos de la terminación de las obras del Puerto, de común acuerdo, la Secretaría y la Compañía celebrarán un contrato de obras que sea modificación y substituya al actual contrato de concesión, fecha 30 de Agosto de 1888, sobre las bases siguientes:

Primera. La Compañía del Puerto de Tampico, dentro del plazo que se estipule, se obligará a ejecutar las obras comprendidas en los planos y presupuestos aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Segunda. La conservación de las obras del Puerto, por el término que se estipule en el contrato de modificación, quedará a cargo de la Compañía del Puerto de Tampico.

Tercera. Para cubrir los gastos de terminación de las obras y de conservación de las mismas en los términos de los incisos que anteceden, se seguirá, en lo posible, el mismo sistema establecido en el contrato de Agosto de 1888 y sus reformas, esto es:

(a) Se aplicará a la Compañía la parte del producto de derechos de barra y tonelaje que sea necesario para la conservación de las obras y para que en el tiempo de duración del contrato definitivo, quede amortizado el capital que invierta la Compañía en la terminación de las obras del Puerto de Tampico, más el interés respectivo. El resto ingresará al Erario Federal.

(b) Si el total de los derechos de barra y de tonelaje no bastare para la conservación, para réditos y amortización, se aplicará a la citada Compañía, por vía de subvención, pagadera en el tiempo y forma que de mutuo acuerdo se convenga, la cantidad necesaria para que pueda amortizarse lo invertido en la terminación de dichas obras.

Para fijar dicho subsidio, se tendrá en cuenta el presupuesto de la terminación de las obras que de común acuerdo formulen la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y la Empresa, según los planos que apro-

Perjuicios por fuerza mayor a cuenta del Gobierno.

Saldo del subsidio, según contrato de 30 de Agosto de 1888.

Depósito de garantía.

La Compañía percibirá los derechos que se sigan cobrando, hasta firmar contrato definitivo.

Estampillas.

bare aquella, el costo probable de los gastos de conservación y reparación, y el producto estimativo de los derechos de barra y tonelaje.

Art. 5.—Si por causa de fuerza mayor, las obras de canalización sufrieren algún perjuicio durante la vigencia del contrato definitivo de reformas, las pérdidas ocasionadas por dicha causa serán de la exclusiva cuenta del Supremo Gobierno, y como consecuencia de ello, llegado el caso, será obligatoria la reforma del contrato que entonces estuviere vigente, en el sentido de abonar a la Compañía, tanto el tiempo que fuere necesario para reparar los desperfectos, cuanto el monto de éstos, y por lo mismo, a juicio de la Compañía, o bien se prorrogará por el tiempo adicional necesario la duración del contrato definitivo, o bien el Supremo Gobierno otorgará a la Compañía un subsidio adicional, pagadero en la misma forma y tiempo que el que se prevee en la parte final del inciso b, fracción III de la base III.

Art. 6.—El saldo del subsidio a la Compañía, según contrato de 30 de Agosto de 1888, que actualmente existe depositado en la Tesorería General en Bonos de la Deuda Interior Amortizable, por valor nominal de \$237,000.00, producto de la conversión de los primitivos Bonos de subvención, será entregado a la Compañía al firmar este convenio.

Art. 7.—Para garantizar las obligaciones que contraiga la Compañía con el contrato de reformas, subsistirá el depósito de \$150,000.00 que, en Bonos de la Deuda Interior Amortizable, existe en el Banco Nacional de México. Una vez entregadas al Gobierno las obras del Puerto, de acuerdo con los planos aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de este depósito se devolverá a la Compañía la cantidad de \$100,000.00, quedando los \$50,000.00 restantes como garantía de las obligaciones que asuma respecto a la conservación de dichas obras.

Art. 8.—Desde el 1º de Julio y hasta que se firme el contrato de reformas definitivo, la Aduana de Tampico seguirá cobrando los derechos de calado y tonelaje, y el importe de los mismos será entregado a la Compañía del Puerto de Tampico para que sea distribuido por mitades y aplicado a los objetos que se expresan en el inciso II de este convenio.

Art. 9.—Las estampillas necesarias para legalizar el presente contrato serán suministradas por la Compañía.

México, Octubre 12 de 1909. —Leandro Fernández.—
Salvador M. Cancino.—Rúbricas.

Es copia.

México,



UNA ESTAMPILLA POR VALOR DE CINCUENTA CENTAVOS,
DEBIDAMENTE CANCELADA

DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS

CONCESION

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Leandro Fernández, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Licenciado Salvador M. Cancino, representante de la Compañía del puerto de Tampico, reformando el artículo 6 del contrato de 12 de Octubre de 1909, que establece las bases para modificar ulteriormente el contrato de concesión de 30 de Agosto de 1888 y sus reformas, relativo a las obras de canalización y mejoramiento en el puerto de Tampico.

Reforma del art. 6 del contrato de 12 de Octubre de 1909.

Art. 1º — Se reforma el artículo 6 del contrato de 12 Octubre de 1909 que establece las bases para modificar ulteriormente el contrato de concesión de 30 de Agosto de 1888 y sus reformas, relativo a las obras de canalización y mejoramiento en el puerto de Tampico, en la forma siguiente:

Se entregará a la Compañía el saldo de subsidio según contrato de 30 de Agosto de 1888.

“Art. 6.— El saldo de subsidio a la Compañía, según contrato de 30 de Agosto de 1888, que actualmente existe depositado en la Tesorería General en Bonos de la Deuda Interior Amortizable, por valor de \$ 237,300.00 doscientos treinta y siete mil trescientos pesos, producto de la conversión de los primitivos Bonos de subvención, será entregado a la Compañía al firmarse este convenio.”

En vigor los demás artículos.

Art. 2º — Quedan en todo su vigor y fuerza los demás artículos del contrato de 12 de Octubre de 1909, a que se refiere el artículo anterior.

Estampillas.

Art. 3º — Los timbres para legalizar este contrato serán por cuenta de la Compañía del puerto de Tampico.

México, 18 de Febrero de 1910.—*Leandro Fernández.*
—*Salvador M. Cancino.*—Rúbricas.

Es copia.



ESTAMPILLAS POR VALOR DE QUINCE PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS

DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS

CONCESION

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Ciudadano Armando I. Santacruz, modificando el de 27 de Mayo de 1909, si a su vez modifica el de 29 de Mayo de 1908, relativo a la limpia, mejoramiento y conservación de los ríos Pichualco, Teapa, Tacotalpa, Nacajuca, Grijalva, Cunduacán, Río Seco y Cuzcuchapa, de los Estados de Tabasco y Chiapas.

Modificación del artículo II del contrato citado, para activar obras en el río Pichualco.

Art. I.—Considerando conveniente activar las obras de limpia y mejoramiento que se están haciendo en el río de Pichualco, se ha convenido en modificar el artículo II del citado contrato, en la forma siguiente:

Aumento de un subsidio por los meses de Abril, Mayo y Junio.

“Art. II.—La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, además de los (\$ 18,000.00) dieciocho mil pesos anuales asignados según contrato de 27 de Mayo de 1909, aumenta la cantidad de (\$ 15,000.00) quince mil pesos, a razón de (\$ 5,000.00) cinco mil pesos, mensuales, correspondiendo a los meses de Abril, Mayo y Junio del presente año, exclusivamente para las obras de limpia y mejoramiento del río Pichualco.”

En vigor las demás estipulaciones.

Art. II.—Quedan en todo su vigor y fuerza las demás estipulaciones del contrato de 29 de Mayo de 1908, que no hayan sido modificadas por el presente.

Estampillas.

Art. III.—Las estampillas para la legalización de este contrato, serán por cuenta del señor Armando I. Santacruz.

México, 29 de Marzo de 1912.—*Manuel Bonilla.*—*A. I. Santacruz.*—Rúbrica.

Es copia.



DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS

CONCESION 2.

ESTAMPILLAS POR VALOR
EN JUNTO DE \$21.00, DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO

(MUELLE CAMPECHE)

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Ciudadano Juan Zubaran, por su propio derecho, para la prolongación del muelle fiscal del Puerto de Campeche, bajo las condiciones siguientes:

Autorización para prolongar el muelle.

Art. 1º Se autoriza al Señor Juan Zubaran para que por sí o por medio de la Compañía que al efecto organice, construya un muelle adicional o prolongación del muelle fiscal del Puerto de Campeche, la cual explotará el concesionario y adquirirá más tarde el Gobierno Federal, de acuerdo con las estipulaciones del presente contrato.

La prolongación será de cemento armado y se ejecutará según planos que apruebe la Secretaría.

Art. 2º La prolongación será de cemento armado y tendrá ciento cincuenta y tres metros (153^m00) de largo, por trece metros (13^m00) de ancho.

La prolongación del muelle se llevará a efecto de conformidad con las especificaciones, planos y presupuesto que el contratista deberá presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en un plazo que no excederá de tres meses, contados desde la fecha del presente contrato.

Fecha en que deben comenzar y terminar los trabajos.

Art. 3º Los trabajos para la prolongación del muelle de que se trata, comenzarán a más tardar a los tres meses, contados desde la fecha de la aprobación de las especificaciones, planos y presupuesto a que se refiere el artículo anterior.

La aprobación la dará precisamente por escrito la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El muelle deberá quedar terminado, a más tardar, a los dos años, contados desde la fecha de la aprobación de las especificaciones, planos y presupuesto.

Accesorios del muelle.

Art. 4º El concesionario queda obligado a establecer las escalas y defensas que sean necesarias, así como dos pescales y dos grúas: una para levantar bultos hasta de una tonelada de mil kilogramos, y otra para levantar bultos hasta

de cinco mil kilogramos de peso; grúas que rodarán sobre su vía correspondiente. También se establecerán luces de situación, postes de amarre y en general todo lo necesario para un buen servicio.

Autorización para construir un almacén.

Art. 5º El concesionario queda autorizado para construir un almacén en el lugar que se designará en los planos a que hace referencia el art. 2º El almacén tendrá sesenta metros de largo por dieciocho de ancho, y estará dividido en compartimientos para la mejor distribución de las mercancías; sus muros serán de mampostería, techos de teja de arcilla y con las puertas convenientes para la entrada y salida de las mercancías.

La construcción se hará también conforme a las especificaciones, planos y presupuesto, que se presentarán a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, al mismo tiempo que las especificaciones, planos y presupuesto del muelle.

Plazos para comenzar y terminar el almacén.

El almacén será construido de manera que su capacidad pueda aumentarse cuando el tráfico lo requiera.

Art. 6º Para comenzar la construcción del almacén y para terminarla, los plazos serán los mismos que se señalan para dar principio y terminar las obras de la prolongación del muelle.

Vía férrea para el servicio del muelle.

Art. 7º El concesionario establecerá igualmente, una doble vía férrea de sesenta centímetros de anchura, que correrá desde el almacén hasta el extremo del muelle y estará destinada a la carga y descarga de mercancías.

La construcción de dicha vía se efectuará de acuerdo con las especificaciones, planos y presupuesto que al efecto deberá presentar el concesionario a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para su aprobación, y deberá quedar terminada al mismo tiempo que el almacén y el muelle.

Equipo de la vía férrea.

Art. 8º Se autoriza al concesionario para dotar la vía de que habla el artículo anterior, con diez plataformas de hierro, con capacidad hasta de dos mil kilogramos cada una y las cuales estarán destinadas especialmente á los servicios materia de este contrato.

Obligación del contratista de demoler la galera existente y de trasladar la báscula del Gobierno al nuevo almacén.

Art. 9º El concesionario queda obligado a demoler la galera que actualmente ocupa una parte del muelle existente y a trasladar la báscula del Gobierno a uno de los departamentos del nuevo almacén, quedando facultado para usar en la construcción de éste los materiales que puedan utilizarse de los que resulten de la demolición de la galera, previo permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Todas las obras se ejecutarán por cuenta del contratista.

Art. 10º Todas las obras mencionadas deberán ejecutarse por cuenta exclusiva del concesionario, o de la Compañía que organice, de conformidad, como ya se dijo, con las especificaciones, planos y presupuesto que al efecto apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Obligación del contratista de reparar el muelle actual y conectarlo con la prolongación.

Art. 11º El contratista queda obligado a hacer en el muelle existente las reparaciones y obras que sean necesarias para ponerlo en conexión con las obras de prolongación, objeto de este contrato.

Art. 12º El concesionario queda obligado a mantener

Obligación del concesionario de mantener el fondo necesario al rededor del muelle.

durante todo el tiempo de este contrato, los fondos necesarios al rededor del muelle para que puedan atracar a él embarcaciones, en baja marea, hasta de un metro de calado.

Al efecto, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas procurará hacer, dentro de los seis meses siguientes a la firma de este contrato, una limpia a los lados del muelle actual y en el lugar de emplazamiento de la prolongación, con el fin de dragar unos cinco mil metros cúbicos de azolve como máximo.

Derecho de inspección de las obras por parte del Gobierno.

Art. 13º El Gobierno tendrá el más amplio derecho de inspección, tanto durante la ejecución de los trabajos, como durante la explotación del muelle, y el concesionario la obligación de dar todas las facilidades para que la referida inspección sea eficaz. El concesionario queda obligado a hacer en el muelle, almacén y vías férreas las reparaciones que le indique la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Cuota de inspección.

Art. 14º El concesionario contribuirá con la cantidad de \$100.00 (cien pesos) mensuales, que enterará en la Tesorería de la Federación para el fondo de inspecciones.

Duración del contrato y rescate del muelle.

Art. 15º La duración de este contrato será de veinte años, contados desde la fecha en que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas autorice la explotación de la prolongación, objeto de este contrato. Al concluir dicho período, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá rescatar el muelle, pagando al concesionario 80% (ochenta por ciento) de su valor, estimado conforme al presupuesto que apruebe la misma Secretaría.

El Gobierno Federal podrá, sin embargo, rescatar el muelle antes de los veinte años fijados en este artículo, al finalizar cada uno de los cuatro quinquenios, pagando el costo de construcción fijado por el presupuesto que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con la tabla siguiente:

TABLA DE RESCATE.

Si el Gobierno rescata el muelle:

Al concluir las obras, pagará el costo de ellas, según presupuesto aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, más el 30% (treinta por ciento) del importe de dicho presupuesto.

A los cinco años, el importe del citado presupuesto, más el 20% (veinte por ciento) de él.

A los diez años, el importe del repetido presupuesto, más el 10% (diez por ciento) del mismo.

A los quince años, el Gobierno pagará el importe del presupuesto aprobado; y

Por último, á los veinte años, el 80% (ochenta por ciento) del importe del presupuesto.

Condiciones de explotación del muelle.

Art. 16º El concesionario queda autorizado para explotar el muelle de Campeche durante el plazo de veinte años, a que se refiere el artículo anterior, en las condiciones siguientes:

A. El contratista podrá cobrar, durante el plazo de este contrato, una cuota de muellaje que no podrá exceder de \$0.75 (setenta y cinco centavos) por cada tonelada de mil kilogramos o fracción de tonelada, de mercancías que entren al puerto de Campeche o salgan de él.

B. El cobro de la cuota de muellaje se hará en los efectos de importación extranjera, tomando como base el peso manifestado en la factura consular. En todos los demás casos, la base será sobre el peso que declaren los conocimientos de embarque o los manifiestos de descarga. Los datos los proporcionará la Aduana Marítima al concesionario antes del despacho del buque respectivo.

C. Queda expresamente entendido que la cuota de muellaje solamente se aplicará a las mercancías o efectos que tengan que despacharse por la Aduana de Campeche.

D. Las cuotas de muellaje serán en todo caso iguales para todos los causantes.

Art. 17º Si al terminar el plazo de veinte años la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas no estimare ventajoso para los intereses generales del comercio el rescate del muelle y sus almacenes en los términos del art. 15, podrá acordar en la forma legal que proceda, un nuevo período de veinte años de explotación, y al fin de los cuales el muelle, almacenes y vía férrea podrán pasar a poder del Gobierno, sin desembolso alguno por parte del Erario Federal.

Art. 18º Al terminar el nuevo plazo de veinte años, el muelle, almacenes y vía férrea, con todos sus accesorios, pasarán a poder exclusivo de la Nación, libres de todo gravamen y en buen estado de servicio.

El Gobierno Federal podrá, sin embargo, si así le conviniera, rescatar el muelle, vía férrea, almacenes y sus accesorios, antes de la conclusión del nuevo período, en las condiciones que se indican en la tabla siguiente:

TABLA DE RESCATE PARA EL SEGUNDO PERIODO

Si el Gobierno rescata, pasados los primeros cinco años del segundo período, pagará al contratista el 70% (setenta por ciento) del importe del presupuesto a que se refiere el artículo 15.

Si el rescate se verifica a los diez años, el Gobierno pagará el 60% (sesenta por ciento) del mismo presupuesto.

Si se rescata a los quince años, el pago será solamente del 50% (cincuenta por ciento).

A los 40 años, el muelle, almacenes y vía férrea y sus accesorios pasarán a ser propiedad exclusiva de la Nación, como ya se dijo en el art. 18.

El rescate podrá efectuarse en cualquiera de los plazos marcados en este artículo y en el art. 15, siempre que el Gobierno Federal dé el aviso correspondiente al concesionario un año antes de concluir el quinquenio respectivo.

Art. 19º La cuota de muellaje comenzará a cobrarse cuando las obras estén concluídas y recibidas a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; pero si

ésta estimare que puede ponerse al servicio una parte de la prolongación del muelle, antes de que la obra esté concluída, podrá otorgarse al concesionario la autorización para operar en la parte concluída, cuando por los informes que se suministren a la misma Secretaría resulte que ésto puede convenir a los intereses del comercio. En este caso, el muellaje podrá comenzar a cobrarse desde que se ponga en explotación la primera parte de la prolongación del muelle.

Art. 20º El concesionario no cobrará cuota de muellaje por la carga o descarga de mercancías y efectos pertenecientes al Gobierno Federal o al Estado de Campeche.

Art. 21º El concesionario estará obligado a cumplir estrictamente con las disposiciones vigentes o que en lo sucesivo se dictaren, relativas a la seguridad y garantía de los intereses fiscales, así como a las prevenciones de policía del puerto, debiendo quedar para todos estos efectos el muelle, almacenes, vía férrea y sus accesorios, bajo la dependencia de la Aduana Marítima y la Jefatura del Puerto.

Art. 22º El concesionario podrá efectuar las obras a que se refiere el presente contrato, por sí mismo o por medio de la Compañía que al efecto organice.

Dicha Compañía deberá estar organizada conforme a las leyes mexicanas, será de nacionalidad mexicana y se someterá expresamente a las prevenciones sobre facultad económico-coactiva, de que trata el artículo 9º de la Ley de Reorganización de la Tesorería y Creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1903.

Esta facultad no podrá ejercerse sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato, que conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar a devolverlo; pero sí podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

Art. 23º El concesionario o la Compañía deberá tener en la Ciudad de México un apoderado debidamente autorizado para representarlo en sus relaciones con el Gobierno Federal, aun cuando su domicilio legal quede en el puerto de Campeche.

Art. 24º El concesionario o la Compañía que éste organice para la ejecución de las obras, no podrá traspasar esta concesión sin consentimiento expreso de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En ningún caso podrá traspasar esta concesión o tomar como socio a algún Gobierno extranjero.

Art. 25º El concesionario podrá emplear en la construcción del muelle Ingenieros expertos u operarios extranjeros; pero en igualdad de circunstancias deberá preferir a los de nacionalidad mexicana.

Durante la explotación del muelle, se obliga a emplear exclusivamente mexicanos, salvo el caso de tener que necesitar servicios de expertos extranjeros, en cuyo caso dará especial aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de los extranjeros a quienes desee ocupar, con objeto de que la misma Secretaría otorgue al concesionario el permiso correspondiente.

La carga del Gobierno no pagará cuota de muellaje.

Obligación del concesionario de observar las disposiciones vigentes, fiscales o de policía.

Nacionalidad de la Compañía.

Representante en la Ciudad de México.

No podrá traspasarse este contrato sino con autorización de la Secretaría.

Obligaciones de emplear a Ciudadanos mexicanos en los trabajos de explotación del muelle.

Si al finalizar los veinte años, el Gobierno no rescata el muelle, procederá un nuevo período de igual duración.

Al terminar el nuevo período, el Gobierno entrará en poder del muelle, almacenes y sus accesorios.

Fecha en que deberá empezar a cobrarse el importe del muelle.

Deposito de garantía.

Art. 26º Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae el concesionario, él mismo depositará en el Banco Nacional de México la cantidad de \$5,000.00 (cinco mil pesos), en bonos de la Deuda Pública Consolidada, dentro de treinta días de firmado el contrato.

Dicho depósito se devolverá al concesionario al ser concluidas las obras y recibidas a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Causas de insubsistencia o caducidad del contrato

Art. 27º Este contrato quedará insubsistente por no constituir el depósito de garantía de que habla el artículo anterior, y caducará por cualquiera de las causas siguientes:

A. Por no comenzar los trabajos dentro de los plazos señalados en los arts. 3º y 6º

B. Por no terminar los trabajos dentro de los plazos fijados en los arts. 3º, 6º y 7º, salvo los casos de fuerza mayor, debidamente comprobados o denunciados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

C. Por interrumpir el servicio durante cuatro meses sin causa debidamente justificada.

D. Por no presentar los planos, especificaciones y presupuesto dentro de los plazos señalados en este contrato.

En los casos de caducidad A y B, el concesionario perderá, en favor del Gobierno Federal, el depósito de garantía a que se refiere el art. 26.

Manera de declarar la caducidad.

Art. 28º La caducidad será declarada administrativa-mente por el Ejecutivo, previa audiencia con el concesionario, al que se le señalará un término para que dentro de él dé las explicaciones que creyere convenientes.

Transcurrido este término, el Ejecutivo practicará nuevas investigaciones si lo creyere necesario y pronunciará su resolución.

Efectos de la caducidad.

Art. 29º Si llegare a declararse la caducidad, las obras pasarán inmediatamente a poder de la Nación, perdiendo el concesionario todo derecho a las mismas obras.

El contrato será aprobado por la Secretaría de Hacienda.

Art. 30. Este contrato se someterá a la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Timbres del contrato.

Art. 31º Los timbres necesarios para este contrato serán por cuenta del contratista.

México, 7 de Marzo de 1912.—*Manuel Bonilla*.—*Juan Zubaran* (rúbrica).

Es copia que certifico.

México,

El Subsecretario,



DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS

CONCESION 3

6/16

ESTAMPILLAS POR VALOR EN JUNTO DE \$510.00 (QUINIENTOS DIEZ PESOS), DEBIDAMENTE CANCELADAS.

CONTRATO

(Depósito de Carbón en Veracruz)

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el señor Humberto I. Braschi, apoderado del señor Edward J. Berwind, para el establecimiento de un depósito de carbón en el puerto de Veracruz.

Se autoriza el establecimiento del depósito.

I. Se autoriza al señor Edward J. Berwind para que por sí ó por medio de la Compañía que al efecto organice, establezca un depósito de carbón en el puerto de Veracruz.

Localización del depósito.

II. El depósito de carbón se localizará en la mitad del lote A-2, calle entre los lotes A-2 y A-3, lote A-3, calle entre los lotes A-3 y A-4 y mitad del lote A-4 del Malecón II-A, entre el muelle Pearson y el flotante de la Compañía Terminal de Veracruz, de conformidad con el plano que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y que al efecto deberá presentar el concesionario á la misma Secretaría.

Obligación de poner muelles flotantes para conservar la berma del malecón II-A.

III. El Malecón II-A está construído en tres metros de profundidad en marea baja, y para asegurar su estabilidad tiene por el frente, del lado del mar, una berma de arena de treinta metros de anchura, á cuya distancia la profundidad es de ocho metros cincuenta centímetros en marea baja, por lo que el contratista señor Berwind se obliga á poner muelles flotantes para no debilitar la berma de que se trata, con obras de dragado para el acceso de los buques.

Obligación de cercar el terreno dedicado a las instalaciones y obligación de presentar planos.

IV. El concesionario deberá cercar el terreno que ocupe con sus instalaciones y podrá ejecutar las obras necesarias para que las maniobras de carga y descarga se hagan con seguridad; pero no deberá perjudicar las instalaciones existentes, tanto en tierra como en mar, ni modificar la berma de arena á que se refiere el art. III.

Las instalaciones, sean edificios, vías, cercas ó de cualquier naturaleza que sean, se harán, lo mismo que los muelles flotantes, de conformidad con los planos que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, planos que al efecto presentará el contratista á la misma Secretaría, en

un plazo que no excederá de tres meses, á contar desde la fecha de este contrato; en el concepto de que, si dentro de los sesenta días siguientes al de la presentación de los planos, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas no hace observación alguna á los mismos, los planos se considerarán como definitivamente aprobados por el Gobierno.

V. Los trabajos deberán comenzarse á más tardar á los tres meses, contados desde la fecha de la aprobación de los planos, y terminarse á más tardar á los dos años, á contar de la misma fecha. Si ocurriese algún caso de fuerza mayor que impidiese el comienzo ó la terminación de las obras en los plazos que este artículo estipula, se abonará al contratista un período de tiempo igual al que haya perdido por la referida causa, siempre que ésta sea debidamente comprobada.

VI. El Gobierno tendrá derecho á la más amplia inspección de las obras, tanto durante su ejecución como durante su explotación, y el concesionario tendrá la obligación de facilitar todos los medios que sean necesarios para que la inspección pueda ser eficaz.

VII. El contratista tendrá la obligación de mantener las instalaciones, vías, edificios, talleres, etc., en buen estado de funcionamiento y hará en ellas las reparaciones que le fueren indicadas como necesarias por el Inspector del Gobierno.

VIII. El contratista entregará mensualmente en la Tesorería de la Federación la suma de \$150.00 (ciento cincuenta pesos), que ingresará al fondo de inspecciones.

IX. El contratista venderá al Gobierno cualquier clase de carbón de los que tenga y en cualquier cantidad al precio de costo y en el momento en que se haga el pedido correspondiente.

X. El contratista se obliga á no traspasar esta concesión sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

XI. El contratista deberá tener un representante legal en la Ciudad de México, para entenderse con el Gobierno en todo lo relativo á este contrato y aunque el domicilio de la Empresa esté en Veracruz.

XII. El concesionario ha constituido en la Tesorería de la Federación un depósito por valor de \$15,000.00 (quince mil pesos), en bonos de la Deuda Pública Consolidada para garantizar el cumplimiento de las estipulaciones de este contrato.

XIII. El contratista ó la Compañía que organice para explotar esta concesión, se considerarán como mexicanos en todo lo que se refiere al cumplimiento de las estipulaciones de este contrato, por lo que cualquier dificultad que pudiera surgir relativa á esta concesión, se ventilará ante los tribunales mexicanos, sin que por motivo alguno puedan intervenir los agentes diplomáticos extranjeros.

XIV. El concesionario ó la Compañía que organice para la explotación de esta concesión, se obliga á emplear mexicanos en su servicio en los términos siguientes: Dos años después de que comiencen las obras, objeto de este convenio, el cincuenta por ciento de los empleados de la Em-

Los trabajos comenzarán á los tres meses y se terminarán á los dos años, á contar de la aprobación de los planos.

El Gobierno podrá inspeccionar las obras.

Obligación del contratista de mantener las obras en buen estado.

Fondo de inspección.

Venderá carbón al Gobierno al costo.

Traspaso de la concesión.

Representante en México.

Depósito de garantía.

Nacionalidad de la Empresa.

Obligación de ocupar CC. mexicanos.

Existencia de 5,000 toneladas de carbón.

Duración del contrato.

Compra de las instalaciones.

Prórroga del contrato.

Tráfico libre en la bahía á las embarcaciones del concesionario.

Minimum de inversión.

Abanderamiento de las embarcaciones.

Arrendamiento del terreno para las instalaciones.

Caducidad del contrato.

presa con sueldo mayor de cien pesos mensuales, será de empleados mexicanos; y á los cinco años, contados de la misma fecha, el setenta y cinco por ciento será de nacionalidad mexicana.

El idioma que se use en el servicio será el español, con exclusión de cualquiera otro.

XV. El contratista se obliga á tener siempre en existencia en el terreno mismo, y como promedio, cinco mil toneladas de carbón, en el concepto de que la existencia de que se trata nunca será menor de tres mil toneladas de mil kilogramos.

XVI. El tiempo de duración de este contrato será de veinte años, contados desde la fecha del mismo contrato.

Al término del plazo de esta concesión, si el mismo plazo no se prorroga, las instalaciones, edificios, vías, maquinaria, muelles flotantes, etc., pasarán á propiedad del Gobierno, en caso de que á éste le conviniere adquirirlas, por el sesenta y siete por ciento del costo original de las mismas. Si no conviniere al Gobierno quedarse con las instalaciones, el concesionario tendrá la obligación de retirarlas, dejando el terreno en el mismo estado en que lo encontró al hacer las construcciones.

En caso de que así convenga á las partes contratantes al terminar el plazo de este contrato, podrá prorrogarse el tiempo de la concesión, para lo cual se formulará de común acuerdo el contrato de prórroga correspondiente.

XVII. Las embarcaciones de la Empresa podrán traficar libremente en la bahía de Veracruz, sin más restricción que la de observar las disposiciones vigentes ó que en lo sucesivo se dictaren.

XVIII. El contratista ó la Compañía que organice, se compromete á invertir una cantidad que no será menor de \$100,000.00 (cien mil pesos mexicanos), en las obras á que se refiere esta concesión.

XIX. Las embarcaciones de la Empresa usarán bandera mexicana.

XX. El contratista celebrará con la Secretaría de Hacienda el contrato relativo al arrendamiento del terreno que necesite para sus instalaciones, sin cuyo requisito no podrá tomar posesión del terreno á que se refiere este contrato.

XXI. Esta concesión caducará con pérdida del depósito de garantía á que se refiere el artículo XII, á favor del Gobierno Federal, por las causas siguientes:

A. Por no presentar los planos en el término señalado en el artículo IV.

B. Por no comenzar ó terminar las obras en el plazo que señala el artículo V, salvo caso de fuerza mayor.

C. Por traspasar esta concesión sin autorización escrita de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

D. Porque el contratista se asocie con algún Gobierno ó Estado extranjero para la explotación de la concesión.

Timbres para el contrato.

XXII. Los timbres necesarios para este contrato serán por cuenta del concesionario.

México, 12 de Marzo de 1912.—*Manl. Bonilla.*—
Humberto I. Braschi (rúbrica).

Es copia. México, 12 de Marzo de 1912.

M. Urquidi,
Subsecretario.



DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS

6/16

ESTAMPILLAS POR VALOR, EN JUNTO, DE CIENTO CINCO PESOS,
DEBIDAMENTE CANCELADAS Y FIJADAS EN EL CONTRATO Y ESPECIFI-
CACIONES.

CONTRATO

Celebrado entre el C. Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el señor Charles A. Hopkins, como apoderado de «The North American Dredging Company of Texas», para la ejecución de las obras del puerto de Frontera, del Estado de Tabasco, bajo las condiciones siguientes:

Obras que ejecutará la Empresa.

Canal de comunicación.

Dique a cada lado del canal.

Dique protector del río Grijalva.

Escollera a la entrada Poniente del canal.

Espolón en el río Grijalva.

Desmontes y limpia de terrenos.

Canal: su localización y dimensiones.

Su orientación.

Art. I. «The North American Dredging Company of Texas», que en lo que sigue de este contrato se designará con el nombre de el contratista, se compromete a construir de conformidad con los planos, perfiles y especificaciones que forman parte del presente convenio, las siguientes obras en el puerto de Frontera:

A. Un canal que unirá las aguas del río Grijalva con las del Golfo de México.

B. Un dique a cada lado del canal a que se refiere la fracción anterior y en toda la extensión del canal.

C. Un dique de protección a lo largo del bordo Poniente del río Grijalva, que partirá del lado Sur del canal.

D. Una escollera al lado Norte de la entrada Poniente del canal.

E. Un espolón que partirá del bordo Poniente del río Grijalva.

F. Los desmontes y limpia de los terrenos donde han de ejecutarse las obras.

Art. II. El canal a que se refiere la fracción A del artículo anterior, se construirá en el lugar que está señalado en el plano general del puerto de Frontera, plano que se agrega a este contrato y que va marcado con el número 1. Dicho canal tendrá una longitud aproximada de 2,378^m (dos mil trescientos setenta y ocho metros), una anchura de 150^m (ciento cincuenta metros) en el fondo, y una profundidad de 6^m09 (seis metros, nueve centímetros), y los taludes laterales tendrán una inclinación de 20 % (veinte por ciento).

El lecho del canal tendrá una dirección de Oriente a

Poniente, como se demuestra en el plano marcado con el número 1, y ligará la curva de 6^m09 (seis metros, nueve centímetros) en el fondo del Golfo, con la correspondiente curva de profundidad en el río Grijalva.

Las entradas Oriente y Poniente del canal serán debidamente protegidas con un revestimiento de piedra, hecho de pedacería de cantera. Dicho revestimiento se colocará de conformidad con los planos y especificaciones que se acompañan al presente contrato.

Al abrir el canal se abrirá de toda preferencia en una anchura de 50^m (cincuenta metros) en el fondo, con el objeto de formar un canal provisional de navegación que pueda usarse para facilitar las urgentes necesidades del puerto.

El canal provisional deberá estar concluido a los seis meses, a contar de la fecha en que principien los trabajos; en el concepto de que el Gobierno recibirá del contratista una indemnización de \$15,000.00 (quince mil pesos) por cada mes o fracción de mes que transcurra después del plazo de referencia, sin que el canal provisional haya sido terminado.

El tráfico por el canal provisional, a que se refiere este artículo, será debidamente reglamentado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. III. Los diques que han de construirse a ambos lados del canal y a que se refiere la fracción B del artículo I, deberán tener, al ser concluidos, una altura de 2^m44 (dos metros, cuarenta y cuatro centímetros) sobre la baja marea, con un talud de 1 en 50 en el lado más próximo al canal, y de 1 en 200, o sea talud natural, en el lado más lejano del canal.

Para la construcción de estos diques se emplearán los materiales que produzca el dragado del canal, y el importe de dichos diques se considera incluido en el importe del dragado, por lo que el Gobierno no pagará al contratista cantidad alguna por la construcción de los repetidos diques.

Art. IV. El dique que ha de construirse de conformidad con la fracción C del artículo I, a lo largo del bordo Poniente del río Grijalva, comenzará por el lado Sur de la entrada Oriental del canal, en la intersección de éste y del río, y se continuará río arriba aproximadamente en una distancia de 2,720^m (dos mil setecientos veinte metros), es decir, hasta encontrar tierra firme en la misma ribera del río.

El dique será construido con el material dragado del fondo del río, tendrá un talud de 1 en 50 en ambos lados, y la corona de dicho dique quedará cuando menos a una altura de 2^m44 (dos metros, cuarenta y cuatro centímetros) sobre el nivel de la baja marea.

Art. V. La escollera, a que se refiere la fracción D del artículo I, tendrá una extensión aproximada de 676^m (seiscientos setenta y seis metros), comenzará en el lado Norte de la entrada Poniente del canal y se internará en las aguas del Golfo de México, siguiendo una dirección paralela a la del eje del canal, hasta llegar a la curva de 6^m09 (seis metros, nueve centímetros) de profundidad en el Golfo, tal como

ayuda necesaria para su aprendizaje y les proporcionará alimento, casa y un salario equivalente al trabajo que desempeñen.

Dichos alumnos, a su vez, se sujetarán en todo a los reglamentos a que deban sujetarse los demás empleados del contratista y a las órdenes de los Jefes de trabajo. Su sueldo mínimo será de \$2.00 (dos pesos) diarios.

Art. XIX. Durante la ejecución de las obras, el contratista gozará de las siguientes franquicias y exenciones:

A. Introducirá libre de derechos de importación todos los materiales, útiles y maquinaria que fuesen necesarios para las obras.

El contratista someterá con la debida anticipación, a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la lista pormenorizada de los efectos que se proponga importar, a fin de que dicha Secretaría autorice la libre importación; en el concepto de que salvo casos de urgencia y en igualdad de condiciones respecto a calidad, costo, cantidad y tiempo de entrega, el contratista, al adquirir la maquinaria, útiles y materiales destinados para las obras, se obliga a dar preferencia a los productos nacionales respecto a los similares de procedencia extranjera.

B. Las embarcaciones del contratista, de cualquier género que sean, estarán exentas, a su llegada al puerto de Frontera y en todas sus entradas y salidas de él, de los derechos de puerto que pudieran causar conforme a la legislación vigente.

De igual exención gozarán las embarcaciones fletadas por el contratista para traer exclusivamente al puerto de Frontera los materiales, útiles y maquinaria para las obras.

C. El contratista queda autorizado para establecer líneas telefónicas o telegráficas entre las dependencias de las obras, objeto de este contrato, y previa la aprobación de los planos que al efecto deberá presentar el mismo contratista a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. XX. El contratista, fuera de las franquicias que le otorga este contrato, tendrá la estricta obligación de sujetarse a todos los reglamentos y disposiciones vigentes o que en lo sucesivo se dictaren, relativos al buen orden y policía del puerto.

Art. XXI. El contratista se obliga a tener un representante en la Ciudad de México, legalmente acreditado ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para enterarse con el Gobierno Federal y demás autoridades acerca de todos los asuntos que se relacionen con este contrato.

Art. XXII. El contratista, en todo lo que se relacione con este convenio, será considerado como mexicano y por consiguiente no podrá hacer uso de otros derechos de los que se conceden a los ciudadanos mexicanos, haciendo valer los mismos derechos precisamente ante los Tribunales de la República, sin que por motivo alguno puedan tener intervención los Agentes Diplomáticos extranjeros.

Art. XXIII. El presente contrato no podrá traspasarse en todo ni en parte a otra persona o Compañía, o personas o

Revestimientos de ambas entradas.

Será desde luego provisional.

Indemnización por retardo en la conclusión.

Diques del canal: su altura y forma.

Sus materiales.

Dique del Grijalva: su localización y extensión.

Sus materiales y altura.

Escollera: su localización y extensión.

Franquicias y exenciones.

Libres importaciones.

Exención de derechos de puerto.

Autorización para establecer redes telegráficas.

Sujeción del contratista a las disposiciones vigentes.

Representación legal en la Ciudad de México.

Nacionalidad mexicana de la Empresa.

Traspaso del contrato.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tendrá la facultad de modificar o ampliar, de acuerdo con el contratista, las obras a que se refiere el presente contrato, previo convenio que se firmará cuando menos seis meses antes de la terminación de la clase de trabajos que hayan de ser modificados o aumentados.

Art. IX. Las obras del puerto de Frontera se declaran de utilidad pública y el Gobierno Federal dará, por lo tanto, al contratista todas las facultades que él mismo tendría si directamente construyera las obras.

Art. X. El Gobierno Federal autoriza a la Compañía para disponer y usar de los terrenos de propiedad federal en la costa o en el interior, que fueren necesarios para la ejecución de las obras o para tomar de ellos materiales para las construcciones de casas, oficinas, almacenes y talleres en relación con las mismas obras.

Art. XI. La Compañía queda autorizada para expropiar terrenos, canteras y materiales de construcción de propiedad particular que fueren necesarios para las obras del puerto, así como para los edificios, almacenes, talleres y casas de habitación de empleados y operarios, en conexión con dichas obras, sometiendo previamente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los planos y descripción de los terrenos o canteras que se traten de expropiar.

Para los juicios de expropiación, la Compañía se sujetará a lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles Federales.

Todos los terrenos, propiedades y canteras que hubiesen sido objeto de expropiación por parte de la Compañía, así como los edificios que la misma haya construído para el servicio de las obras, durante la ejecución de éstas, pasarán a ser propiedad del Gobierno Federal cuando las obras, objeto de este contrato, hayan sido terminadas, sin que la Compañía tenga en lo de adelante ningún derecho de uso, posesión o propiedad sobre ellos, ni a indemnización alguna.

Los terrenos necesarios para la construcción del canal, a que se refiere el inciso A del artículo I, y los necesarios para el servicio del mismo canal, serán expropiados por cuenta del Gobierno Federal.

Art. XII. Los precios de las diversas unidades de cada una de las obras contratadas, serán los siguientes:

A. Dragado y excavación del canal, a que se refiere la fracción A del artículo I, por todo el material que llegue a excavar o dragarse, cualquiera que sea su naturaleza, \$0.56 (cincuenta y seis centavos) por metro cúbico.

B. Material para la construcción del dique, a que se refiere el artículo IV, \$0.92 (noventa y dos centavos) por metro cúbico.

C. Por toda la roca que se emplee en el revestimiento de las entradas Oriental y Occidental del canal, \$8.85 (ocho pesos, ochenta y cinco centavos) por tonelada de mil kilogramos.

D. Por toda la piedra empleada en la escollera y es-

polones, a que se refieren los artículos V y VI del presente contrato, \$9.50 (nueve pesos, cincuenta centavos) por tonelada de mil kilogramos.

E. Por desmonte se pagará el precio de costo, más un 15 % (quince por ciento), siempre que el total no exceda de \$444.00 (cuatrocientos cuarenta y cuatro pesos) por hectarea.

F. Por limpia de terrenos, \$145.00 (ciento cuarenta y cinco pesos) por hectarea.

Art. XIII. Los pagos los hará el Gobierno al contratista basándose en el trabajo que se ejecute, para lo cual se harán las mediciones necesarias por los Ingenieros del contratista, las que serán verificadas por los Inspectores del Gobierno.

Las medidas se harán de la manera siguiente:

A. El material removido del canal se determinará por medio de la diferencia de las secciones transversales, medidas antes y después de ejecutado el trabajo.

El Gobierno tendrá tan sólo la obligación de pagar al contratista, por el material que se haya extraído de los límites necesarios del canal, según estipulan las especificaciones y conforme diseña el plano general anexo a este contrato.

B. El material empleado en la construcción del dique, a que se refiere el artículo IV del presente contrato, se medirá también, haciendo uso de la diferencia entre las secciones transversales del prisma del dique, antes y después de ejecutado el trabajo.

El Gobierno tendrá tan sólo la obligación de pagar por el material que se deposite dentro de los límites necesarios de la obra, de acuerdo con las especificaciones y plano general que forman parte de este contrato.

C. La cantidad de roca de la escollera, espolón y revestimiento, a que se refieren las fracciones C y D del artículo anterior, se calcularán por el peso efectivo, según se compruebe por el desplazamiento cúbico de las lanchas empleadas para el transporte de la piedra, desde las canteras hasta Frontera. La tonelada de mil kilogramos será la unidad de peso.

D. Los desmontes y limpia de terrenos, se pagarán de acuerdo con las superficies en que se hayan hecho estos trabajos, determinadas por medios topográficos.

Por todas las obras no especificadas en el presente contrato que el Gobierno estime conveniente llevar a cabo para el mejoramiento del puerto de Frontera, queda convenido que la Compañía cargará el precio de costo, más el 15 % (quince por ciento), o el precio alzado que se conviniere. En el caso de que el cobro se haga con precio de costo, éste se fijará de común acuerdo entre el contratista y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. XIV. Los pagos que hayan de hacerse al contratista, se llevarán a cabo en la forma siguiente:

A. \$350,000.00 (trescientos cincuenta mil pesos) se entregarán al contratista quince días después de aquel en que comience a trabajar la draga que debe llevar a cabo las excavaciones del puerto, cantidad por la que se otorgará fianza a

Facilidades que se dan al contratista.

Autorización al contratista para usar de los terrenos federales.

Autorización al contratista para expropiar propiedades particulares.

Terrenos expropiados y edificios construídos pasarán a ser nacionales.

El Gobierno expropiará terrenos para el canal y sus servicios.

Precios unitarios.

Del dragado.

Del dique del Grijalva.

De la roca de los revestimientos.

De la escollera y del espolón.

Del desmonte.

De limpia de terrenos.

Forma de pago, estimaciones.

Dragado, por metros cúbicos.

Dique del Grijalva, por metros cúbicos.

Enrocamientos, por tonelada.

Desmontes y limpia, por superficie.

Obras diversas, costo más 15 por ciento.

Distribución de los pagos.

El 1º a los quince días del comienzo.

Garantía del contrato.

Con un depósito constituido.

Con maquinarias, embarcaciones, edificios, etc.

Responsabilidad y plazo de conservar las obras.

Caducidad del contrato.

Por no concluir en su plazo las obras.

Por traspaso del contrato sin autorización.

Importe de estudios y proyecto incluido en el de este contrato.

Aprobación del contrato por las Cámaras de la Unión.

Compañías, sin el expreso consentimiento dado oficialmente por escrito por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. XXIV. El contratista garantizará el cumplimiento de las obligaciones que contrae por el presente convenio, como sigue:

A. Con la fianza que ha constituido en la Tesorería de la Federación, por valor de \$200,000.00 (doscientos mil pesos).

B. Con la draga o dragas que habrán de usarse en la ejecución de las obras, y con la planta, maquinaria, lanchas y demás útiles que consagre a la ejecución de los trabajos a que este contrato se refiere; y a este efecto, se obliga a no remover la draga o dragas del puerto de Frontera, sino cuando la obra de dragado haya sido debidamente concluída y recibida a satisfacción por el Gobierno Federal, y a no les vantar, hipotecar, vender o traspasar la planta, maquinaria, lanchas y útiles hasta que el Gobierno Federal se haya dado por recibido a satisfacción de la totalidad de las obras.

Art. XXV. En caso de que en el canal, a que se refiere el inciso A del artículo I, se depositaren azolves en mayor cantidad de la que es de esperarse en este género de obras, el contratista se obliga a hacer por su propia cuenta el desazolve correspondiente, durando esta obligación tres años, a contar de la fecha en que las obras sean recibidas a satisfacción del Gobierno Federal.

La obligación a que este artículo se contrae, no comprende los casos de azolve por temporales extraordinarios o alguna otra causa de fuerza mayor.

Asimismo, el contratista se hará responsable por los mismos tres años, de la estabilidad y buena ejecución de las obras, objeto de este contrato.

Art. XXVI. Este contrato caducará, con pérdida del depósito de \$200,000.00 (doscientos mil pesos), de que habla el artículo XIV, a favor del Gobierno, por las causas siguientes:

A. Por no concluir las obras, objeto de este contrato, dentro del plazo de dos años de que habla el artículo VIII.

B. Por traspasar el presente contrato sin aprobación expresa de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. XXVII. Al encargarse a «The North American Dredging Company of Texas», o sea el contratista, de la ejecución de las obras, objeto de este contrato, la citada Compañía pierde el derecho de percibir los \$40,000.00 (cuarenta mil pesos) como importe de los estudios, proyectos y presupuestos para las mismas obras a que hace referencia el contrato de 21 de Noviembre de 1910, quedando el importe de dichos estudios, proyectos y presupuestos incluido en el de las obras que se contratan, dándose por cumplido, tanto por parte del Gobierno Federal como de «The North American Dredging Company of Texas» el referido contrato de 21 de Noviembre de 1910.

Art. XXVIII. Para que este contrato pueda entrar en

Estampillas.

Zona del canal y diques paralelos.

Zona del dique del Grijalva.

Remoción del producto del desmonte.

Zona de limpia y remoción del producto.

vigor, necesita la aprobación de las Cámaras de la Unión, en lo relativo a la exención de derechos de importación.

Art. XXIX. Los timbres necesarios para este contrato serán por cuenta del contratista.

México, 30 de Noviembre de 1911.—*Manl. Bonilla.*
—*Charles A. Hopkins.*

Es copia. México, 27 de Marzo de 1912.

M. Urquidi,
Subsecretario.

ESPECIFICACIONES

I

Desmonte.—La superficie que será cubierta por el canal, junto con sus taludes y la que ocuparán las partes de los diques paralelos a dicho canal, en su vertiente hacia el canal, serán desmontados de toda vegetación.

La superficie que ocuparán los lados de los mencionados diques más retirados del canal, será desmontada suficientemente para admitir el fácil manejo del material que se usará en su construcción; pero se cree necesario dejar cierta cantidad de vegetación que forme protección a los taludes del dique.

En la superficie que cubrirá el dique situado en el lado Poniente del río Grijalva y paralelo a dicho río, el desmonte sólo se hará para facilitar el manejo del material durante la colocación de los revestimientos.

El contratista tendrá la obligación de remover todo escombros y productos que resulten del desmonte, y tendrá la facultad de quemar lo que estime conveniente o removerlo fuera de la zona de las proyectadas obras. Estará prohibido al contratista disponer del producto del desmonte, de tal manera que impida o moleste el movimiento marítimo en el río o canal.

II

Limpia.—Serán removidos de la zona que ocupará el canal, todas las raíces, troncos hundidos y otros obstáculos que puedan impedir el funcionamiento de las dragas. El con-

tratista tendrá la obligación de disponer de todos los escombros que resulten de la operación de limpia, de la misma manera que estipula el artículo anterior.

III

Dragado.—La excavación de material del prisma del canal se llevará a cabo de tal manera, que al terminarse el trabajo existirá una anchura de 150 metros en el fondo, con taludes de 1 en 5, y una profundidad de 6^m09 en baja marea, en toda la extensión del canal.

Al hacer las mediciones para el pago del dragado, podrá aceptarse como tolerancia hasta treinta centímetros de profundidad más abajo de la estipulada en el contrato, pagándose el volumen que resulte al precio que fija el artículo XII.

El trabajo de dragado se pagará siempre que haya sido efectuado dentro de los límites necesarios de la obra; pero no se pagará el que haya sido hecho fuera de dichos límites, a excepción del que sea necesario para los revestimientos de piedra que han de hacerse a los lados del canal.

IV

Diques.—Los diques se construirán conforme lo indica el plano marcado con el núm. 1 y que va anexo a este contrato.

Los diques en ambos lados del canal serán construídos del material dragado del canal. Dichos diques tendrán una altura, al ser terminados, no menor de 2^m44 sobre baja marea. El talud interior, o sea el más próximo al canal, será de 1 en 50, y el talud exterior, o sea el más lejano del canal, tendrá un talud de 1 en 200 aproximadamente, o sea talud natural.

Las caras de dichos diques no deberán ser especialmente niveladas o aplanadas, con excepción de las partes que deberán ser revestidas con roca.

El dique que estipula el artículo IV del presente contrato, o sea el que será colocado en el bordo Poniente del río Grijalva, al Sur de la entrada Oriental del canal, será construído de material excavado del fondo del río, y conformará y será localizado según demuestra el plano núm. 1, que va anexo a este contrato. Tendrá una altura, cuando menos, 2^m44 sobre baja marea y ambos taludes serán de 1 en 50. Las caras de los taludes no tendrán que ser especialmente niveladas o aplanadas. Dichos diques tendrán una longitud aproximadamente de 2,720 metros.

El contratista no tendrá derecho de ser remunerado por material colocado en dichos diques que exceda por un 25 % del volumen teórico de dicho dique. Con esta excepción, el contratista recibirá el pago por todo el material usado en la construcción del mismo dique, tomando como base el precio por unidad de esta clase de obra, estipulada en el artículo XII.

Anchura, profundidad y taludes del canal.

Tolerancia en exceso de la profundidad.

Diques del canal: materiales, altura y taludes.

Diques del Grijalva: material, forma y dimensiones.

Tolerancia en exceso del volumen teórico.

Espesores de los revestimientos.

Materiales empleados.

Forma y dimensiones de la escollera.

Material y construcción de los enrocamientos.

Extensión de la cimentación.

V

Revestimiento.—En la parte de los bordes y taludes, debidamente mostrados en el plano marcado con el número II, que va anexo a este contrato, se pondrá un revestimiento de piedra. Dicho revestimiento tendrá un espesor mínimo de 75 centímetros y en las partes expuestas a la acción de marejadas fuertes, el espesor será aumentado, según lo demuestra el plano marcado con el número II que va anexo a este contrato.

El revestimiento será construído de pedacería de las canteras, y en toda su extensión deberá ser construído de piedras de *distintos tamaños*; ninguna piedra deberá exceder en peso de 2,000 kilos, ni pesar menos de 50 kilos.

En esos puntos, a donde el revestimiento se une con el talud natural de los diques, no deberá haber ningún desnivel o escalón, es decir, las caras deben ser continuas.

El revestimiento en ningún lugar será formado de piedra de tamaño uniforme o de superficie enteramente plana.

El contratista recibirá el pago por el revestimiento que coloque, en cumplimiento de este contrato, tomando como base el precio por unidad.

VI

Escollera.—La escollera al lado Norte de la entrada Poniente del canal, y a que se refiere el artículo V, tendrá una anchura de 4^m90 en su coronamiento; su talud Norte será de 1 × 2, y en su talud interior Sur será de 1 × 1.5, con un talud en su extremo Poniente o cabezo de cuando menos 1 × 2. Dicha escollera tendrá una altura de 1^m84 sobre baja marea.

El coronamiento y taludes, hasta una profundidad cuando menos de 1^m84 abajo del nivel de baja marea, serán cubiertos con piedras que afectarán aproximadamente la forma de prismas rectangulares, cuyo peso no será menor de 10,000 kilos por piedra. Dichas piedras deberán ser cuidadosamente colocadas con todo el esmero posible. Desde la profundidad de 1^m84 bajo la baja marea hasta la base de la escollera, se colocará piedra cuyo peso no será menor de 3,000 kilos por piedra. La escollera será construída sobre una cimentación de pedacería de las canteras y el peso de cada piedra no excederá de 2,000 kilos ni será menor de 5 kilos. Dicha cimentación deberá extenderse, cuando menos, 5 metros más allá de la base del talud de la escollera en ambos lados.

Al tiempo de construir la escollera, la cimentación deberá estar terminada, cuando menos, 100 metros adelante del punto en donde se esté colocando el enrocamiento principal de la escollera.

El corazón de la escollera deberá ser construído de piedra pequeña, mezclada con piedra más grande, que no de-

berá exceder en peso de 2,000 kilos, fijando el Inspector el peso mínimo; la proporción de piedra chica, siempre será suficiente para asegurar, hasta donde sea posible, que no haya filtración de un lado de la escollera a otro.

Antes de que sean colocadas las piedras grandes que tendrán aproximadamente la forma de prisma rectangular, los huecos en los taludes, en ambos lados de la escollera, serán rellenos con piedra más chica para formar una cimentación adecuada para el revestimiento.

La medición de la cantidad de piedra empleada en dicha escollera será calculada según lo estipula el artículo XIII, inciso C, y el contratista será pagado por el resultado de dicha medición y al precio por unidad que estipula el inciso D, artículo XII.

Dimensiones del espolón.

El *espolón* a que se refiere el inciso E del artículo I, tendrá en su coronamiento una anchura de 1^m84 y dicho coronamiento tendrá una altura de 90 centímetros sobre baja marea.

Materiales.

El coronamiento y taludes serán cubiertos con piedra, cuyo peso mínimo será de 3,000 kilos. El colchón y corazón serán de la misma naturaleza que los de la escollera antes mencionada.

Los taludes del espolón serán de 1 × 1.5.

Pago por toneladas colocadas en los enrocamientos.

El contratista será pagado únicamente por el número de toneladas de piedra que sean colocadas en la construcción de dicho espolón y escollera.

La forma de medición será la estipulada en el inciso C del artículo XIII, y el contratista será pagado por el resultado de tal medición y al precio por unidad que estipula el inciso D del artículo XII.

VII

Desmante y limpia, en hectareas.

Medición de cantidades.—I. Las cantidades de desmante y limpia serán medidas en hectareas y fracción de éstas.

Dragado en metros cúbicos.

II. Las cantidades de dragado se expresarán en metros cúbicos; los volúmenes se determinarán por medición de secciones transversales del prisma del canal, a intervalos de 15 metros; dichas mediciones se tomarán antes y después de cada pago.

El contratista se obliga a hacer las mediciones de secciones transversales adelante de donde esté trabajando la draga.

III. El contratista será pagado únicamente por la cantidad de piedra que realmente se emplee en la construcción de la escollera, revestimiento y espolón, según estipula el inciso C del artículo XIII.

Diques, en metros cúbicos.

IV. La cantidad de material empleado en la construcción de los diques mencionados en el inciso B del artículo I, será determinada por medición de secciones transversales en intervalos de 15 metros, que serán tomadas antes y después de cada pago. El contratista se obliga a hacer dichas mediciones adelante de donde esté trabajando la draga.

Obligaciones del contratista.

VIII

El contratista está obligado a hacer las mediciones, colocar estacas y demás requisitos para llevar a cabo el trabajo. Asimismo, tendrá la obligación de practicar toda medición que sea necesaria para estimar la cantidad de material removido o colocado.

Todos los datos obtenidos por el contratista, conexos con las mediciones a que se refiere este artículo, estarán siempre a la disposición de los Inspectores del Gobierno.

Todas las líneas y localizaciones de las obras serán basadas sobre los resultados de los estudios practicados por «The North American Dredging Company», durante los meses de Enero a Mayo de mil novecientos once, y todas las acotaciones tendrán referencia al punto de referencia ya fijado por dicha Compañía en la pilastra N.O. de la iglesia de la ciudad de Frontera. El cero de dicho punto de referencia es el nivel de baja marea, y la elevación a dicho punto en la pilastra N.O. de la iglesia es de 3^m60 sobre baja marea.

México, 30 de Noviembre de 1911.—*Manl. Bonilla.*
—*Charles A. Hopkins.*

Es copia. México, 27 de Marzo de 1912.

M. Urquidi,

Subsecretario.



ESTAMPILLAS POR VALOR DE \$10.00 (DIEZ PESOS),
DEBIDAMENTE CANCELADAS

DEPARTAMENTO
DE OBRAS PÚBLICAS

CONCESION 4

CONTRATO

Celebrado entre el Ciudadano Ingeniero Manuel Bonilla, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Señor Manrique Moheno, en la de los Señores Búlnes y Compañía, para la limpia de los ríos Santa Cruz, desde su confluencia con el arroyo Jetjá, hasta la confluencia del mismo río Santa Cruz con el Jetaté, y este río desde el punto indicado hasta su confluencia con el Tzaconejá, a fin de quitar los obstáculos que dificultan el transporte de trozas de madera de caoba.

Autorización para la limpia del río Santa Cruz.

Artículo 1.— Los señores Búlnes y Compañía, que en el curso de este contrato se denominarán los contratistas, se comprometen a ejecutar las obras de mejoramiento de los ríos Santa Cruz desde su confluencia con el arroyo Jetjá, hasta la confluencia del mismo río Santa Cruz con el Jetaté, y este río desde el punto indicado hasta la confluencia con el Tzaconejá, quitando los obstáculos que se oponen al transporte de trozas de madera.

Plazo para principiar las obras.

Artículo 2.— Las obras objeto de este contrato deberán comenzarse dentro del plazo de tres meses, contados desde la fecha en que se firme este contrato.

Plazo para terminarlas.

Artículo 3.— Las obras de que se trata deberán quedar terminadas dentro del plazo de dos años, contados desde la fecha de este contrato, salvo los casos de fuerza mayor debidamente comprobados y aceptados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, considerándose concluídas cuando sin tropiezo ni dificultad puedan pasar las trozas más grandes que comunmente son transportadas por esos lugares.

Derecho de inspección.

Artículo 4.— La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tendrá el más amplio derecho, durante la ejecución de las obras, de inspeccionar y vigilar, por me-

dio del Inspector o Inspectores que al efecto nombrare, para estar al tanto del avance de las mismas y de los procedimientos para llevarlas a cabo.

Libre tránsito.

Artículo 5.— Los contratistas se obligan a no entorpecer ni dificultar el libre tránsito sino lo estrictamente indispensable para la ejecución de los trabajos, disponiendo éstos de la mejor manera posible para evitar molestias a los ribereños.

Restricción al uso de la dinamita.

Artículo 6.— Los contratistas deberán restringir lo más posible el uso de la dinamita, que ocasiona la muerte de numerosos peces, contribuyendo de esta manera a su agotamiento.

Dificultades entre Inspector y contratistas.

Artículo 7.— En caso de dificultades surgidas entre el Inspector y los contratistas, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas dará su fallo, al cual se sujetarán los mencionados contratistas.

Nacionalidad de la Compañía.

Artículo 8.— La Compañía se considerará como mexicana, y toda controversia que pudiera suscitarse será ventilada por los Tribunales Mexicanos, no pudiendo dicha Compañía alegar derecho de extranjería.

Compensación por gastos erogados.

Artículo 9.— Como compensación de los gastos que habrán de erogarse, se autoriza a los contratistas a cobrar la cantidad de (\$ 0.50) cincuenta centavos por cada troza de madera de caoba que pase por cualquiera de los tramos limpiados, si sólo se utiliza un tramo de los recibidos de conformidad por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y (\$ 1.50) un peso cincuenta centavos, como máximo, por cada troza que recorra todos los tramos limpiados por los contratistas; y esto sólo durante los cinco años a que se refiere el artículo siguiente de este contrato.

Durante este tiempo los contratistas se obligan a mantener en buen estado de servicio los tramos de que se trata.

Duración del contrato.

Artículo 10.— La duración de este contrato será de cinco años, contados desde la fecha en que la obra sea recibida a satisfacción por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, plazo que podrá prorrogarse a juicio de la misma Secretaría.

Libre tránsito de embarcaciones sin trozas.

Artículo 11.— Los contratistas permitirán el libre tránsito a las embarcaciones de todas clases, no cargadas con trozas de madera preciosa, sin cobrarles ningún derecho, pagando la cuota correspondiente las que llevaren trozas.

Traspaso del contrato.

Artículo 12.— Los contratistas no podrán traspasar este contrato sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Caducidad del contrato.

Artículo 13.— Este contrato caducará: Por no dar principio a las obras dentro del plazo estipulado; por no terminarlas en el plazo fijado; y por traspasar este contrato sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Timbres de legalización.

Artículo 14.— Los timbres para legalizar este contrato serán por cuenta de los contratistas.

México, 15 de Mayo de 1912.— *Manl. Bonilla.*— *Manrique Moheno.*—Rúbrica.

Es copia.

México,

M. Urquidí,
Subsecretario.



INSPECCION
DE CAMINOS, CARRETERAS
Y PUENTES.

Nº 2393-I



*Que obsequiando su
solicitud se publicó
en el periódico oficial y
el resto se mandó distri-
buir en la forma in-
dicada.*

ant

5/16

Por separado remito a Ud. 50 ejemplares de la Circular que con relación a la conservación de los Caminos Nacionales, expidió la Secretaría de Fomento en 23 de Septiembre de 1877.

He de merecer a Ud. se sirva ordenar la distribución de dicha Circular entre los Presidentes Municipales y demás autoridades de esa Entidad Federativa de su digno mando, a fin de que se hagan observar las disposiciones contenidas en el documento citado.

Reitero a Ud. las seguridades de mi atenta consideración.

México, 31 de Agosto de 1912.

P. o. d. S.

El Inspector de Caminos,

Al C. Jefe Político del Distrito Norte de la Baja California
ENSENADA DE TODOS SANTOS.

LGV. JGC.

3^o.

270.

Con el atento oficio de Ud. numero 2393-I, girado por la Inspeccion de Caminos, Carreteras y Puentes con fecha 31 de agosto proximo pasado, se recibieron en esta Jefatura cincuenta ejemplares de la circular que con relacion a la conservacion de caminos Nacionales, expidio la Secretaria de Fomento en 23 de Septiembre de 1877.

Tengo la honra de manifestar a Ud. en respuesta que obsequiando con gusto la indicacion que se sirve Ud. hacer se mandaron distribuir tales circulares en la forma indicada en el oficio que me honro en contestar, mandandose - ademas publicar en el periodico Oficial de este Distrito.

Reitero a Usted las seguridades de mi consideracion muy distinguida.

Libertad y Constitucion.-Ensenada, Baja California, 18 de Septiembre de 1912.

El Jefe Politico Interino.

Al C.

Inspector de Caminos.

R.R.

Mexico.-D.F.



Sección 3ª.

Núm. 270.

Con el atento oficio de usted, número 2393-I, girado por la Inspección de Caminos, Carreteras y Puentes con fecha 31 de agosto próximo pasado, se recibieron en esta Jefatura cincuenta ejemplares de la Circular que con relación á la conservación de caminos Nacionales, expidió la Secretaría de Fomento en 23 de Septiembre de 1877.

Obsequiando la indicación que se sirve Ud. hacer en su atenta nota, tengo la honra de manifestarle que la circular de referencia se publicó en el periódico oficial de este Distrito y las excedentes se mandaron distribuir en la forma indicada en el oficio que me honro en contestar.

Reitero á usted las seguridades de mi consideración muy distinguida.

Libertad y Constitución.-Ensenada, Baja California, 18 de Septiembre de 1912.

El Jefe Político Interino.

Al C.

Inspector de Caminos.

6/16

Circular expedida por el Ministerio de Fomento, Colonización e Industria, en 23 de Septiembre de 1877.

Para el más eficaz cuidado y vigilancia sobre la conservación y policía de los caminos nacionales, dispone el C. Presidente de la República, que se recomiende a las autoridades y demás funcionarios a quienes corresponda, la exacta observancia de lo prevenido por el artículo 16 de la Ley de 24 de Septiembre de 1842, y por las circulares de 23 de Febrero de 1856, 17 de Enero de 1868 y 6 de Enero de 1869, y que estas prevenciones adicionadas y ordenadas convenientemente se reúnan en un solo cuerpo, en los términos siguientes:

“Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias o ganados que transiten por los caminos de que trata esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles o adornos, de propósito, o sólo por falta de la debida precaución, maltratándolos, arrancando piedras, golpeando sus fábricas, desfigurando, ensuciando su piso o sus puentes, extraviando o entorpeciendo el curso de éstas, de las zanjas o alcantarillas, estropeando o desarraigando los árboles, arrastrando maderas, piedras, ramas o cualquier otro objeto; aunque de ello no se advierta a primera vista haber resultado perjuicio, lo mismo que aquellos que echen al camino las aguas de riego, las de los torrentes, arroyos o fuentes, o represen y entorpezcan el curso de las que van por las zanjas o alcantarillas, serán indemnizados por aquellos que los causaren, o por las personas a cuyo cargo estuvieren éstos, los que, además, en caso de descubrirse malicia en la acción que causó el perjuicio, pagarán una multa proporcionada de 2 a 50 pesos.

“Las partidas de carros y recuas desfilarán en una sola línea, cargándose todos o su derecha; en los puentes pasarán uno a uno los primeros, de manera que no graviten dos o más sobre un solo arco: en estos no podrán descargarse ni los carros ni las bestias. Encontrándose dos recuas donde se estreche el camino, o en los puentes, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, y lo mismo harán los carruajes. Las partidas de toros irán conducidas con todas las precauciones necesarias, y los conductores serán detenidos en caso de ocurrir alguna desgracia para imponerles las penas de que se trata adelante. En ningún punto de los caminos pararán ni posarán los carros, bestias ni ganados: no se arrastrarán maderas, ni se clavarán estacas, ni andarán vagando animales, ni se tirarán sobre la vía los que estén muertos: no se abrirán caños o zanjas, ni se azolvarán las laterales: no se arrojarán aguas o tierras, piedras o maderas: no se destruirán los muros, terraplenes, guarda-ruedas y demás obras: no se derribarán ni se destrozarán los árboles plantados en los caminos: nadie se alojará encima ni debajo de los puentes.

“Cada infracción de las prevenciones anteriores se castigará con la multa de 2 a 50 pesos antes expresada, según la gravedad y circunstancia, y cuando se haya destruído o maltratado alguna de las obras, pagará el que lo haya causado, aunque sea por descuido, lo que importe reponerla, y no pagando, se consignará a la autoridad política mas inmediata, o se dará a ésta el aviso de quien ha sido el infractor, para que le imponga un arresto proporcionado, de dos días a un mes.

“Los directores de los caminos, y en su ausencia los sobrestantes, capataces o guarda-caminos, detendrán al infractor, y lo consignarán a la autoridad política más próxima. La calificación de lo que importe reponer lo destruído o maltratado, la harán los directores, y en su defecto los sobrestantes.”

Quando una municipalidad, empresa o particular, tuviese que hacer alguna obra que se relacione con la vía pública, ocurrirá al director del camino para que éste le dé por escrito el permiso correspondiente. Si el director se negare a darlo, por no creerlo conveniente, y a pesar de esto la municipalidad, empresa o particular, comenzare la obra, el director ocurrirá a la autoridad política más inmediata para que ésta mande suspender ó destruir la comenzada obra, según el pedido oficial de la Dirección, quedando, además, el infractor, sea quien fuere, en el caso de reparar a su costa el mal causado, y de ser multado con arreglo a las prevenciones anteriores.



Publiquese en el Periódico Oficial y envíese ejemplar con oficio a la Autoridad del Distrito, así como al Jefe.

Se recomienda a las autoridades políticas que vigilen por sí y por medio de sus subalternos el exacto cumplimiento de esta circular, que procedan con toda eficacia a castigar las infracciones y a recabar de los infractores el importe de las reparaciones según presupuesto, y el de las multas correspondientes. Dichas autoridades entregarán a los pagadores de los caminos el importe de los presupuestos de reparación de los perjuicios causados por los infractores, recogiendo de las referidas pagadurías los recibos respectivos. Las multas a que fueren condenados los infractores, ingresarán a los fondos de las municipalidades correspondientes, para que las destinen a sus mejoras materiales.

En los casos en que conforme a esta circular tuvieren que obrar las autoridades locales por sí, sin intervención de las direcciones de caminos, se dará conocimiento a éstas, a la vez que dichas autoridades darán cuenta a su superior, del nombre del infractor, del perjuicio causado, de la multa impuesta y de la inversión de ella.

Lo cual hago a Ud. saber para su más exacto cumplimiento, en el concepto de que impedirá que por el camino de su cargo se hagan pasar las aguas de riego de las haciendas, y que cuando por la posición topográfica de éstas fuere necesario hacerlo, los propietarios o encargados deberán construir las alcantarillas o puentes, cuya construcción y reparación será de su cuenta.

Circular expedida por el Ministerio de Fomento, Colonización e Industria, en 23 de Septiembre de 1877.



Para el más eficaz cuidado y vigilancia sobre la conservación y policía de los caminos nacionales, dispone el C. Presidente de la República, que se recomiende a las autoridades y demás funcionarios a quienes corresponda, la exacta observancia de lo prevenido por el artículo 16 de la Ley de 24 de Septiembre de 1842, y por las circulares de 23 de Febrero de 1856, 17 de Enero de 1868 y 6 de Enero de 1869, y que estas prevenciones adicionadas y ordenadas convenientemente se reúnan en un solo cuerpo, en los términos siguientes:

“Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias ó ganados que transiten por los caminos de que trata esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles ó adornos, de propósito, o sólo por falta de la debida precaución, maltratándolos, arrancando piedras, golpeando sus fábricas, desfigurando, ensuciando su piso o sus puentes, extraviando o entorpeciendo el curso de éstas, de las zanjas o alcantarillas, estropeando o desarraigando los árboles, arrastrando maderas, piedras, ramas o cualquier otro objeto; aunque de ello no se advierta a primera vista haber resultado perjuicio, lo mismo que aquellos que echen al camino las aguas de riego, las de los torrentes, arroyos o fuentes, o represen y entorpezcan el curso de las que van por las zanjas o alcantarillas, serán indemnizados por aquellos que los causaren, o por las personas a cuyo cargo estuvieren éstos, los que, además, en caso de descubrirse malicia en la acción que causó el perjuicio, pagarán una multa proporcionada de 2 a 50 pesos.

“Las partidas de carros y recuas desfilarán en una sola línea, cargándose todos o su derecha; en los puentes pasarán uno a uno los primeros, de manera que no graviten dos o más sobre un solo arco: en estos no podrán descargarse ni los carros ni las bestias. Encontrándose dos recuas donde se estreche el camino, o en los puentes, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, y lo mismo harán los carruajes. Las partidas de toros irán conducidas con todas las precauciones necesarias, y los conductores serán detenidos en caso de ocurrir alguna desgracia para imponerles las penas de que se trata adelante. En ningún punto de los caminos pararán ni posarán los carros, bestias ni ganados: no se arrastrarán maderas, ni se clavarán estacas, ni andarán vagando animales, ni se tirarán sobre la vía los que estén muertos: no se abrirán caños o zanjas, ni se azolvarán las laterales: no se arrojarán aguas o tierras, piedras o maderas: no se destruirán los muros, terraplenes, guarda-ruedas y demás obras: no se derribarán ni se destrozarán los árboles plantados en los caminos: nadie se alojará encima ni debajo de los puentes.

“Cada infracción de las prevenciones anteriores se castigará con la multa de 2 a 50 pesos antes expresada, según la gravedad y circunstancia, y cuando se haya destruído o maltratado alguna de las obras, pagará el que lo haya causado, aunque sea por descuido, lo que importe reponerla, y no pagando, se consignará a la autoridad política más inmediata, o se dará a ésta el aviso de quien ha sido el infractor, para que le imponga un arresto proporcionado, de dos días a un mes.

“Los directores de los caminos, y en su ausencia los sobrestantes, capataces o guarda-caminos, detendrán al infractor, y lo consignarán a la autoridad política más próxima. La calificación de lo que importe reponer lo destruído o maltratado, la harán los directores, y en su defecto los sobrestantes.”

Cuando una municipalidad, empresa o particular, tuviese que hacer alguna obra que se relacione con la vía pública, ocurrirá al director del camino para que éste le dé por escrito el permiso correspondiente. Si el director se negare a darlo, por no creerlo conveniente, y a pesar de esto la municipalidad, empresa o particular, comenzare la obra, el director ocurrirá a la autoridad política más inmediata para que ésta mande suspender ó destruir la comenzada obra, según el pedido oficial de la Dirección, quedando, además, el infractor, sea quien fuere, en el caso de reparar a su costa el mal causado, y de ser multado con arreglo a las prevenciones anteriores.

Se recomienda a las autoridades políticas que vigilen por sí y por medio de sus subalternos el exacto cumplimiento de esta circular, que procedan con toda eficacia a castigar las infracciones y a recabar de los infractores el importe de las reparaciones según presupuesto, y el de las multas correspondientes. Dichas autoridades entregarán a los pagadores de los caminos el importe de los presupuestos de reparación de los perjuicios causados por los infractores, recogiendo de las referidas pagadurías los recibos respectivos. Las multas a que fueren condenados los infractores, ingresarán a los fondos de las municipalidades correspondientes, para que las destinen a sus mejoras materiales.

En los casos en que conforme a esta circular tuvieren que obrar las autoridades locales por sí, sin intervención de las direcciones de caminos, se dará conocimiento a éstas, a la vez que dichas autoridades darán cuenta a su superior, del nombre del infractor, del perjuicio causado, de la multa impuesta y de la inversión de ella.

Lo cual hago a Ud. saber para su más exacto cumplimiento, en el concepto de que impedirá que por el camino de su cargo se hagan pasar las aguas de riego de las haciendas, y que cuando por la posición topográfica de éstas fuere necesario hacerlo, los propietarios o encargados deberán construir las alcantarillas o puentes, cuya construcción y reparación será de su cuenta.

Circular expedida por el Ministerio de Fomento, Colonización e Industria, en 23 de Septiembre de 1877.



Para el más eficaz cuidado y vigilancia sobre la conservación y policía de los caminos nacionales, dispone el C. Presidente de la República, que se recomiende a las autoridades y demás funcionarios a quienes corresponda, la exacta observancia de lo prevenido por el artículo 16 de la Ley de 24 de Septiembre de 1842, y por las circulares de 23 de Febrero de 1856, 17 de Enero de 1868 y 6 de Enero de 1869, y que estas prevenciones adicionadas y ordenadas convenientemente se reúnan en un solo cuerpo, en los términos siguientes:

“Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias o ganados que transiten por los caminos de que trata esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles o adornos, de propósito, o sólo por falta de la debida precaución, maltratándolos, arrancando piedras, golpeando sus fábricas, desfigurando, ensucian-do su piso o sus puentes, extraviando o entorpeciendo el curso de éstas, de las zanjas o alcantarillas, estropeando o desarraigando los árboles, arrastrando maderas, piedras, ramas o cualquier otro objeto; aunque de ello no se advierta a primera vista haber resultado perjuicio, lo mismo que aquellos que echen al camino las aguas de riego, las de los torrentes, arroyos o fuentes, o represen y entorpezcan el curso de las que van por las zanjas o alcantarillas, serán indemnizados por aquellos que los causaren, o por las personas a cuyo cargo estuvieren éstos, los que, además, en caso de descubrirse malicia en la acción que causó el perjuicio, pagarán una multa proporcionada de 2 a 50 pesos.

“Las partidas de carros y recuas desfilarán en una sola línea, cargándose todos o su derecha; en los puentes pasarán uno a uno los primeros, de manera que no graviten dos o más sobre un solo arco: en estos no podrán descargarse ni los carros ni las bestias. Encontrándose dos recuas donde se estreche el camino, o en los puentes, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, y lo mismo harán los carruajes. Las partidas de toros irán conducidas con todas las precauciones necesarias, y los conductores serán detenidos en caso de ocurrir alguna desgracia para imponerles las penas de que se trata adelante. En ningún punto de los caminos pararán ni posarán los carros, bestias ni ganados: no se arrastrarán maderas, ni se clavarán estacas, ni andarán vagando animales, ni se tirarán sobre la vía los que estén muertos: no se abrirán caños o zanjas, ni se azolvarán las laterales: no se arrojarán aguas o tierras, piedras o maderas: no se destruirán los muros, terraplenes, guarda-ruedas y demás obras: no se derribarán ni se destrozarán los árboles plantados en los caminos: nadie se alojará encima ni debajo de los puentes.

“Cada infracción de las prevenciones anteriores se castigará con la multa de 2 a 50 pesos antes expresada, según la gravedad y circunstancia, y cuando se haya destruído o maltratado alguna de las obras, pagará el que lo haya causado, aunque sea por descuido, lo que importe reponerla, y no pagando, se consignará a la autoridad política mas inmediata, o se dará a ésta el aviso de quien ha sido el infractor, para que le imponga un arresto proporcionado, de dos días a un mes.

“Los directores de los caminos, y en su ausencia los sobrestantes, capataces o guarda-caminos, detendrán al infractor, y lo consignarán a la autoridad política más próxima. La calificación de lo que importe reponer lo destruído o maltratado, la harán los directores, y en su defecto los sobrestantes.”

Cuando una municipalidad, empresa o particular, tuviese que hacer alguna obra que se relacione con la vía pública, ocurrirá al director del camino para que éste le dé por escrito el permiso correspondiente. Si el director se negare a darlo, por no creerlo conveniente, y a pesar de esto la municipalidad, empresa o particular, comenzare la obra, el director ocurrirá a la autoridad política más inmediata para que ésta mande suspender ó destruir la comenzada obra, según el pedido oficial de la Dirección, quedando, además, el infractor, sea quien fuere, en el caso de reparar a su costa el mal causado, y de ser multado con arreglo a las prevenciones anteriores.

Se recomienda a las autoridades políticas que vigilen por sí y por medio de sus subalternos el exacto cumplimiento de esta circular, que procedan con toda eficacia a castigar las infracciones y a recabar de los infractores el importe de las reparaciones según presupuesto, y el de las multas correspondientes. Dichas autoridades entregarán a los pagadores de los caminos el importe de los presupuestos de reparación de los perjuicios causados por los infractores, recogiendo de las referidas pagadurías los recibos respectivos. Las multas a que fueren condenados los infractores, ingresarán a los fondos de las municipalidades correspondientes, para que las destinen a sus mejoras materiales.

En los casos en que conforme a esta circular tuvieren que obrar las autoridades locales por sí, sin intervención de las direcciones de caminos, se dará conocimiento a éstas, a la vez que dichas autoridades darán cuenta a su superior, del nombre del infractor, del perjuicio causado, de la multa impuesta y de la inversión de ella.

Lo cual hago a Ud. saber para su más exacto cumplimiento, en el concepto de que impedirá que por el camino de su cargo se hagan pasar las aguas de riego de las haciendas, y que cuando por la posición topográfica de éstas fuere necesario hacerlo, los propietarios o encargados deberán construir las alcantarillas o puentes, cuya construcción y reparación será de su cuenta.

3a.

Circular.

2/10

Por acuerdo del C. Jefe Político Interino, remito a Ud. ejemplares de la Circular expedida por el Ministerio de Fomento, Colonización e Industria en 23 de Septiembre de 1877, relativa a las prevenciones que se deben observar para la conservación en buen estado de los caminos, carreteras y puentes existentes en la jurisdicción del cargo de Ud.

Reitero a Ud., mi consideración.

Libertad y Constitución.

Ensenada. B. Cal. Septiembre 13 de 1912.

El Oficial Primero en
funciones de Secretario,

A los Subprefectos de Tijuana y Mexicali.
A los Comisarios de Policía del Distrito.

Al Presidente Municipal.

Presente.

E.M.C.



SECCION 1/a.

6/10
6/16

Número 996.-

Tengo la honra de acusar a usted recibo de la circular expedida por el Ministerio de Fomento, Colonización e Industria, en 23 de Septiembre de 1877, relativa a las prevenciones que se deben observar para la conservación en buen estado de los caminos, carreteras y puentes existentes en la jurisdicción de este distrito;-la cual se sirve remitir en 5 ejemplares, con su oficio No. 260 de fecha 13 del corriente.-

Reitero a usted mi atenta consideración.-

LIBERTAD Y CONSTITUCION.-

Ensenada Baja Cfa. Septiembre 25 de 1912.-

EL PRESIDENTE MUNICIPAL.-

David Garate



Asntey

Al Co.

Jefe Politico.-

Presente.-

8
18



Número 455.

Adjuntos á la atenta nota de Ud. Num. 260, fecha 13 de los corrientes, se recibieron en esta Subprefectura, cinco ejemplares de la Circular expedida por la Secretaría de Fomento Colonización é Industria, relativa á las prevenciones que deben observarse para la conservación de las vias de comunicación terrestres.

Reitero á Ud. las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

Libertad y Constitución. Tijuana, B.C. Septiembre 20 de 1912

El Subprefecto Político.



*Rec 26/9/12
Ases. et
Jef. Dist. Nte.*

Al C. Secretario de la Jefatura Política.

Ensenada, B.C.



5/18

No. 31.-

Tengo la honrra de participár 'a Ud., haberse recibido en esta Comisaría de mi cargo, con la Circular No. 260 expedida por la Sección 3a. de esa Jefatura Política en fecha 13 del corriente mes, 3 ejemplares de la Circular expedida por el Ministerio de Fomento Colonización é Industria en 23 de Septiembre de 1887. relativa á las prevenciones que se deben obserbár para la conservación en buen estado de los caminos carreteras y puentes.

Reytero á Ud. mi distinguida atención y respeto.

Libertád y Constitución.

Alamo, B. Cfa. Septiembre 20 de 1912.

El Comisario.

Luis G. Beltrán

*Jefe 27/9/12
con expu
diente*

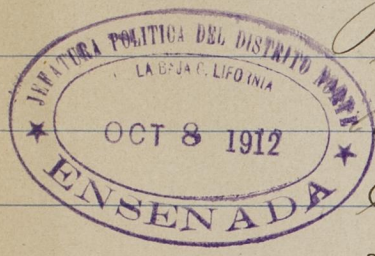
Al C.

Jefe Politico

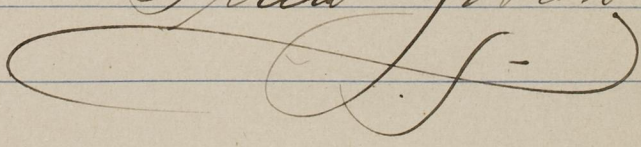
Ensenada, B. Cfa.



Nº 38.

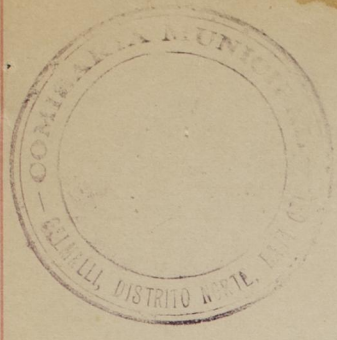


Tenga la honra de mani-
 festar a Ud. que se recibieron
 en esta Comisaria de mi Car-
 go un ejemplar de la Cir-
 cular expedida por el Mi-
 nisterio de Fomento, Coloniza-
 ción e Industria en 23 de Sep-
 tiembre de 1877. relativa a los
 Asu cape providencias que se deben obs-
 ervar para la conservación de
 los Caminos, Carreteras y puen-
 tes existentes en esta jurisdic-
 ción.

Lib y Constitución
 Q Rosario P.C. Septiembre 30 de 1912
 A Comisario de Policía
 Fran^{co} Jodub


M. B.º

Secretario de Gobierno
 Ensenada
 P.C.

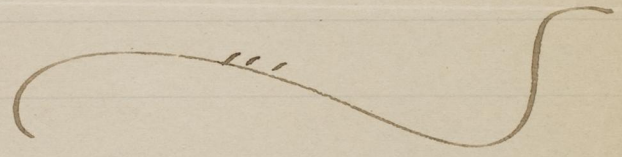


Se recubio el oficio no 260, y 3-
Ejemplares de la circular expedida
a. por el ministerio de fomento
Colonizacion e Industria en 23. de
Septiembre de 1877. relativa a las pre-
stunciones que se deben abstener
para la concertacion en buen
Estado los Comunes!

Al acusar a usted recibo
le protesto a usted mi respetuosa
Conceidacion

Calmali B. Cap. octubre 27 de 1912

El Comisario Municipal
Antonio Cereña



Al
Sr. Secretario, de la Jefatura Policia

Encimada

Ble



6.
16.

Nº 431.

Se recibieron en esta Sub-
prefectura con su atento oficio
nº 260. grado por la Sección 3ª
fecha 13 del mes en curso, ejem-
plares de la Circular expedida
por la Secretaría de Fomento,
para la conservación en buen
estado de los caminos, carreteras
y fuentes existentes en esta
jurisdicción.



A su expe-
diente

Lo que me permito franquear
para a Ud. para el superior co-
nocimiento del C. Jefe Político.

Protesto a Ud. mi atenta con-
sideración.

Libertad y Constitución
Mexicali B. C. G. Septiembre 24/1912
El Subprefecto.
Julio Ramirez.

A. C. Secretario nº 1 a la
Jefatura Política

Ensenada