

# PERIODICO OFICIAL

Del Gobierno del Estado de Hidalgo.

TOMO XII. PACHUCA, DOMINGO 31 DE JULIO DE 1881. NÚM. 15.

**CONDICIONES.**—Este periódico, se publica una ó dos veces á la semana.—El precio de suscripción será de un peso por cada veinte números, y la mitad para las oficinas municipales y juzgados de los Estados.—Los números sueltos valen diez centavos.—Los remitidos y avisos se dirigirán al redactor á la Secretaría de Gobernación, y según su clase, se insertarán gratis ó á precios convencionales.—Se reciben las suscripciones en las Administraciones de Rentas del Estado.

## SUMARIO.

**GOBIERNO GENERAL.**—Contrato celebrado entre el Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento, y los representantes del Gobierno de Puebla para la construcción de un ferrocarril. Concluye.—Contrato celebrado con el Sr. Francisco de Gress para construir un ferrocarril Internacional. **ASUNOS.**—Judiciales.—Gastos de petróleo.—Mineral.

## GOBIERNO GENERAL.

**CONTRATO** celebrado entre el C. Manuel Fernández, Oficina Mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Union, y los CC. general Juan Crisóstomo Bonilla y Lic. Nicolás Islas y Bustamante, como representantes del Gobierno del Estado de Puebla, para la construcción de un ferrocarril.

(Concluye.)

### CAPITULO III.

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

“Art. 26. Las secciones de ferrocarril, según las fuere concluyendo la Compañía, serán inmediatamente examinadas por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oído el parecer de aquél, autorizará ó no la explotación del tramo. En caso de no autorizar la explotación, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento; pero la Compañía, si no estuviere conforme, podrá pedir que otro ú otros ingenieros nombrados por la Secretaría de Fomento, y oyendo á los de la Empresa, examinen de nuevo el tramo. Si el segundo informe de los ingenieros ratifica el primero, la Compañía procederá desde luego á ejecutar las modificaciones que acuerde la misma Secretaría. Luego que se pongan al uso del público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de pasajeros y efectos, almacenaje y telegrafemas, con arreglo á lo que en seguida se expresa:

#### TARIFA A.

“Toda vez que los dueños ó consignatarios de mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán medio centavo diario por los primeros quince días, por fracciones indivisible de cien kilogramos, y un centavo por cada uno de los días que trascurran después de los quince primeros. Los metales y objetos de gran valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada \$ 200 de valor ó por

fracción de \$ 200. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

#### TARIFA B.

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

Primera clase, un centavo y medio.

Segunda clase, un centavo.

Tercera clase, medio centavo.

“Los niños de ménos de diez años pagarán solamente la mitad del pasaje, y los de ménos de dos años no pagarán nada.

“La cuota mínima por cada persona, por cualquier distancia, podrá ser de diez centavos.

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

#### TARIFA C.

“Para el flete de cada tonelada de mil kilogramos de mercancías y por cada kilómetro de distancia:

Primera clase, cinco centavos.

Segunda clase, cuatro centavos.

Tercera clase, tres centavos.

“Equipajes en tren de pasajeros y materias explosivas en tren de mercancías, diez centavos.

“La Empresa no tendrá obligación de recibir ménos de veinticinco centavos de flete por cualquier efecto ú objeto que se transporte á cualquiera distancia.

#### TARIFA D.

“Para transportes diversos por kilómetro:

Caballos, mulas, toros y vacas, cada lote de dos animales ó ménos de dos.....	0,0500
Cerdos, asnos y terneros, cada lote de cuatro animales ó ménos de cuatro.....	0,0500
Ganado menor, cada ocho, ó fracción de ocho animales.....	0,0500
Perros, cada uno.....	0,0150
Carruajes ligeros, en plataforma, cada uno.....	0,0300
Coches, carretelas y carruajes comunes de cuatro ruedas, en plataforma, cada uno.....	0,0500
Cadáveres en wagon separado, en tren de mercancías.....	0,1000
Joyería y piedras preciosas, cada mil pesos de valor.....	0,0025

Plata ú oro en tejos, en barras, labrada ó acuñada, por millar de valor..... 0,0025

#### TARIFA E.

##### Telegramas.

"Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, y se trasmite á una distancia, hasta de cien kilómetros, 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, se cobrará cuando más la vigésima parte de lo que en razón de la distancia le corresponda.

"En atención á las dificultades que para la explotación debe presentar este ferrocarril, y á su costo mayor que el de las líneas del interior, la Compañía se reserva el derecho de gestionar ante el Congreso de la Unión, una alza en estas tarifas.

"Art. 27. La Empresa tiene facultad para establecer tarifas diferenciales á fin de facilitar los trasportes de mercancías y pasajeros á mayores distancias ó en mayores cantidades.

"Toda rebaja de las tarifas generales, hecha en este sentido, beneficiará al que quiera aprovecharla, y se mantendrá en vigor durante tres meses para pasajeros, y durante un año para mercancías. Antes de ponerse en vigor se anunciará al público con una anticipación de quince días.

"Art. 28. La Empresa tendrá facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajeros, con relación á las dificultades y gastos de tracción de los diversos puntos de la línea, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningún kilómetro del maximum fijado en el artículo 26 y en el siguiente.

"Art. 29. Cada dos años, al hacerse la clasificación de las mercancías expresada en el art. 33, se hará también una regulación de los productos líquidos de la explotación, con relación al capital que realmente se hubiere invertido en la Empresa, deducido de su monto el de la subvención. Si este producto no alcanzare para cubrir un interés anual de 10 por ciento sobre el costo real del ferrocarril y de sus dependencias, deducida la subvención, podrá aumentarse, de acuerdo con el Ejecutivo, las tarifas que hubieren regido en el bienio anterior, hasta donde se juzgue necesario, para obtener el expresado 10 por ciento, sin que en ningún caso, ni por ningún motivo, puedan aumentarse en más de un 50 por ciento las que contiene el art. 26.

"Art. 30. Se establecerán tarifas especiales que se someterán á la aprobación del Gobierno, para los objetos y efectos que, según su naturaleza y por no deber prudencialmente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete ó almacenaje superior al que se expresa en el art. 26.

"Art. 31. La aplicación de las tarifas se hará siempre bajo la base de la más perfecta igualdad, sin que pueda concederse á nadie, ni de ninguna manera, ventaja que no se conceda á todos los que no se hallen en igualdad de circunstancias.

"Art. 32. Todo aumento en las tarifas se anunciará por la Empresa con una anticipación de sesenta días por lo ménos. Para las disminuciones bastarán quince días.

"Art. 33. La distribución de efectos en las tres clases de las tarifas de mercancías se hará de acuerdo con el Ejecutivo, y con la necesaria anticipación, para que rija por un bienio contado desde el 1º de Enero de los años impares. Los cereales nacionales, los rieles y materiales para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

"Art. 34. El Gobierno Federal disfrutará en la conducción de tropas, trenes, municiones, equipos, viveres, caballos, mulas y cualquier otro objeto ó efecto destinado al servicio público que se conduzca por la línea de la Compañía, así como en el pasaje de fuerzas militares, la baja de un 50 por ciento sobre los precios que se cobren según la tarifa general fijada en esta ley. La misma baja de 50 por ciento se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, se establecerán con aprobación del Ejecutivo los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en cada caso de pasaje, marcha de tropas, ó conducciones de trenes, municiones ó efectos, se dará por el Ejecutivo ó por el funcionario federal autorizado para este objeto por el Gobierno en cada Estado, una orden especial para los directores de la línea.

"Los rieles y materiales de construcción de ferrocarriles, gozarán también de una rebaja de 50 por ciento, con relación á la tarifa común de la tercera clase, á que han de pertenecer en todo tiempo.

"Art. 35. La correspondencia, impresos y empleados despachados por las Administraciones de Correos para el servicio de este ramo, serán conducidos gratis.

#### CAPÍTULO IV.

##### Obligaciones impuestas á la Empresa,

"Art. 36. La Empresa estará sujeta á todas las leyes y reglamentos vigentes en la actualidad, ó que en lo de adelante se expidieren por el Gobierno de la República, ya sea sobre ferrocarriles, trasportes y telégrafos, ó sobre cualquiera otra materia, con tal que dichas leyes y reglamentos no se opongan á lo prevenido en este Contrato.

"Art. 37. La Empresa será siempre mexicana, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fuesen extranjeros, y estará sujeta exclusivamente á la jurisdicción de los tribunales de la República, 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 tomen parte en sus negocios, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera. Nunca podrán alegar respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea. Sólo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer, que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y por consiguiente no podrán tener ingerencia alguna los agentes diplomáticos extranjeros.

"Art. 38. La Empresa no podrá traspasar, ni hipotecar, ni en manera alguna enajenar las concesiones de este Contrato, ni el ferrocarril, ni el

telégrafo, ni sus propiedades anexas, á ningun gobierno extranjero; siendo nula la enajenacion ó hipoteca que se hiciere contra esta prevencion.

"Tampoco podrá la Empresa admitir en ningun caso, como socio, á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulacion que se hiciere en tal sentido.

"Art. 39. La Empresa establecerá en la capital un apoderado amplia y suficientemente autorizado é instruido, para entenderse con el Gobierno federal y demas autoridades de la República, en todos los negocios referentes á las obligaciones que por este Contrato se le imponen.

"Art. 40. Las obligaciones que contrae la Empresa respecto de los plazos fijados en este Contrato, se suspenderán en caso de demora por más de dos meses en el pago de la subvencion, y en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones. La suspension durará sólo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Empresa presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento, y sólo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya alegarse por la Empresa, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Empresa presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo sumo dentro de dos meses despues de haber cesado, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

## CAPITULO V.

### *Cláusulas generales diversas.*

"Art. 41. La Empresa tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de las sucursales que pueda tener en diversos lugares del país ó del exterior en que tenga intereses.

"Art. 42. En la Junta Directiva tendrá el Gobierno una representacion que no sea menor que la de dos séptimas ó las tres undécimas partes de los directores, y los que nombrare con tal objeto, tendrán las mismas facultades, emolumentos y prerogativas que los demas.

"Art. 43. Los Estatutos de la Empresa y los reglamentos de sus relaciones con el público, para todo lo que no esté prevenido en el presente Contrato, se someterán á la aprobacion del Ejecutivo ahora, y en lo sucesivo cada dos años, ó ántes si se pretendiese hacer en ellos alguna modificacion.

"Art. 44. Para la explotacion y para los trabajos de construccion y reparacion, habrá el número de inspectores que el Ejecutivo tenga á bien nombrar, y los sueldos de éstos, no excediendo en su conjunto de cuatrocientos peses cada mes, serán pagados por la Empresa.

"Art. 45. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente Contrato, se decidirá por los Tribunales federales com-

petentes de la República, y conforme á las leyes de la misma.

"Art. 46. La misma línea férrea de que se habla en este Contrato y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridas por la Empresa, en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyan el ferrocarril y línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Empresa, la cual tendrá derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles siempre que no alteren las condiciones de este Contrato.

"Art. 47. Aun en el caso de que la presente concesion quedase sin valor, la Empresa gozará del dominio pleno y de la posesion de todas las propiedades y de las porciones del ferrocarril y de la línea telegráfica que hubiere establecido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague la subvencion que le estuviera adeudando por los kilómetros que hubiere construido, subsistiendo en la porcion ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que tuviere la Empresa, las obligaciones que con relacion á toda esta línea establece este Contrato.

"Art. 48. Los que dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por los agentes de la Empresa y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

"Art. 49. La empresa presentará á la secretaria de Fomento, en cada mes de Enero, bajo protesta de ser verídico y exacto, un informe que comprenda, con referencia al año anterior, precisamente los puntos siguientes:

"I. Nombres y residencia de todos los funcionarios y empleados superiores de la Empresa.

"II. Monto del capital social.

"III. Monto de las acciones emitidas y productos de la emision.

"IV. Monto de las obligaciones emitidas y productos de la emision,

"V. Deuda flotante y otras de la Empresa, explicando la clase á que pertenezcan.

"VI. Importe de lo devengado y percibido por subvencion.

"VII. Número de kilómetros de camino construido y puesto en explotacion.

"VIII. Descripcion y costo real del camino construido.

"IX. Descripcion y costo probable de la parte por construir.

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

"XI. Cantidad percibida por fletes, especificando la clase de la carga conducida.

"XII. Gastos de explotacion.

"Art. 50. En el evento de que por cualquiera causa dejare de terminarse la vía principal en los plazos de que se habla en los artículos 8 y 10 de este Contrato, pagará la Empresa respectiva al Tesorería federal y con los productos netos de la explotacion de la parte construida, una multa de

mil pesos por cada uno de los kilómetros que hubiere dejado de construir.

"Art. 51. Las concesiones hechas por éste Contrato; caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

"I. Por no comenzar, ni hacer la construcción en los plazos prevenidos en los artículos 8º y 10.

"II. Por enajenar, traspasar ó hipotecar esta concesión ó los derechos que de ella se derivan, á algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa, siendo además nula toda estipulación hecha en este sentido.

"La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo, con recurso para la Compañía de reclamar la declaración, si no la creyere fundada, ante los tribunales federales que fueren competentes. Dicha caducidad se extenderá á todas las líneas que por esta concesión estuviera autorizada á construir la compañía, que hubiere incurrido en la pena.

Art. 52. En caso de caducidad por falta de cumplimiento á lo prevenido en los artículos 8 y 10, perderá la Empresa las concesiones otorgadas por este contrato, de las cuales el Gobierno de la Unión podrá disponer libremente; pero la Empresa conservará la propiedad de los edificios que hubiere construído, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotación. El Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien éste conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, hecho segun el valúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados; uno por cada parte, los cuales, ántes de comeuzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

"Art. 53. Si la caducidad fuere causada por enajenación, hipoteca ó traspaso á un gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, además de la nulidad del acto y de la caducidad del presente Contrato, se dará por espirado desde ese momento el plazo concedido para la explotación de la vía, y la Nación entrará desde luego en posesion de ella y de todos sus accesorios, sin que la Empresa tenga derecho á indemnización de ninguna especie.

Art. 54. Al término de noventa y nueve años, el ferrocarril con sus estaciones y demas inmuebles, y con la dotacion de material rodante que á juicio de peritos fueren necesaria, pasará en perfecto buen estado y sin más gravámen que el prefijado en el artículo 19, á ser propiedad de la Nación. El valor material rodante será pagado á la Empresa con los productos líquidos de la explotación, abonándosele un rédito de diez por ciento, al año por la cantidad que se le adeude, mientras no se termine el pago.

"Entre el tercero y el segundo año anteriores al término de la concesion se practicará con la intervencion de un perito nombrado por el Ejecutivo, un inventario de todos los bienes muebles que pertenezcan á la Empresa; siendo nula la enajenacion que sin permiso del Ejecutivo se hiciere de cualquiera de los muebles comprendidos en dicho inventario, así como la de los inmuebles aplicados al servicio del camino.

## TRANSITORIOS.

"Art. 55. Mientras dure la construcción de cada una de las secciones expresadas en el art. 8, y hasta cinco años despues de que dicha construcción se haya terminado, ó de que por caducidad de la concesion se haya suspendido, podrá aumentarse hasta en un centavo de peso el flete para cada tonelada de mil kilogramos de mercancías por cada kilómetro de distancia y para cada una de las tres clases que expresa el art. 26.

## ARTICULO ADICIONAL.

"El Gobierno del Estado se compromete á no traspasar los derechos que le otorga la presente concesion, ni el ferrocarril, ni el telégrafo á un particular ó á una compañía, sin consentimiento previo del Ejecutivo de la Unión; siendo nula y de ningun valor toda estipulación hecha en contravencion de este artículo. Y si traspasare la concesion á un particular ó á una compañía que tuviere otra bajo bases mas favorables á la Nación, ésta se entenderá modificada en el sentido de aquellas bases.

"México, Junio 25 de 1881.—*M. Fernández*, Oficial mayor.—*Juan Crisóstomo Bonilla*.—*Nicolas Islas y Bustamante*."

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

"Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión en México á 25 de Junio de 1881.—*Manuel González*.—Al C. Manuel Fernández Oficial mayor, encargado del despacho de la Secretaría de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio."

Y lo comunico á vd. para su conocimiento.

México, Junio 6 de 1881.—*M. Fernández*, oficial mayor.

Al Gobernador del Estado de Hidalgo.—*Pachuca*.

"Por tanto, mando se imprima, publique, circule.

Palacio del Gobierno. Pachuca, Julio 11 de 1881.—*Simon Cravioto*.—*Felipe de J. Isunza*, Secretario de Gobernacion.

**SIMON CRAVIOTO** Gobernador Constitucional del Estado de Hidalgo á sus habitantes sabed:

Que por la secretaría de Estado y del despacho de Fomento, Colonizacion Industria y Comercio de la República, se me ha dirigido lo que sigue:

Secretaría de Estado y del despacho de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—México.—SECCION 3ª.—El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

**MANUEL GONZALEZ**, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á todos los que el presente vieren, sabed:

Que en uso de la autorizacion concedida al

Ejecutivo por decreto de 23 de Mayo del corriente año, he tenido á bien aprobar el siguiente:

## CONTRATO

*Celebrado entre el C. Manuel Fernández, Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo Federal, y el Señor Francisco de Gress, representante de la Compañía del "Ferrocarril Internacional Reformado," (International Railway Improvement Company) para la construcción y explotación del Ferrocarril Oriental Mexicano Interocéanico é Internacional.*

### CAPITULO I.

#### CONSTRUCCION DE LA VIA FERREA.

Art. 1º Se autoriza á la Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado (International Railway Improvement Company), para construir y explotar, por el término de noventa y nueve años, contados desde la fecha de esta concesion, una vía férrea, con su correspondiente línea telegráfica, que, partiendo de un punto del Rio Bravo del Norte, 1º al Oeste y 2º al Este del meridiano de México, pasando por San Fernando y Santander Jimenez, con obligacion de construir un ramal de este punto á Ciudad Victoria, cuyo ramal podrá prolongarse por Tula hasta San Luis Potosí, estando obligada la Compañía á construir ramales á Matamoros y á la Barra de Jesus María, en caso de que este último puerto se abra al comercio de altura y cabotaje, previas las mejoras que á bien tenga hacerle el Ejecutivo. La vía troncal deberá continuar desde Santander Jimenez, y dentro de los citados meridianos, hasta buscar el asenso más conveniente á la Mesa Central para llegar á México; y pudiendo de aquí prolongarse la vía férrea hasta las costas del Pacífico, en un punto comprendido entre los meridianos 0º y 6º longitud Oeste de la Capital, de la República. La vía troncal podrá bifurcarse antes de su ascenso á la Mesa Central para pasar por Papantla y Mizantla, terminando en Veracruz, con ramales á Soto la Marina, Tampico, Tuxpan y Tecolutla ó Nautla.

Al espirar los noventa y nueve años de la concesion, el ferrocarril pasará en buen estado y libre de todo gravámen al poder de la Nacion; pero el Gobierno deberá comprar todas las estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere la Compañía para el uso y explotación del camino, con obligacion de pagar al contado el precio que á tales estaciones, almacenes, talleres, material rodante, útiles, muebles y enseres fijen dos peritos nombrados uno por cada parte, y un tercero, en caso de discordia designado previamente por los mismos. Si entónces convinieren al Gobierno arrendar ó enajenar el ferrocarril, gozará la Compañía del derecho de preferencia por el tanto.

Art. 2º Los trazos que deberán seguir las líneas á que este Contrato se refiere, serán los que, conforme á los reconocimientos y estudios que haga la Compañía y apruebe la Secretaría de Fomento, se consideren como más á propósito para realizar las comunicaciones entre los puntos ya dichos.

Art. 3º Los plazos para comenzar y concluir

los reconocimientos y trazos expresados serán los siguientes:

I. Los reconocimientos y trazos del camino empezarán tres meses después de sancionado este Contrato.

II. Los reconocimientos de la primera seccion de cien kilómetros estarán concluidos nueve meses después de comenzado su estudio, y los demas tramos de cien kilómetros se irán presentando en iguales períodos de tiempo.

La Secretaría de Fomento deberá resolver, dentro de un mes de presentados los planos, sobre su aprobacion definitiva.

Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinadas á los reconocimientos y trazos, un ingeniero que deberá nombrar el Ejecutivo, cuyo remuneracion, sin exceder de cuatro mil pesos anuales, será fijada por éste y pagada por la Compañía, á cuyo efecto está comunicará á la Secretaría de Fomento, con un mes de anticipación, la fecha en que comenzarán los estudios de la primera seccion, y con cuarenta días para los subsiguientes reconocimientos.

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

Art. 4º La construcción de la línea del Rio Bravo del Norte á la ciudad de México comenzará ochenta días después de la aprobacion de los planos de la primera seccion de cien kilómetros y se terminará con los ramales que tienen el carácter de obligatorio dentro del plazo de cinco años, contados desde la fecha en que se comiencen los trabajos de construcción; en el concepto de que una vez comenzados dichos trabajos, se proseguirán sin interrupcion, debiendo hacer la Compañía cada dos años doscientos kilómetros de vía férrea por lo menos. Las demas líneas especificadas en el art. 1º, y que definitivamente adopte la Compañía, deberán estar concluidas dentro del plazo de diez años, contados desde la fecha expresada antes.

Art. 5º Las líneas serán de simple ó de doble vía, de un metro cuarenta y cuatro centímetros de anchura (cuatro pies, ocho y media pulgadas inglesas), de construcción sólida, y estarán provistas de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, estableciéndose depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía.

La construcción de doble vía no da derecho para cobrar doble subvencion.

### CAPITULO II.

#### BASES DE LA COMPAÑIA.

Art. 6º La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de las obligaciones impuestas por ellas, pertenecerán á la "Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado" (International Railway Improvement Company), la que sin embargo podrá, previo permiso del Ejecutivo, traspasar los expresados derechos, concesiones y obligaciones, á una ó más compañías que al efecto organice.

Art. 7º La Compañía ó compañías serán siempre mexicanas, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fueren extranjeros: estarán suje-

tos á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todos los negocios cuya causa y accion tengan lugar dentro de su territorio.

Ellas mismas y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomaren parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ellas se refiera; nunca podrán alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea; solamente tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y por consiguiente no podrán tener ingerencia alguna, en los asuntos que se refieran á la Empresa, los agentes diplomáticos extranjeros.

Art. 8º Para que pueda verificarse el traspaso de todas ó de alguna de las líneas á que se refiere el art. 1º de esta ley, la Compañía ó compañías á quienes dicho traspaso se haga, deberán estar organizadas, suscritas cuando menos un capital de un millon de pesos, y enterado en dinero, en la tesorería de la Compañía ó compañías, el diez por ciento de la suscripcion, cuyos hechos se comprobarán legalmente ante la Secretaría de Fomento, al pedir el permiso para el traspaso.

Art. 9º La "Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado" (International Railway Improvement Company), así como la Compañía ó compañías que organicen, abrirán en esta capital, al mismo tiempo que en el extranjero y bajo las mismas bases, la suscripcion de acciones.

Art. 10. Los Estatutos de la "Compañía del Ferrocarril Internacional Reformado" (International Railway Improvement Company), así como las bases de su organizacion, serán sometidos á la aprobacion de la Secretaría de Fomento, dentro de nueve meses contados desde esta fecha.

Los de la Compañía ó compañías á quienes se hiciere el traspaso de alguna línea, serán igualmente presentados para el mismo efecto, dentro de los nueve meses siguientes al traspaso.

Art. 11. La Compañía ó compañías tendrán su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demas que puedan establecer en los diversos lugares del exterior en que tengan intereses, y dentro de seis meses de la fecha de este Contrato residirá en México una parte de su Junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres por la Compañía.

Los directores nombrados por el Gobierno pueden residir en México ó en el extranjero. La remuneracion de los representantes del Gobierno en la Junta directiva, será fijada por el Ejecutivo y pagada por la Compañía; pero nunca excederá de tres mil pesos anuales.

Esta Junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en el exterior, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los Estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

Los representantes del Gobierno tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros directores nombrados por las juntas de accionistas, y las que el Gobierno determinare en los Estatutos.

Art. 12. La Compañía ó compañías nombrarán en esta capital uno ó mas representantes ampliamente facultados y autorizados para tratar con el Gobierno general, y demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se les imponen por esta ley, y á cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

Art. 13. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion, respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente Contrato, se decidirá por los Tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

Art. 14. El capital social de la Compañía ó compañías que se organicen en virtud de esta ley, se fijará por sus Estatutos. El capital se dividirá en acciones de cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal de que se podrá disponer libremente con arreglo á las leyes, y con los derechos acordados en esta concesion.

Los accionistas no serán responsables por las obligaciones de la Compañía ó compañías, sino por el valor de sus respectivas representaciones.

Art. 15. Las líneas férreas de que se habla en esta ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridas por la Compañía ó compañías en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinarias, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y línea telegráfica; así como sus dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía ó compañías, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad, pero sometida á las prevenciones de las leyes y reglamentos actualmente vigentes, ó que en lo sucesivo se dictaren, sin que se entienda por esto que se puedan alterar las estipulaciones de este Contrato.

En caso de caducidad, se observará lo estipulado en el art. 39.

Art. 16. La Compañía ó compañías tendrán el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otra existente ó que existiere dentro ó fuera de la República, y lo tendrán igualmente para explotarlas y mantenerlas en conexión ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que juzguen convenientes.

A su vez la Compañía ó compañías tendrán la obligacion de permitir que sobre sus líneas circulen trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso y el de las vías y sus dependencias, una cantidad que no exceda del sesenta por ciento, de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiera importar el flete de los objetos trasportados.

Igualmente la Compañía ó compañías no podrán oponerse á que sus ferrocarriles sean cruzados por otros caminos, canales, ó ferrocarriles que se hagan con autorizacion del Gobierno, salva la indemnizacion á que haya lugar por interrupcion del tránsito ó daño material causado al camino.

En caso de consolidacion con una Compañía extranjera, la concesionaria tendrá la obligacion de sujetarse á lo prevenido en el art. 7º

CAPITULO III.

CONCESIONES Y PROHIBICIONES.

Art. 17. Ni la compañía á que se refiere esta ley, ni ninguna de las que puedan sucederle, en todo ó en parte de las líneas, podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley el ferrocarril, el telégrafo, y las demás propiedades anexas, ni las acciones que emitan, á ningun Gobierno ó Estado extranjero; ni admitirlo en ningun caso como socio. Cualquiera estipulación hecha con violación de este artículo, será nula y de ningun valor.

Art. 18. La Compañía ó compañías quedan, sin embargo, autorizadas para emitir libremente acciones comunes, de preferencia, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar á individuos ó asociaciones particulares la vía y sus dependencias trasmitiendo el derecho de explotárlas, en todo ó en parte, según se fuere construyendo.

Las hipotecas que se hicieren serán registradas en la ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal, en lo que se refiere á todas las líneas sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pasen.

Art. 19. Para auxiliar la construcción de la línea del ferrocarril y telégrafo á que este Contrato se refiere el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvención de ocho mil pesos (\$8,000) por cada kilómetro de vía construida y aprobada por la Secretaría de Fomento, según los términos de esta ley. Esta subvención comenzará á pagarse al concluirse los primeros setenta y cinco kilómetros y sucesivamente por secciones de veinticinco kilómetros.

Art. 20. Para hacer efectiva la subvención que se devengare, conforme al artículo anterior, el Gobierno emitirá obligaciones, sin causa de réditos, á favor de la Compañía, por la cantidad correspondiente á la misma subvención, titulándose "Certificados de Construcción de Ferrocarriles" los cuales serán amortizados con el cuatro por ciento de todos los derechos que se causaren en las aduanas marítimas y fronterizas de la República, según las leyes que rigieren sobre la materia.

Luego que se haya concluido y aprobado cada una de las acciones de kilómetros que causen el el pago, la Secretaría de Fomento emitirá los certificados que deberán amortizarse por las aduanas marítimas y fronterizas.

No se podrá admitir en numerario ó en otra especie que no sea el indicado papel, si lo hubiere en el puerto, el cuatro por ciento de los derechos que se causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto el interesado á segundo pago. Esta será de doble cantidad de la no pagada en certificados, exhibiendo la mitad en papel para que la disposición de la ley quede cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable á los denunciantes.

La obligación del Gobierno, en ningun caso se extenderá á pagar á la Compañía ó compañías á que esta ley se refiere, más de lo que importe el expresado cuatro por ciento, y dichas compañías estipularán entre sí, comunicándolo al Gobierno, la parte proporcional que á cada una corresponda de este cuatro por ciento.

Art. 21. La Compañía ó compañías están obli-

gadas á situar en todas las poblaciones donde haya aduanas, certificados en cantidad suficiente, para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida, no pudiendo venderlos en ningun caso á mayor precio que su valor respectivo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

Art. 22. En los puntos elegidos para términos de la vía en el Océano Pacífico y el Río Bravo del Norte, podrá la compañía hacer las mejoras que fueren necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y establecer muelles, almacenes y diques, cobrando por el uso de ellos una retribucion moderada, que se fijará cada dos años con la aprobación de la Secretaría de Fomento.

Para la adquisición de los terrenos necesarios para estas obras, la Compañía gozará de las exenciones y facultades establecidas en esta ley, respecto á los terrenos necesarios para la construcción de las mismas líneas.

Art. 23. Tanto los puertos en la línea del Río Bravo del Norte y del Golfo, como el puerto en que termine la línea en el Pacífico, serán habilitados para el comercio exterior y de cabotaje.

Art. 24. Los buques que vengan á los puertos del Pacífico, cargados con carbon de piedra, maquinaria, rieles, materiales de construcción y explotación del ferrocarril y línea telegráfica, gozarán de la exención de derechos de tonelada, fardo, anclaje y demás de puerto, y pagarán solamente los de sanidad y de práctico. Si traegren otras mercancías, no disfrutará de estas exenciones en la parte proporcional que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los usos indicados. Estas exenciones subsistirán durante la construcción de la línea á que este Contrato se refiere, y por el período de quince años contados desde esta fecha.

De las mismas franquicias, por el mismo tiempo, y en las mismas condiciones, gozarán los buques que llegaren á los puertos del Golfo, observándose en estos puntos los reglamentos que dicten las Secretarías de Hacienda y Fomento.

Art. 25. El Gobierno mexicano no exigirá ningun derecho, que no sea el expresado en el artículo siguiente, por el simple tráfico de pasajeros, correspondencia mercancías en las líneas internacional é interoceánica, durante el período de veinticinco años contados desde la fecha de la conclusión de las líneas; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no para su consumo en el país: serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase.

Art. 26. La Secretaría de Hacienda fijará las formalidades que deberán observarse para la carga y descarga de los objetos y mercancías en los extremos de las expresadas líneas y en su conducción por ellas, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiere cometerse, durante su tránsito por el territorio mexicano; para esas formalidades ó precauciones, serán tales que no tiendan á demorar, ni á embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y mercancías, equipajes y pasajeros, sin perjuicio del derecho que el Ejecutivo se reserva para examinarlas en cualquier punto del camino. Además del precio de tarifa la Compañía ó compañías cobrarán como má-

ximum un aumento de un peso por cada pasajero y por cada tonelada de mil kilogramos de mercancías de puro tránsito á través del país, y la Compañía ó compañías recaudarán este aumento por cuenta del Gobierno, si así lo conviniere á este y sin gravámen alguno; verificándose cada cuatro meses la correspondiente liquidación y entrega del saldo. El Gobierno dictará los reglamentos necesarios para ser efectivo el cobro de este derecho de tránsito.

De conformidad con la Constitución de la República, no se exigirán pasaportes ni cartas de seguridad á las personas que pasen de tránsito por dichas líneas, y que no han de permanecer en el país.

Art. 27. Para la construcción y explotación de las líneas de ferrocarril y telegráfico, autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía ó compañías el derecho de vía en la anchura de setenta metros en toda la extensión de la misma, pudiendo sin embargo autorizarse por el Ejecutivo que en dichos setenta metros se construya otra; en los casos especiales de ser punto forzoso de paso, á juicio de la Secretaría de Fomento, y previo el pago de los terrenos y cualquier otro daño que también valorizará la misma Secretaría.

Los terrenos de propiedad nacional que ocuparen las líneas en la extensión fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables, del camino y sus dependencias, se entregarán á la Compañía sin retribución alguna. De la misma manera podrán tomar la Compañía ó compañías de los terrenos nacionales y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y de sus dependencias, sujetándose en la extracción de esos materiales á las leyes y reglamentos respectivos.

Art. 28. El derecho de vía que se concede conforme á estas bases á la Compañía ó compañías, no implica la facultad de ocupar las carreteras ó caminos de los ferrocarriles que toquen, de tal manera que impida ó entorpezca en unos ó otros el libre tráfico de otros vehículos. En caso de que la Compañía ó compañías, con violación de esta cláusula, inutilizaren con las obras que construyan las carreteras ó caminos, el Ejecutivo mandará hacer las reparaciones debidas, con cargo á la subvención que dicha Compañía ha de recibir del Erario público.

Art. 29. La Compañía ó compañías podrán tomar conforme á las leyes de expropiación, por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparación de las vías y de 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 ó materiales de construcción, se nombrará un perito valuador por cada una de las partes, y ambos presentarán á las mismas sus avalúos dentro del término de ocho días, contados desde su nombramiento; si los avalúos son discordantes, se someterá el negocio á conocimiento del Juez de Distrito del Estado en donde estén situados el terreno ó materiales, de cu-

ya ocupación se trate, para que nombre un perito tercero en discordia que emita su dictámen dentro del perentorio término de otros ocho días contados desde su nombramiento, sobre lo que sea de justicia dar por indemnización al dueño de los terrenos ó materiales que deben ser ocupados.

(Concluirá.)

## SECCION DE AVISOS.

Juzgado 2º de 1ª Instancia del Distrito de Pachuca.—Estado de Hidalgo.—Timbre.—Documentos y Libros.—Cincuenta centavos.—En los autos testamentarios á bienes de Don Antonio Campaña vecino que fué de esta ciudad, el C. Juez 2º de 1ª instancia del distrito que conoce de ellos, autorizó al representante de la albacea, para la formación de inventarios solemnes con citación del Administrador de rentas, de los interesados y acreedores, á quienes se les fija el término de quince días, para que si quieren asistan al inventario, verificándose la citación de los últimos por medio del *Monitor Republicano* y periódico *Oficial del Estado*.

En cumplimiento del decreto judicial pongo el presente para que los acreedores del difunto, usen del derecho que les corresponde en el término fijado.

Pachuca, Julio 16 de 1881.—Pedro Gil, Notario Público.

3-3

Estado de Hidalgo.—Juzgado 2º de 1ª instancia del distrito de Pachuca.—Citación.—Por disposición del ciudadano Juez 2º de 1ª instancia de este distrito se cita á D. Manuel Pastor, para que en el término de treinta días contados desde la primera publicación de la presente, comparezca en este juzgado á fin de acreditar la propiedad, preexistencia, valor y falta posterior de los objetos que le fueron hurtados en esta ciudad la noche del cuatro de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete [1877].

Pachuca, Julio 18 de 1881.—Manuel Lemus, secretario.

3-2

## SUCURSAL EN PACHUCA

DE LA

## COMPAÑIA DE PETROLEO

Recientemente establecida.

El que suscribe tiene al placer de participar á los municipios, comerciantes y consumidores de petróleo en el Estado de Hidalgo; que acaba de abrir un depósito y despacho de petróleo BRILLANTE y petróleo EUPION, á precios muy cómodos.

En el mismo establecimiento hay un expendio del nuevo gas fluido llamado SOLARINA.

Este gas necesita de lámparas especiales para su consumo, y se hallan de venta en la misma casa; las hay de todo lujo y corrientes, y otras fuertes para las minas y galerías de hacienda de beneficio. No necesitan MECHAS NI BOMBILLAS.

Se expende por mayor y menor Jabón de Coco, de la fábrica de

Juan C. Smith

Calle de Hidalgo núms 41 y 45.

Mineral del Chico.—Compañía aviadora de la negociación de Jesús y San Rafael.—Con fecha 20 de Mayo próximo pasado y en cumplimiento de lo acordado por la junta general de accionistas celebrada el 4 de Marzo del corriente año, se puso en conocimiento de la diputación de minería del Chico cuáles son los socios de esta negociación que no han cubierto las cuotas que les corresponden á las acciones que representan.

La misma diputación proveyó lo siguiente:

“Diputación territorial de minería del Chico.”

Queda tomada razón del escrito que antecede en el libro no veno de asientos de esta diputación de minería á fojas cinco y seis.—Mineral del Chico, Mayo 27 de 1881.—Conste.—Esteban Villamil.—diputado 1º.—Dámaso Pérez, secretario.

Lo que se puso en conocimiento de los socios que tienen adeudados á favor de esta empresa advirtiéndoles que si para el 31 del próximo Octubre no hubieren cubierto sus adeudos, se declararán desiertas las acciones respectivas, con arreglo á lo dispuesto en el art. 8º título 11 de las ordenanzas del ramo y en el art. 6º de los estatutos de esta Compañía.

México, Junio 20 de 1881.—El presidente de la Junta Directiva.—Gabriel Mancera.

5-4

IMPENTA DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE HIDALGO  
A cargo de Carlos E. Michel.