

MEXICO. MINISTERIO DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS.

1907 (?)

REPUBLICA MEXICANA.—SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

839

RESEÑA HISTÓRICA

Y

ESTADÍSTICA DE LOS FERROCARRILES

DE JURISDICCION FEDERAL

DESDE

AGOSTO DE 1837 HASTA DICIEMBRE DE 1894



MÉXICO

IMP. Y LIT. DE F. DIAZ DE LEON SUCESESORES, SOCIEDAD ANÓNIMA.

ÍNDICE

1ª PARTE.

Reseña Histórica de los Ferrocarriles.

	Págs.		Págs.
Ferrocarril Mexicano	1	Ferrocarril de la Baja California y Sonora	45
" Nacional de Tehuantepec	6	" Tamaulipeco Internacional	45
" del Distrito Federal	8	" de San Benito á Tapachula	45
" de México á uno de los puertos del Pacífico	11	" " Puerto Isabel hacia la Frontera ..	46
" de México á Ixtlahuaca ó sus inmediaciones	11	" " la Compañía Canalizadora Occidental	46
" de Sonora	12	" del Río Candelaria	46
" " la Frontera del Norte al Océano Pacífico	13	" de San Luis Potosí á un punto del Ferrocarril Central Mexicano	47
" de México al puerto de Santa Ana de Tamaulipas	13	" " Pénjamo á San Felipe	47
" Interoceánico de Acapulco á Veracruz	14	" " México á Zihuatanejo y ramal á San Blas	47
" Nacional y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana	17	" de Polotitlán á Aculco	48
" de Matamoros á Boca del Río	21	" " Camarón á Huatusco	48
" " Mérida á Celestún	21	" " Santa Ana á Tlaxcala	48
" " México á Cuautitlán	22	" " S. Andrés Tuxtla á Santecomapan ..	49
" " Veracruz á Medellín	22	" de Valladolid á San Celso	49
" " Puebla al Mar Pacífico, pasando por Atlixco, Matamoros Izúcar y Valle de Atoyac	23	" " Pátzcuaro á un punto del Ferrocarril Central	49
" en las calles de Puebla	24	" de Cárdenas al Río Grijalva	49
" Central Mexicano	25	" " Zacatecas á la Frontera	50
" de Hidalgo	28	" " Toluca á San Juan de las Huertas ..	50
" " la plaza principal de Guadalajara á la Villa de San Pedro	29	" " Apizaco á Huauchinango	50
" de Guadalajara á Chapala	30	" " Potrero al Cedral	50
" Interoceánico del Golfo al Pacífico ..	30	" en el Estado de Tamaulipas	51
" Antón Lizardo á Acapulco	30	" " los Muelles de Veracruz	52
" de Mérida á Progreso	31	" de Mazatlán al Rosario	52
" " de Veracruz á México y la Ciudad de Oaxaca (Meridional Mex ^{ca}) ..	31	" " San Andrés Tuxtla al Río de San Juan	52
" de Matamoros á la Barra de Jesús María	32	" de Campeche á Tixmicuy	52
" de Tehuacán á Esperanza	32	" " Celestún á Sotuta	53
" " Morelia á Salamanca	33	" " Mérida á Izamal	53
" " Mérida á Peto	33	" " Zacatecas á Jerez y Villanueva ..	53
" " Manzanillo á la Barranca de Tonila	34	" " Mérida á Ticul	54
" de Pátzcuaro á Morelia y Salamanca ..	34	" " Chihuahua é Hidalgo á la Sierra Madre	54
" " Sinaloa y Durango	34	" Mexicano del Sur	54
" " Pátzcuaro á Zihuatanejo	36	" de Durango al Central	56
" " Mérida á Campeche	36	" " Tonalá á Frontera	56
" " Campeche á Lerma	37	" " Márquez á Zimapán	56
" " Toluca á Ixtapa del Oro	37	" " Baja California	57
" de Mérida á Valladolid	38	" " Sonora, Sinaloa y Chihuahua	58
" del Río Yaquí al Morrito	39	" " Monterrey al Golfo	58
" de Tlalmanalco	39	" " Tecolutla al Espinal	59
" para Buques	40	" " Sierra Mojada al Internacional ..	59
" Internacional Mexicano	40	" " Zamora á Zihuatanejo	60
" de Topolobampo	41	" " Córdoba á Tuxtepec	60
" á lo largo de la Costa del Pacífico ..	42	" " Pachuca á Tampico	60
" de Nautla á San Marcos	42	" " Michoacán y Pacífico	61
" " un punto entre Nautla y Tampico ú otro entre Chacahua y Maruata ..	42	" del Nordeste	62
" de Álamos á Yavaros	43	" de Salamanca al Valle de Santiago ..	62
" " Puebla á Tlaxiaco	43	" " de Monte-Alto	62
" " San Juan Bautista á Minatitlán ó Coatzacoalcos	43	" del Valle de México	63
" de la Huasteca	43	" de Veracruz á Boca del Río	63
" " S. Juan Baut ^a al Paso del Carrizal ..	44	" " Pachuca á Irolo ó Soapayúca ..	64
" " San Andrés Chalchicomula	44	" " Ometusco á Pachuca	64
" " Orizaba al Ingenio	45	Sistema de ramales de ferrocarril en el Estado de Yucatán	64
		Ferrocarril de Matamoros á Acapulco	64
		" " San Ignacio á Hunucmá	65
		" " Industrial de Puebla	65
		" de Matamoros á Matehuala	66
		" " Caucel á Progreso	66
		" " la Costa de Matamoros á San Luis ..	66

	Págs.		Págs.
Ferrocarril de Treviño al Pacífico	66	Ferrocarril de Guanajuato á San Luis de la Paz	75
" " Guadalajara á Chamela	67	" " Celaya á las Haciendas de Roque y Plancarte	75
" " Bagdad á Matamoros	68	" " Gómez Farfás á un punto del Internacional	75
" Continental	68	" de Villa Lerdo á San Pedro de las Colonias	76
" de los Terrenos Carboníferos de Sonora	68	" de San Miguel Allende á Querétaro	76
" de Tula á Zacualtipán	68	" " Coatepec á Teocelo y Cosautlán	76
" " Ometusco á Tulancingo	69	" " Jalapa á Pacho Viejo y Teocelo	76
" " Tehuantepec á la Frontera de Guatemala	69	" " México á las Cruces	77
" Minero	69	" en los Estados de Puebla y Tlaxcala	77
" de Viesca á San Pedro	69	" de Huauchinango á un punto del de Hidalgo	77
" " los Volcanes al Interocéánico ó al Mexicano	70	" de Cazadero á Solís y Tepetongo	77
" de México á Cuernavaca y el Pacífico	70	" " Pachuca al Pueblo de San Miguel	78
" " Toluca á Cuernavaca	70	" en el Estado de Guanajuato	78
" " Ermita á Teapa	71	" " la Baja California	78
" " Mixcalco á Santa Cruz	71	" " el Estado de Aguascalientes	78
" " Piedras Negras á Nava	71	" de Tijuana á Yuma y Ensenada	79
" en el Estado de Michoacán	71	" " San Juan de las Huertas al Pacífico	79
" de Tuxtla Gutiérrez á Cupia	72	" de Córdoba á San Juan de las Puntas	79
" " Venadito al Saltillo	72	" en el Estado de Tabasco	79
" Carbonífero de Oaxaca	72	" de Tultenango á Angangueo	79
" en el Distrito Federal	73	" en el Estado de Oaxaca	80
" de México á Coyoacán	73	" " Estado de Guanajuato	80
" " Ciudad Porfirio Díaz á Monterrey	73	" " " Tabasco	80
" " Teapa á Solosuchiapa	73	" de Hidalgo del Parral á Jiménez	80
" " México á Guadalupe	73	" " San Juan Evangelista al Ferrocarril de Tehuantepec	81
" " Chapultepec (circunvalación)	74	" en los Estados de Puebla y Veracruz	81
" " Toluca á Tenango	74	" de S. Marcos á Huajuapán de León	81
" " Apam á la Barra de Cazones	74		
" Regional de Jalisco	74		
" de Esperanza al Suchil	75		

2ª PARTE.

Itinerario jurisdiccional de los ferrocarriles vigentes en construcción y explotación.—Tarifas.
Resultados de la explotación y sus diagramas.

	Págs.		Págs.
Ferrocarril Mexicano y de Ometusco á Pachuca	85	Ferrocarril Internacional Mexicano	128
" Nacional de Tehuantepec	89	" de San Marcos á Nautla	131
Ferrocarriles del Distrito	91	" " S. Juan Baut ^a al Paso del Carrizal	132
Ferrocarril de Sonora	93	" " San Andrés Chalchicomula	133
" Interocéánico y líneas de Puebla á Matamoros y de Matamoros á Chietla	95	" " Orizaba al Ingenio	135
Camino de Fierro Nacional Mexicano	99	" " Santa Ana á Tlaxcala	135
Ferrocarril de Veracruz á Alvarado	105	" " Cárdenas al Río Grijalva	136
" Central Mexicano y línea de Tula á Pachuca	107	" " Toluca á San Juan de las Huertas	137
" de Hidalgo y línea del Nordeste de México	113	" " Potrero, Vanegas y Río Verde	138
" de Mérida á Progreso	115	" " Mérida á Izamal	139
" " Tehuacán á Esperanza	117	" Mexicano del Sur	141
" " Mérida á Peto	119	" de Monterrey al Golfo	143
" " Sinaloa y Durango	121	" " Córdoba á Tuxtepec	145
" " Mérida á Campeche	123	" " Maravatío á Cuernavaca	147
" " Campeche á Lerma	125	" " Salamanca al Valle de Santiago	148
" " Mérida á Valladolid	125	" " Monte Alto	149
" " Tlalmanalco	127	" del Valle de México	150
		" de Veracruz á Boca del Río	152
		" Industrial de Puebla	152
		" Mexicano del Norte (Minero)	153
		" de México á Cuernavaca y el Pacífico	154

3ª PARTE.

Ferrocarriles clasificados en zonas, cuadros estadísticos que indican su construcción, parte comercial y financiera de las Compañías y accidentes.

Distribución de los ferrocarriles en zonas hasta 31 de Diciembre de 1894	Núm. 1
Cuadro descriptivo del desarrollo de las líneas férreas en la República Mexicana hasta 31 de Diciembre de 1894	" 2
Estado que manifiesta las concesiones vigentes de ferrocarriles en 31 de Diciembre de 1894, con expresión de las Empresas que han ejecutado trabajos para el establecimiento de las líneas, sin haber entregado aún ningún tramo	" 3
Cuadro comercial de las Empresas Ferrocarrileras, correspondiente al año de 1893	" 4
Cuadro Financiero de las Compañías Ferrocarrileras	" 5
Estado que manifiesta el número de accidentes personales ocurridos durante los años de 1892, 1893 y 1894, en la explotación de los ferrocarriles, con distinción de clases, y relaciones que guardan los accidentes en general y los acaecidos en los viajeros, con el total de los que circularon	" 6

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

SECCIÓN SEGUNDA.



SEÑOR SECRETARIO:

Secundando el que suscribe los loables propósitos de vd., encaminados á hacer conocer en el extranjero el progreso que ha tenido en la República el establecimiento de vías férreas, y en acatamiento del acuerdo que se sirvió vd. dictar para que la sección de mi cargo, á la que está encomendado el importante ramo de ferrocarriles, coleccionara los datos más necesarios para realizar esa idea, procedió, con la empeñosa y eficaz ayuda de los empleados de la misma sección, á reunir las noticias y ordenar los datos, sujetándose para llevar á cabo este trabajo, á las instrucciones que recibió del Sr. Subsecretario Ingeniero Santiago Méndez, quien determinó el sistema que había de seguirse en la formación de estas noticias.

Concluído el trabajo me es honroso someterlo al conocimiento de vd., haciendo una ligera indicación de los puntos que abrazan los datos:

Inconcuso es que el desarrollo de las vías férreas en la República, da una idea cabal del progreso del país desde la época en que la construcción de esas vías tomó un verdadero incremento, y por lo mismo, es de vital importancia que se conozca en el extranjero.

La época en que comenzó en la República este desarrollo de una manera constante, puede con toda certeza contarse desde 1877, pues aunque cuarenta años antes, ó sea desde el año de 1837, se estuvieron otorgando por las Administraciones que regían los destinos del país, diversas concesiones para la

14

construcción de vías férreas, salvo la del ferrocarril de Veracruz á México y algunas otras de escasa importancia, poco se había hecho en esta materia, hasta el mencionado año de 1877, en que la Administración presidida por el actual Jefe del Poder Ejecutivo, C. General Porfirio Díaz, se propuso impulsar la construcción de esta clase de vías de comunicación, otorgando diversas concesiones en las que se daban facilidades para la ejecución de los trabajos, y se asignaban auxilios pecuniarios de importancia, como se verá en el lugar correspondiente de los datos.

Incalculables son los beneficios que como consecuencia de estas medidas administrativas reportó la Nación, pues debido á ellas, la red ferrocarrilera se ha extendido por gran parte del territorio nacional, desarrollando á su paso todos los demás elementos de riqueza que sólo esperaban esos medios fáciles de transporte y de progreso.

El notable adelanto en la construcción de vías férreas en la República, verificado desde el relacionado año de 1877, debe llamar forzosamente la atención de toda persona ilustrada, tanto más si se tiene en cuenta que no obstante las difíciles circunstancias por las que ha atravesado en algunos años la nación, gran parte de las líneas establecidas han sido subvencionadas con fuertes cantidades, tanto en efectivo como en bonos y certificados especiales, cuyo monto en numerario es próximamente de \$ 30.841,538; en certificados \$ 42.621,543 62; en bonos á diversos tipos \$ 36.059,157 92, formando estas sumas un total de \$ 109.522,239 54, de las cuales la mayor parte del numerario está cubierta, y en corriente el pago de los intereses referentes á los bonos.

La parte primera del trabajo comprende un sucinto resumen de las concesiones federales que se han otorgado para construir ferrocarriles en la República desde el año de 1837 hasta fin del pasado de 1894, siguiéndose en este resumen el orden cronológico de las mismas concesiones, expresándose las que por no haber cumplido las empresas contratantes con las obligaciones contraídas, ó por otras causas, fueron declaradas caducas ó rescindidos los contratos respectivos.

La segunda parte trata de las concesiones vigentes, ferrocarriles construídos y en construcción, base de sus tarifas, tarifas para servicios especiales, itinerarios jurisdiccionales de las líneas, y resultados de la explotación.

La tercera y última parte abraza la clasificación de ferrocarriles en zonas, habiéndose adoptado al efecto la división de zonas postales de la República, terminando con los cuadros estadísticos de dichos ferrocarriles que indican la construcción de ellos, parte comercial y financiera de las compañías, y accidentes

Las deficiencias que puedan encontrarse en las noticias contenidas en los cuadros estadísticos, provienen de que algunas empresas no han remitido sus datos con la oportunidad que se necesitaba para hacerlos constar en el lugar respectivo, ó de que los datos recibidos no llenaban las condiciones requeridas.

Al concluir este informe me permito manifestar á vd., que honrado por el señor Presidente de la República con el nombramiento de Delegado del Gobierno á la 5ª Sesión del Congreso Internacional de Ferrocarriles, que se verificará en Londres el próximo mes de Junio, tendré la satisfacción de presentar á aquel Honorable Cuerpo este trabajo, quedando así realizados los deseos de vd. al ordenar su ejecución.

México, Marzo 25 de 1895.

ESTANISLAO VELASCO.

Marzo 26 de 1895.—En vista de la utilidad del trabajo, imprímase.

G. Cosío.—(Rúbrica.)

PRIMERA PARTE

RESEÑA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES

DESDE

AGOSTO DE 1837 HASTA DICIEMBRE DE 1894

RESEÑA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES

Desde Agosto de 1837 hasta Diciembre de 1894.

NÚMERO I.

Ferrocarril Mexicano.

La comunicación por ferrocarril entre la Capital de la República y el puerto de más importancia de la misma en el Golfo de México, ha sido considerada siempre como la más necesaria á los intereses comerciales, y á la vez como la llave que abriría la puerta á otras empresas del mismo género.

La extensión á que tenemos que limitarnos en estos ligeros apuntamientos, nos obliga á consignar solamente las fechas en que se han decretado las diversas concesiones otorgadas con la mira de conseguir aquella comunicación, haciendo á la vez algunas ligeras indicaciones relativas á las mismas concesiones.

Ferrocarril de México á Veracruz

con un ramal á Puebla.

I. En 22 de Agosto de 1837 se concedió privilegio exclusivo á D. Francisco de Arrillaga para la construcción de dicho ferrocarril, asegurándole la propiedad de su establecimiento en los términos y por el tiempo que designó el decreto expresado.

No tuvo efecto esta concesión.

Incluimos á continuación lo que se refiere al ferrocarril de Veracruz á San Juan, por haber sido la Empresa respectiva la que construyó una parte de la vía que con el tiempo vino á formar uno de los tramos que componen ahora el ferrocarril Mexicano entre Veracruz y la Tejería.

Ferrocarril de Veracruz al Río de San Juan.

II. Por decreto de 31 de Mayo de 1842 se impuso á los acreedores del camino carretero de Perote á Veracruz, la obligación de construir un ferrocarril desde la ciudad de Veracruz hasta el Río de San Juan.

En 16 de Septiembre de 1850 se inauguró el tramo de 13 kilómetros 150 metros entre Veracruz y el Molino, fijándose las tarifas de fletes de carga y pasajeros, las cuales fueron reformadas en 25 de Enero de 1851, y quedaron de la manera siguiente: ¶

EFFECTOS.

De Veracruz al Molino, toda especie de efectos pagarán por carga de 16 arrobas..	0 pesos 6 reales.
El fierro en barras y la maquinaria	0 " 4 "
Del Molino á Veracruz, todo efecto, á excepción de los que trata el párrafo siguiente, pagará por carga de 16 arrobas	0 " 3 "
El camelote, leña, carbón, fruta, maíz, cebada, frijol y toda especie de semillas, pagarán por carga	0 " 2 "
Se reputa por carga: De camelote ocho docenas de manojos.—De leña, 200 rajás.—De carbón, 32 saquitos.—De fruta, 2 huacales ó 4 serones.—De semillas, la medida acostumbrada.	
Las diligencias, coches, carretelas, &c., de cuatro ruedas, pagarán cada uno.....	3 " 0 "
Carretelas, quitrines y carros de dos ruedas, pagarán cada uno.....	1 " 4 "
Los carros de yanta ancha, cargados.....	8 " 0 "
Y cuando la carga es de sólo maquinaria	6 " 0 "
Los carros ligeros americanos, cargados	6 " 0 "
Y cuando la carga sea de sólo maquinaria	5 " 0 "
Los carros vacíos de cualquiera especie.....	2 " 0 "

PASAJEROS.

De Veracruz al Molino ó de regreso en carruaje cubierto, cada persona pagará....	1 peso 0 reales.
Idem en los mismos wagones de la carga.....	0 " 2 "
Las personas que salgan de un punto y regresen en el mismo viaje en coche cubierto, pagarán cada una de ida y vuelta	1 " 0 "
Idem en los wagones de carga	0 " 3 "
A todos los pasajeros se les permitirá llevar consigo una arroba de equipaje, y lo que exceda de ella se pagará á razón de un real por arroba.	

ANIMALES.

Por caballos y mulas de silla, tiro ó carga, pagarán por cada uno	0 peso 2 reales.
Los burros y el ganado vacuno, por cabeza.....	0 " 1 "
El ganado menor.....	0 " ½ "

En 7 de Noviembre de 1854 se estableció la tarifa para el tramo de 15 kilómetros 500 metros entre Veracruz y la Tejería, de la manera siguiente:

EFFECTOS.

De Veracruz á la Tejería, toda especie de efectos pagará por arroba.....	\$ 0 04	cs.
De la Tejería á Veracruz, todo efecto, á excepción de los que trata el párrafo siguiente, pagará por arroba.....	0 02	"
El camelote, leña, carbón, fruta, &c., pagará por carga	0 25	"
Las diligencias, coches, carretelas, &c., de cuatro ruedas, pagará cada una.....	6 00	"
Las carretelas, quitrines y carros de dos ruedas, pagarán	4 00	"

PASAJEROS.

De Veracruz á la Tejería ó de regreso, en carruaje cubierto de 1ª clase, cada persona pagará.....	1 00	"
De Veracruz á la Tejería en los wagones cubiertos de 2ª clase	0 50	"
De íd. á íd. en wagones de carga	0 25	"

Las personas que salgan de un punto y regresen en el mismo viaje en coche cubierto de 1. ^a clase, pagarán cada una de ida y vuelta	\$ 1 50	cs.
Las personas que salgan de un punto, y regresen en coche de 2. ^a clase, pagarán cada una	0 75	"
Idem en los wagones de carga	0 37½	"

ANIMALES.

Los caballos y mulas de silla, tiro ó carga, pagarán por cada uno	2 00	"
Los burros y el ganado vacuno, por cada cabeza	0 50	"
El ganado menor, por cabeza	0 12½	"

No se tienen noticias de los resultados producidos por la explotación de este tramo.

Posteriormente, con el fin de facilitar la continuación de las obras del ferrocarril, se tomaron las providencias que se expresan á continuación.

III. Para la construcción del ferrocarril de Veracruz á México, pasando por Puebla, se concedió privilegio exclusivo á D. Juan Laurié Rickards por decreto de 31 de Octubre de 1853.

IV. Por el de 16 de Marzo de 1854 se determinó que la tarifa relativa se fijase de modo que el total de los productos al año representara un 10 por 100 del capital empleado.

V. En 26 de Junio del mismo año se decretó la prórroga de plazos para la instalación de la Compañía, según lo dispuesto en la concesión de 31 de Octubre de 1853.

VI. En 31 de Agosto de 1856 se decretó la creación de un fondo consolidado de deuda pública de \$8.000,000 representados por bonos de construcción del camino de fierro de Veracruz á México.

VII. En 1.^o de Abril de 1857 se decretó un proyecto para la construcción de un ferrocarril de México á Puebla, y continuar el de Veracruz á San Juan.

VIII. En 3 de Noviembre de 1859 se acordaron varias propuestas con la Empresa del camino de fierro de Veracruz, para la continuación del mismo.

IX. En 18 de Mayo de 1861 se aprobó el contrato para la construcción del ferrocarril de México á Puebla.

X. En 23 de Diciembre de 1862 se celebró un contrato entre la Administración francesa y el Director del ferrocarril de Veracruz, M. E. Lyons, para construcción del tramo de Tejería al Chiquihuite.

XI. En 8 de Septiembre de 1863 se hizo un tratado para la construcción del camino de fierro entre la Soledad y el Chiquihuite.

XII. Con fecha 19 de Agosto de 1864 se celebró un convenio por el cual transfirió D. Antonio Escandón la concesión del ferrocarril de México á Veracruz, y un ramal á Puebla, á la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial de México.

XIII. Por decreto de 26 de Enero de 1865 se aprobó la transacción de la línea del camino de fierro de Veracruz á México, hecha por D. Antonio Escandón á la Compañía Imperial Mexicana, bajo las cláusulas del convenio anexo.

XIV. Un decreto de fecha 12 de Agosto de 1865 tuvo por objeto el establecimiento de un ferrocarril provisional que enlazara el ferrocarril de Veracruz con Puebla.

A continuación se cita la concesión del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote, pues aunque esta concesión en un principio fué independiente de la del Ferrocarril de México á Veracruz, por el convenio de 15 de Marzo de 1873 se autorizó el traspaso de dicha línea á la del Ferrocarril Mexicano, como se ve en el lugar correspondiente de estos apuntes.

XV. Para la construcción del ferrocarril citado, se concedió privilegio exclusivo á D. Ramón Zangronis, por decreto de 24 de Diciembre de 1865.

XVI. En 23 de Mayo de 1868 se autorizó al mismo Sr. Zangronis para continuar la construcción del ferrocarril mencionado.

Ferrocarril Mexicano.

XVII. Por la ley de 27 de Noviembre de 1867 se revalidó la concesión otorgada por los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861. En el artículo 19 de esta ley se otorgó á la Empresa un subsidio de quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos.

XVIII. En 1º de Diciembre de 1867 se reglamentó la sustitución de acciones emitidas por la Empresa, en lugar de los bonos para el pago del derecho adicional de amortización de la deuda interior.

XIX. La ley de 11 de Noviembre de 1868 modificó la ley de 27 de Noviembre de 1867, revocando el privilegio que tenía la Compañía, otorgando en cambio que, durante el período de 65 años que debe durar la concesión, el Gobierno no subvencionaría la construcción ó explotación de otra vía entre Veracruz y México, ó los puntos intermedios; no comprendiéndose en dicho compromiso la subvención concedida al ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa; señalando las fechas para terminar los tramos que aun no estaban construídos; suprimiendo la preferencia para la construcción de ramales; señalando la proporcionalidad de tarifas de pasajes y fletes; estableciendo la revisión de tarifas cada dos años, las condiciones para su modificación; é igualmente todos los puntos relativos á la subvención otorgada, y refiriéndose á las franquicias de que disfrutaría el Gobierno en los pasajes y fletes militares, y en los de los inmigrantes. La misma ley adicionó á la de concesión, disponiendo la inspección por parte del Gobierno de la construcción y de la explotación; señalando la época en que deberían someterse para su aprobación los estatutos de la Compañía; previniendo la consignación en ellos de dos prescripciones referentes al capital social de la Compañía, y á la representación del Gobierno en la Junta Directiva; disponiendo que se incluyera en el presupuesto de egresos el importe de la subvención; y designando la época en que debían comenzar á correr los plazos de la concesión.

XX. Con fecha 25 de Mayo de 1871 se revalidó la concesión otorgada á D. Ramón Zangronis en 23 de Mayo de 1868, ya citada, para la construcción del ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

XXI. En 29 del mismo mes y año se dictó una resolución, probando á D.

Ramón Zangronis la caducidad de la concesión referida de 23 de Mayo de 1868.

XXII. El convenio de 15 de Marzo de 1873 estableció los máximos de las tarifas y las condiciones de percepción; indicó los puertos de la República en los que debería hacerse la amortización de los bonos de subvención; autorizó á la Compañía para que pudiera emitir obligaciones y acciones, bajo condiciones determinadas; permitió que la Compañía pudiera adquirir la concesión del ferrocarril de Puebla á Veracruz por Jalapa, concediéndole la facultad de hipotecar los tramos de esta vía, imponiéndole condiciones para el tráfico y para el reembolso de la subvención; y señalando plazo para terminar su construcción, dispensándola de la obligación de construir el tramo de San Marcos á Puebla; el término señalado á esta concesión fué de noventa y nueve años, al cabo de los cuales debería hacerse la reversión, según las condiciones que se establecieron desde luego, así como también quedaron establecidas las causas de caducidad y las penas correspondientes.

Por el mismo convenio se autorizó á la Compañía para que construyera un muelle metálico en el puerto de Veracruz, estableciendo las condiciones para la construcción y uso de dicho muelle.

Conforme á la autorización contenida en este convenio, se llevó á efecto el traspaso á la Empresa del Ferrocarril Mexicano de la línea de Veracruz á Jalapa.

XXIII. El acta de 17 de Diciembre de 1873 modificó y adicionó el convenio expresado, en lo relativo á hacer extensiva á todos los efectos nacionales de exportación, la rebaja de fletes establecida para algunos solamente; á que las multas causadas por los exportadores que no justificaran la exportación en determinado plazo, fueran impuestas y cobradas por la autoridad judicial; á que la amortización de los bonos de subvención fuese hecha por las aduanas marítimas que se expresaron, solamente por el término de diez años, á cuyo término el pago de la subvención volvería á verificarse con arreglo á lo dispuesto en la ley de 11 de Noviembre de 1868; á que fuera obligatorio para la Compañía poner lanchas alijadoras de vapor para el servicio del muelle metálico; y á que el Gobierno tuviera derecho de mandar colocar un alambre telegráfico en los postes de las líneas de la Empresa, con determinadas condiciones.

XXIV. En 16 de Enero de 1874 se modificó y adicionó el convenio celebrado con la Compañía en 15 de Marzo de 1873.

XXV. La ley de 15 de Abril de 1882 estableció las condiciones para el transporte de cincuenta mil toneladas anuales de carbón de piedra, por el término de veinte años; relevó á la Empresa de la obligación de reembolsar al Erario Nacional la subvención de la línea de Veracruz á Jalapa y de pagar los réditos de esa subvención; eximió á la Compañía de la obligación de construir el tramo de Jalapa á San Marcos; consignó la condonación hecha por la Compañía al Erario Nacional de lo que éste le adeudaba por subvención de la línea de Veracruz á Jalapa; amplió por quince años el término fijado para el goce de la exención de derechos y contribuciones, con excepción de la del timbre; aclaró lo relativo á la rebaja de setenta y cinco por ciento en los pasajes y fletes causados por el Gobierno; señaló tarifas especiales para el transporte de material para fe-

ferrocarriles; y especificó el tipo de tarifas para trasportes entre San Marcos y Puebla.

La concesión de la línea de Veracruz á Jalapa á que se ha hecho referencia, fué otorgada por la ley de 25 de Mayo de 1868, y modificada por el decreto de 25 de Mayo de 1871, quedando nuevamente modificada por las disposiciones de que se ha hecho mérito.

XXVI. En 12 de Agosto de 1893, previos los trámites del caso, se rescindió de común acuerdo el contrato relativo á la expresada línea de Veracruz á Jalapa, quedando autorizada la Compañía para levantar la vía.

NÚMERO 2.

Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

I. Por decreto de 1º de Marzo de 1842 se concedió privilegio exclusivo á D. José Garay para la apertura de una vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec, estableciendo la navegación y los tramos de ferrocarril necesarios; y además, por el artículo 4º de la concesión, el plazo de diez meses para comenzar las obras, cuyo plazo se prorrogó en el de un año, por decreto de 28 de Diciembre de 1843.

II. Dichos decretos se ratificaron por el de 5 de Noviembre del año de 1846, que concedió más plazos y auxilios á la Empresa Garay, decreto que quedó nulado por el de 22 de Mayo de 1851.

III. En 23 de Junio de 1850 se celebró un convenio para el establecimiento de un ferrocarril ó canal que, atravesando el Istmo de Tehuantepec, comunique los océanos Atlántico y Pacífico.

IV. El decreto de 5 de Febrero de 1853 aprobó, con modificaciones, las proposiciones presentadas por la Compañía A. G. Sloo, para el establecimiento de la citada comunicación, declarándose nulo dicho privilegio por el de 3 de Septiembre de 1857.

V. Por decreto de 7 de Septiembre de 1857 se concedió privilegio á la Compañía de La Luisiana de Tehuantepec, para la apertura de la comunicación interoceánica por aquel Istmo, que fué modificado por el de 28 de Marzo de 1859.

VI. En 25 de Octubre de 1860 se prorrogó el plazo concedido á dicha Compañía, por decreto de 28 de Marzo de 1859, y en 12 de Octubre de 1866 se permitió á la misma cambiara el nombre que tenía por el de "Compañía del Ferrocarril y Vapores de Nueva York y Tehuantepec."

VII. Por decreto de 15 de Octubre de 1866 se declaró caduca la concesión de 7 de Septiembre de 1857, y se le otorgó á la Compañía del tránsito de Tehuantepec, la cual se declaró también caduca por decreto de 26 de Agosto de 1867; se autorizó después á la Compañía que formara D. Emilio La-Sére para la apertura de dicha comunicación, por decreto de 6 de Octubre de 1867, el cual fué modificado por el de 2 de Enero de 1869.

VIII. En 10 de Enero de 1871 se hizo constar por una acta haber comen-

zados los trabajos de ese ferrocarril, de conformidad con lo estipulado en el decreto anterior, y en 24 del mismo se declaró haber ocurrido un caso fortuito.

IX. Por decreto de 22 de Mayo de 1872 se revalidó la concesión de 2 de Enero de 1869, y por el de 15 de Enero de 1874 se prorrogaron los plazos para el establecimiento de la vía de comunicación por aquel Istmo.

X. Por decreto de 14 de Diciembre de 1874 se subvencionó á la Compañía de éste ferrocarril.

XI. Por contrato de 19 de Enero de 1878 se autorizó al Sr. Eduardo Learned á la Compañía que organizara, para construir un ferrocarril á través del Istmo de Tehuantepec, el cual fué reformado en 31 de Octubre del mismo año.

XII. Por resolución de 31 de Mayo de 1879 se declaró la caducidad de las concesiones hechas á D. Emilio La-Sére en 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870, para la construcción de un ferrocarril y un camino carretero en aquel Istmo.

XIII. En 2 de Junio de 1879 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Learned el 19 de Enero de 1878, y en 6 de Noviembre de 1880 se fijó el trayecto de la línea.

XIV. Por decreto de 30 de Mayo de 1882 se autorizó al Ejecutivo Federal para la construcción de un ferrocarril en aquel Istmo, y en 24 de Julio del mismo año se dictaron las resoluciones y disposiciones relativas á proceder á los trabajos preliminares á la construcción del Ferrocarril Interoceánico por aquel Istmo.

XV. En 16 de Agosto del mismo año de 1882 se declaró caduca la concesión de 2 de Junio de 1879, hecha al Sr. Eduardo Learned para la construcción de ese ferrocarril.

XVI. En 5 de Octubre del citado año de 1882 se celebró un contrato para la construcción y equipo del referido ferrocarril, y adiciones acordadas en 11 del mismo mes de Octubre.

XVII. En 25 de Abril de 1888, se celebró un convenio con el Sr. Francisco Arteaga, en representación del Sr. Delfín Sánchez, rescindiendo el contrato de 5 de Octubre de 1882, para la construcción de ese ferrocarril.

XVIII. En 28 del citado mes de Abril de 1888 se celebró otro contrato con el Sr. Eduardo Mac-Murdo, para la construcción y equipo del citado ferrocarril y un muelle en Salina Cruz.

XIX. En 15 de Octubre de 1888 se celebró otro contrato con los representantes del mismo Sr. Mac-Murdo, para la reconstrucción de los 108 kilómetros de vía que existen en el ferrocarril, la construcción de unos 226 que faltan y el completo equipo de la vía.

XX. En 27 de Noviembre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el representante de la viuda del Coronel Eduardo Mac-Murdo, y se reformaron varios artículos del contrato relativo á la construcción del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec de 15 de Octubre de 1888.

XXI. En 13 de Enero de 1892 se celebró otro contrato con el Sr. Lic. Justino Fernández, en representación de la viuda del Coronel Mac-Murdo, rescindiendo el contrato de 15 de Octubre de 1888.

XXII. Por contrato de 27 de Febrero del mismo año, se autorizó á los Sres. C. S. Stanhope, J. H. Hampson y E. L. Corthell, para la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

XXIII. En 6 de Diciembre de 1893 se celebró otro con el Sr. Stanhope, para la construcción de los 59 kilómetros de vía que faltaban para unir los dos tramos ya construídos, y para la erección del Muelle de Salina Cruz.

La construcción del ferrocarril se terminó en 15 de Octubre de 1894.

NÚMERO 3.

Ferrocarriles del Distrito Federal.

Se citan á continuación las concesiones que sucesivamente se han otorgado, cuyos resultados constituyen la red ferrocarrilera extendida por gran parte de la Capital y algunos puntos de sus inmediaciones. Es de notar que, aunque varias de estas concesiones que se citan fueron otorgadas á diversas empresas, actualmente las posee la de los Ferrocarriles del Distrito por haberlos adquirido sucesivamente.

Dichas concesiones son:

De México á Tacubaya; de México á Chalco; Tranvías con correspondencia, y las de las líneas de México á Ixtacalco, Mexicaltzingo é Ixtapalapan.

También es de tenerse presente que muchas de las concesiones que se enumeran en los datos que siguen, no tuvieron verificativo; ó se sustituyeron por otras que han venido á formar parte de la red de ferrocarriles á que nos referimos en los presentes apuntes.

I. En 12 de Octubre de 1852 se concedió patente en favor del Conde de la Cortina, para la construcción de un ferrocarril de la Ciudad de México á Tlálpam, pasando por Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y San Ángel.

Esta concesión no tuvo efecto.

II. Por decreto de 13 de Agosto de 1856 se concedió privilegio exclusivo á D. Jorge Luis Hammecken, para construir un ferrocarril de la Plaza de Armas de México á Tacubaya.

III. El decreto de 26 de Abril de 1861, concedió permiso á los Sres. Arbeu y Socios, para formar una Compañía que construyera un camino de fierro de la capital de México al pueblo de Chalco, tocando Mixcoac, Coyoacán y Tlálpam.

IV. Para el establecimiento de ferrocarriles en las calles de México, se concedió permiso á D. Carlos T. Arnoux, por decreto de 17 de Abril de 1865.

Esta concesión no tuvo efecto por haberse declarado caduca en 13 de Noviembre de 1866.

V. Por decreto de 24 de Octubre de 1865 se aprobó que la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México, adquiriese la vía férrea de México á Tacubaya.

VI. En 19 de Febrero de 1866 se acordó conceder al Sr. Carlos T. Arnoux una prórroga de seis meses para que cumpliera con las obligaciones que le impuso el decreto de 17 de Abril de 1865 ya citado.

VII. En 10 de Octubre de 1866 se decretó la construcción de un ferrocarril de México á Tacuba, cuyos estatutos se presentaron.

VIII. Con fecha 13 de Noviembre de 1866 se dictó resolución, declarando la caducidad del permiso concedido á D. Carlos T. Arnoux para el establecimiento de ferrocarriles en las calles de la Capital de México.

IX. Por decreto de 14 de Diciembre de 1870 se autorizó á la Empresa del Ferrocarril de México á Tacubaya, para construir una doble vía y un ramal de la Avenida de los Hombres Ilustres á Popotla.

X. En 6 de Febrero de 1875 se autorizó á la Empresa del Ferrocarril de México á Tlálpam, para que hiciera el servicio por tracción animal.

XI. En 13 de Octubre de 1877 se concedió á los CC. Luis Miranda é Iturbe y Carlos Alvarez Rul permiso para establecer un ferrocarril de la garita de Belem al pueblo de la Piedad.

XII. Por ley de 25 de Diciembre de 1877 se autorizó al Ejecutivo de la Unión para conceder permiso de establecer líneas férreas en el Distrito Federal á todo el que lo solicite, con arreglo á las bases contenidas en la misma ley.

XIII. En 19 de Febrero de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Agustín López, representante de la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito Federal, para la construcción de un ramal entre la garita de Belem y el Panteón de la Piedad, y tres tramos de doble vía entre la calzada de la Villa de Guadalupe.

XIV. En 20 de Septiembre del mismo año se celebró un contrato con la Sra. Concepción Alvarez de Escalante, para la construcción de un ramal de ferrocarril entre México y la Ciudad de Tacubaya, paralelamente á la calzada de la Reforma.

XV. Por resolución de 14 de Diciembre del mismo año, se autorizó á la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito para poner al servicio los tramos del ferrocarril urbano de la Ciudad de México, comprendidos del puente de Santa Ana y esquina del Empedradillo, y otro ligando éste con los demás construídos.

XVI. Por resolución de 7 de Marzo de 1879 se declaró caduca la concesión de 13 de Octubre de 1877, hecha á los Sres. Miranda é Iturbe y Carlos Alvarez Rul.

XVII. En 13 de Septiembre de 1879 se celebró un contrato con el Sr. Agustín López, para construir un nuevo ramal de vía férrea de la Estación de Chapultepec al Panteón de Dolores.

XVIII. En 29 de Octubre del mismo año se celebró otro contrato con el mismo señor, para la construcción de un tramo de vía férrea entre el pueblo de Tacuba y el de Atzacapotzalco; y otros dos de doble vía de la Tlaxpana á Tacuba y de Tacuba á Atzacapotzalco.

XIX. Para la construcción de un ramal de simple ó doble vía, á los lados de la Calzada de la Reforma, se celebró un contrato con el mismo señor en 28 de Enero de 1880.

XX. En 22 de Abril de 1881 se celebró un contrato con el representante de la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito, para la construcción de un tramo de vía férrea entre Chapultepec y la Hacienda de los Morales.

XXI. Para la construcción de una vía férrea de la Plazuela de S. Lucas á la Hacienda de San Antonio, se celebró un contrato con el Sr. Agustín López el 6 de Junio de 1881.

XXII. De la plazuela del Tequezquite á la plaza de Guadalupe Hidalgo. Agosto 11 del mismo año.

XXIII. Del Paseo de Bucareli al Panteón de la Piedad; entronque de esta línea con otra que, partiendo de la segunda glorieta del Paseo de Bucareli, llegue á los Baños de Chapultepec; entronque de esta línea con otra que, partiendo de la segunda glorieta de la Calzada de la Reforma, llegue á Chapultepec en el punto llamado "El Arco Chato;" entronque de esta línea con otra que, partiendo de la dicha segunda glorieta de la Calzada de la Reforma, llegue á los Ranchos del Barreno y de la Concepción, pasando por la Hacienda de la Teja. Agosto 31 del mismo año de 1881.

XXIV. En 1º de Marzo de 1882 se celebró un contrato con el Sr. Salvador Malo, para la prolongación y explotación hasta Tacubaya de la vía férrea que tenía concedida en la fracción II del art. 1º del contrato de 31 de Agosto de 1881, debiendo pasar dicha vía por las calles 5ª de Juárez, el Risco, la Primavera y las Moras.

XXV. En 21 de Julio de 1882 se autorizó la construcción de las líneas siguientes: de Atzacapotzalco á Tlalnepantla, de San Angel á Contreras, de la hacienda de los Morales á la línea de Tacuba y Atzacapotzalco, de Chapultepec á Dolores, doble vía, y á los molinos de Tacubaya, de la línea de los Morales á la de San Cosme, del término de las líneas en la Calzada de la Reforma hasta Chapultepec, prolongación de la doble vía de la Tlaxpana hasta Patolco, unión de la línea de Tacubaya con la Colonia de los Arquitectos, prolongación de la vía de las calles de la Providencia hasta Bucareli, y unión de la vía de Tacubaya con la de Chapultepec construyendo una doble vía en las calles del Calvario.

XXVI. Por decreto de 10 de Octubre de 1882 se aprobó el traspaso de la concesión de 11 de Agosto de 1881, para la construcción de un ferrocarril de la plazuela del Tequezquite á la plaza de Guadalupe Hidalgo, así como de otras concesiones que fueron otorgadas en 31 de Agosto de ese año y 1º de Marzo de 1882.

XXVII. En 9 de Febrero de 1885 se celebró un contrato para la construcción de un ramal de la calzada de los Insurgentes á la hacienda de la Teja.

XXVIII. En 3 de Julio de 1886 se celebró un contrato con el Sr. Lic. Pablo Macedo y Sr. Francisco P. de Castillo, reformando algunos artículos de las estipulaciones de la concesión relativa, fecha 21 de Julio de 1882.

XXIX. Por decreto de 13 de Diciembre de 1887 se aprobó el art. 6º del contrato de 2 de Agosto del mismo año, para establecer un ferrocarril entre el Puente del Molino de esta ciudad y el pueblo de Ixtacalco, con facultad de prolongarlo hasta Mexicaltzingo, refiriéndose además dicho artículo á la libre importación de varios efectos extranjeros para el mismo ferrocarril.

XXX. En 11 de Julio de 1888 se reformó el contrato relativo de fecha 2 de Agosto de 1887.

XXXI. En 12 de Enero de 1889 se celebró un contrato con el Sr. Ramón Díaz Barreiro, concesionario del ferrocarril del Puente del Molino á Ixtacalco y Mexicaltzingo, reformando los dos anteriores contratos.

XXXII. Por decreto de 30 de Mayo del mismo año se celebró un contrato con los Sres. Angel Lerdo de Tejada y Francisco P. de Castillo, para la construcción de un ramal de vía férrea, que partiendo de esta capital, termine en los baños del Peñón.

XXXIII. En 28 del mes de Octubre del mismo año se autorizó á la misma Compañía para prolongar hasta Mixcoac su línea de la Piedad, pasando por ó cerca de San Borja.

XXXIV. Por contrato de 18 de Enero de 1890 se autorizó al Sr. Antonio Pliego Pérez para el establecimiento de un ferrocarril que, partiendo de la garita "Porfirio Díaz," termine en la de "Arteaga."

XXXV. En 20 de Enero del mismo año se reformó el art. 1º del contrato de fecha 2 de Agosto de 1887.

XXXVI. Por contrato de 31 de Mayo de 1892 se autorizó á la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito, para el establecimiento de un ramal de vía férrea que, partiendo de la línea de Atzacapotzalco, en Tacuba, termine en San Bartolo Naucálpan.

XXXVII. En 10 de Noviembre de 1893 se celebró un contrato con los Sres. Félix Cuevas y Francisco P. de Castillo, para el establecimiento de un ramal de vía férrea que, partiendo de Chapultepec, y siguiendo por las calzadas de la Verónica y del Consulado ó los Gallos, termine en la garita "Arteaga" de esta capital.

NÚMERO 4.

Ferrocarril de México á uno de los puertos del Océano Pacífico.

I. Para la construcción de un ferrocarril de México á uno de los puertos del Océano Pacífico se concedió privilegio exclusivo á D. Juan Laurie Rickards, por decreto de 28 de Noviembre de 1853.

II. Por decreto de 2 de Agosto de 1855 se declaró nulo este privilegio.

NÚMERO 5.

Ferrocarril de México á Ixtlahuaca ó sus inmediaciones.

Por decreto de 31 de Diciembre de 1853 se concedió privilegio exclusivo á D. Ignacio Fuentes para la construcción de un ferrocarril de México á Ixtlahuaca ó sus inmediaciones.

No tuvo efecto esta concesión.

Ferrocarril de Sonora.

Las concesiones que se han otorgado para la construcción de un ferrocarril entre puntos del Estado de Sonora y la Frontera del Norte, constan en el resumen siguiente.

Como se ve en dicho resumen, la declaración de caducidad de la concesión en lo relativo á las líneas que debieron llegar hasta la expresada Frontera, han reducido la magnitud del ferrocarril á la línea de Nogales á Guaymas, que es la que actualmente se encuentra en explotación.

Ferrocarril desde Paso ó Presidio del Norte hasta Guaymas.

I. Para la construcción de dicho ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á D. Alejandro José Atocha, por decreto de 15 de Julio de 1854.

No tuvo efecto esta concesión.

II. Por decreto de 15 de Abril de 1865 se autorizó á la Compañía que representaba el C. Gral. Angel Trías, para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Presidio del Norte ó de la Villa del Paso, en el Estado de Chihuahua, terminara en el puerto de Guaymas.

III. El anterior decreto quedó nulificado por resolución de 6 de Agosto de 1866.

IV. Por decreto de 14 de Enero de 1869 se autorizó á la Compañía representada por el Sr. Julius A. Skilton, para la construcción de un ferrocarril de Presidio del Norte ó Villa del Paso al puerto de Guaymas.

V. En 7 de Noviembre de 1871 se previno á la Compañía de Presidio del Norte á Guaymas, justificara por qué causa de fuerza mayor no pudo cumplir con lo estipulado en el decreto de 15 de Abril de 1865.

VI. En 14 de Enero de 1873 se ratificaron las caducidades de las concesiones de 15 de Abril de 1865 y 14 de Enero de 1869.

VII. Por decreto de 17 de Junio de 1875 se aprobó un contrato con el Sr. David Boy-le-Blair, para la construcción de un ferrocarril de Guaymas hasta la Frontera del Norte del Estado de Sonora.

VIII. En 3 de Noviembre de 1875 se decretó la prórroga del plazo concedido al Concesionario para otorgar la fianza.

IX. En 12 de Junio de 1877 se declaró caduca la anterior concesión.

X. En 19 del mismo mes y año se traspasó á los Sres. Sebastián Camacho, en representación de D. Roberto R. Symón, y á D. David Fergusson para la construcción de ese ferrocarril, la concesión de 17 de Junio de 1875.

XI. En 12 de Octubre del mismo año se celebró un contrato con los Sres. Sebastián Camacho, en representación del Sr. Roberto R. Symón y David

Fergusson, para la construcción de un ferrocarril desde el puerto de Guaymas hasta el límite Norte del Estado de Sonora ó Chihuahua.

XII. La ley de 14 de Septiembre de 1830 autorizó la construcción de un ferrocarril de Guaymas á la Frontera del Norte, en comunicación con la ciudad de Hermosillo, y continuando hacia la Frontera para llegar á Paso del Norte, pudiendo ligar las ciudades de Ures y Álamos. La expresada ley concedió á la Empresa un subsidio de \$ 7,000 por kilómetro, pagaderos en efectivo.

XIII. El decreto de 16 de Diciembre de 1881 señaló como punto de la línea en la Frontera á Nogales, debiendo pasar la vía por Magdalena; subsistiendo la obligación que tenía la Empresa de llevar la línea de Hermosillo á la Villa de Paso del Norte. Se adicionó por el mismo decreto la ley de concesión, fijando la proporción en que debería causarse el flete de los materiales destinados á la construcción de ferrocarriles, y la facultad que tiene el Gobierno Federal para establecer alambres telegráficos en los postes de las Empresas. Al mismo tiempo se amplió el plazo para la presentación de los planos de la línea principal.

XIV. En 4 de Junio de 1883 se reformó la ley de concesión ampliando los plazos, estableciendo la división de líneas para el caso de traspaso de alguna de ellas, autorizando la emisión de acciones, bonos y obligaciones y las hipotecas, expresando las causas de caducidad y las penas consiguientes, modificando las tarifas, estableciendo franquicias para los colonos, los inmigrantes y los empleados fiscales que acompañasen carga internacional, asignando tarifa para el carbón de piedra, disponiendo el aumento de la garantía otorgada por la Empresa y declarando quién debe hacer la recaudación del derecho de tránsito.

XV. Con fecha 23 de Octubre de 1888 se declaró la caducidad de la línea de Hermosillo á Ures y Paso del Norte, quedando vigente la concesión solamente en lo relativo á la línea construída de Guaymas á Nogales.

NÚMERO 7.

Ferrocarril de la Frontera del Norte al Océano Pacífico.

I. Por decreto de 23 de Noviembre de 1854 se aprobó el contrato para la construcción de dicho ferrocarril con los Sres. J. B. Moore y socios.

II. El anterior decreto se declaró ^{void}caduco por el de 25 de Agosto de 1857.

NÚMERO 8.

Ferrocarril de México al Puerto de Santa Ana Tamaulipas.

Para la construcción de dicho camino se concedió privilegio exclusivo á los Sres. Mosso hermanos, por decreto de 27 de Abril de 1855.

No tuvo efecto esta concesión.

Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz.

La importancia de las comunicaciones interoceánicas á través de la República, está plenamente reconocida, y en esta virtud se han hecho esfuerzos constantes para conseguir dicho objeto, el cual sólo se ha logrado en parte hasta el presente, pero está en vía de realizarse con mayor extensión cuando queden construidas las vías concedidas.

La de Acapulco á Veracruz se ha procurado por varios medios, conforme lo demuestran las concesiones que se citan á continuación; de éstas algunas no tuvieron resultados, así como otras que se otorgaron para lograr la comunicación interoceánica, conforme se ve en los siguientes apuntes:

Ferrocarril de San Juan.

Departamento de Veracruz hasta Acapulco.

I. Para construir dicho ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á los Sres. Mosso Hermanos, por decreto de 2 de Agosto de 1855.

II. Por decreto de 24 de Febrero de 1856 se concedió privilegio á D. Francisco Havarez, para construir un ferrocarril de Chilpancingo á Acapulco.

III. En 2 de Agosto del mismo año, se concedió privilegio á D. Alberto C. Ramsey, para construir un ferrocarril de Antón Lizardo á Acapulco.

IV. Por decreto de 31 de Agosto de 1857 se concedió privilegio exclusivo á D. Antonio Escandón, para construir un ferrocarril de Veracruz hasta Acapulco.

V. Para poder prolongar dicho ferrocarril hasta cualquier puerto del Océano Pacífico, se modificó el anterior, por decreto de 5 de Abril de 1861.

Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz.

VI. La ley de 16 de Abril de 1878 autorizó la construcción de un ferrocarril con los ramales necesarios, para ligar las ciudades de México, Morelos y Cuernavaca, pudiendo prolongarlo hasta la orilla del río Amacusac.

VII. Por decreto de 8 de Julio de 1880 se concedió la construcción de un Ferrocarril de Acapulco á México.

VIII. El decreto de 6 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de un ferrocarril entre Jalapa y San Andrés Chalchicomula.

IX. La construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Puebla y la Estación de San Marcos, fué concedida por decreto de 14 de Septiembre de 1880.

X. El Ejecutivo de la Unión aprobó el traspaso hecho en favor del Sr. Ramón Zangronis, de la parte concerniente al Estado de Veracruz del Ferrocarril de Jalapa á San Andrés Chalchicomula, en 30 del mismo Septiembre.

XI. En la misma fecha el Ejecutivo del Estado de Puebla traspasó á los CC. Luis García Teruel y Jacobo Ortiz Borbolla, la concesión del Ferrocarril de Puebla á San Marcos.

XII. En 27 de Noviembre del mismo año se decretó la concesión para construir un ramal de ferrocarril para ligar el de Morelos con el Mexicano, en un punto entre Tepéxpam é Irolo.

XIII. El decreto de 10 de Enero de 1881 autorizó la construcción de un ferrocarril entre Jalapa y Veracruz, como prolongación de la línea concedida por decreto de 6 de Septiembre de 1880.

XIV. En la misma fecha se aprobó el contrato que modificó la concesión de 14 de Septiembre de 1880, siendo dichas modificaciones las siguientes: autorizando á la Empresa para elegir el punto de conexión con el Ferrocarril Mexicano entre las Estaciones de San Marcos y San Andrés, y ampliando los plazos obligatorios para la Empresa.

XV. Por decreto de 27 de Junio de 1881 se autorizó la prolongación del Ferrocarril de Veracruz á San Andrés Chalchicomula, desde Perote ó San Andrés hasta un punto entre Texcoco y Ayotla de la línea de Morelos, pudiendo construirse un ramal de Perote á Teziutlán.

XVI. La ley de 21 de Noviembre de 1881 aprobó la consolidación de las concesiones relativas á las líneas de Jalapa á San Andrés, de Jalapa á Veracruz y de San Andrés á la línea de Morelos, de fechas 6 de Septiembre de 1880, 10 de Enero y 27 de Junio de 1881, quedando así constituida la Empresa del Ferrocarril Nacional Interoceánico.

XVII. En 23 de Diciembre de 1881 se decretó la concesión de un Ferrocarril de Peralvillo á los Reyes, pasando por los Baños del Peñón y ligándose con el que va á Irolo.

XVIII. Por decreto de 26 del mismo mes y año se modificó la autorización para construir una línea de Puebla á San Marcos, en el sentido de que el trazo seguiría la dirección de la Villa de Libres en vez de la de San Andrés, y se autorizó á la Empresa para que construyera un ramal de Amozoc ó de Acajete á Tepeaca, quedando la misma obligada á entroncar su línea en un punto entre Villa de Libres y la Estación de San Marcos con el Ferrocarril de Veracruz á Jalapa y Chalchicomula.

XIX. La concesión para construir un Ferrocarril de Irolo á un punto de la línea de Acapulco pasando por Puebla, Chietla ó Matamoros, se decretó con fecha 21 de Enero de 1882.

XX. En 19 de Abril del mismo año se prorrogaron los plazos de la concesión del Ferrocarril de México á Acapulco, introduciéndose algunas modificaciones en la concesión.

XXI. El decreto de 6 de Octubre de dicho año reformó en algunos puntos el anterior.

XXII. El decreto de 10 del mismo Octubre aprobó el contrato celebrado

con el C. General José Ceballos, en representación del Gobierno del Estado de Morelos, reformando la concesión de 16 de Abril de 1878.

XXIII. La ley de 13 de Febrero de 1883 consolidó en una sola las concesiones de 16 de Abril de 1878, línea de México, Morelos, Cuernavaca y el Amacusac; 8 de Julio de 1880, línea de Acapulco á México; 6 de Septiembre del mismo año, línea de Jalapa á San Andrés Chalchicomula; 27 de Noviembre del propio año, línea del Ferrocarril de Morelos al Mexicano; 10 de Enero de 1881, línea de Jalapa á Veracruz; 27 de Junio del mismo año, prolongación de la línea de Veracruz á San Andrés hasta el Ferrocarril de Morelos; 23 de Diciembre del año citado, línea de Peralvillo á los Reyes; y 21 de Enero de 1882, línea de Acapulco, quedando denominado el Ferrocarril "Interoceánico de Acapulco, México, Morelos, Irolo y Veracruz," rigiéndose por las prevenciones de la ley de 16 de Abril de 1878, con las modificaciones relativas al tiempo en que debía hacerse la construcción; á la prima concedida á la Empresa por la línea de México á Cuernavaca; á la emisión de bonos, acciones y obligaciones; á las hipotecas que pudiera hacer la Empresa y condiciones de las mismas á la subvención; á las tarifas; suspensión de plazos por causa de fuerza mayor; á los términos y condiciones de la reversión y á la tarifa de los efectos de exportación que se enumeraron, adicionándose la concesión con las cláusulas relativas á la facultad concedida á la Empresa para establecer muelles en Veracruz y en Acapulco; á la modificación del trayecto del ferrocarril en virtud de la consolidación y circunstancias de la concesión del Ferrocarril de Cuernavaca á Toluca, en el caso de que adquiriese su propiedad la Empresa; á la facultad que tenía el Gobierno para establecer hilos telegráficos en los postes de la Empresa; y á la extensión á los colonos é inmigrantes de las franquicias concedidas á la fuerza armada.

XXIV. En 3 de Diciembre de 1883 se decretó la modificación de algunas cláusulas de la concesión del ferrocarril de Puebla á San Marcos, de fecha 14 de Septiembre de 1880 en lo relativo á la emisión de bonos, acciones y obligaciones, y á las condiciones para la constitución de hipotecas á la tarifa de pasajes, á la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor y á la reversión, adicionándose la cláusula relativa á las franquicias de que deberían gozar los colonos é inmigrantes.

XXV. El decreto de 17 de Diciembre de 1883 modificó el artículo 9º de la ley de 13 de Febrero del mismo año, en el sentido de que el trayecto señalado por la ley de 27 de Junio de 1881 no fuera partiendo de Perote á San Andrés Chalchicomula, y prolongándose hasta la línea de Morelos; sino que partiría de Perote á unirse en San Lorenzo con la prolongación de la línea de Irolo. La Empresa prescindió del derecho de construir la línea de Ayotla á Texcoco, é igualmente la de Perote á Teziutlán.

XXVI. La ley de 3 de Julio de 1886 modificó el artículo 13 de la ley de 16 de Abril de 1878, reglamentando la franquicia sobre libre importación de efectos y concediendo una compensación á la Empresa, basada en la extensión kilométrica de las líneas que estuviesen en explotación.

XXVII. La referida ley modificó asimismo la de 13 de Febrero de 1883,

consolidando las concesiones contenidas en ella con las de 14 de Septiembre de 1880, relativa á la línea de Puebla á San Marcos y sus concordantes; y con la línea férrea nacional de Puebla á San Martín Texmelucan, quedando así constituida por una sola concesión, la del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz, siendo dicha concesión la de 16 de Abril de 1878 con las modificaciones concernientes al trayecto, á los plazos para la construcción y á la subvención.

XXVIII. En 1º de Diciembre de 1887 se decretó la modificación de las estipulaciones referentes al pago de la subvención de \$8,000 por kilómetro, por medio de certificados de ferrocarriles, y al domicilio de la Empresa, agregándose que forma parte del sistema de líneas del ferrocarril la que une la Estación de San Lázaro con la Aduana; y que se autorizaba á la Empresa para levantar la línea de Peralvillo á los Reyes, debiendo establecer ramales á la Penitenciaría y al Peñón de los baños.

XXIX. Por convenio de 31 de Agosto de 1888 se obligó la Empresa á modificar convenientemente la línea de Puebla á San Martín Texmelucan.

XXX. El decreto de 26 de Mayo de 1890 concedió á la Empresa una prima siempre que el tramo de México á Veracruz quedase abierto al tráfico antes del 5 de Mayo de 1871.

La subvención acordada al Ferrocarril Interoceánico por las modificaciones que se introdujeron en la concesión, se pagó en los siguientes términos:

En efectivo: \$8,000 por kilómetro en 359 k. 112 ^m .				
6,500	„	„	„	81 „ 000 „
6,000	„	„	„	40 „ 000 „

El resto á razón de \$8,000 por kilómetro en certificados de construcción amortizables con el 3 por 100 de los derechos que se causen en las Aduanas Marítimas y Fronterizas.

XXXI. La línea de Cuernavaca á Toluca quedó separada de este ferrocarril, rigiéndose por la ley de 16 de Abril de 1878. En 25 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de dicha concesión en la parte relativa á dicho ferrocarril.

NÚMERO 10.

Ferrocarriles Nacional Mexicano

y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

Los ferrocarriles que en la actualidad explotan las Compañías del Camino de Fierro Nacional Mexicano y la Constructora Nacional Mexicana, asumen á la vez los caracteres de vías de comunicación internacional é interoceánica, para el logro de las cuales se concedieron en épocas diferentes autorizaciones que habrían en definitiva de constituir las comunicaciones que por el doble carácter expresado, son de grande interés para la nación.

En lo que sigue se da un resumen de las concesiones otorgadas, siendo de notar que en la actualidad los ferrocarriles de que nos estamos ocupando, corresponden á las Com-

pañías expresadas, siendo de la del Camino de Fierro Nacional Mexicano la línea del Ferrocarril Internacional, y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana la del Ferrocarril Interoceánico.

Ferrocarril Nacional Mexicano.

I. Para la construcción de un Ferrocarril de Matamoros á Monterrey, se concedió privilegio exclusivo á los Sres. Esteban Centeno y José Dionisio González, por decreto de 15 de Mayo de 1856.

No tuvo efecto este ferrocarril.

Se incluye esta concesión entre las que constituyen el Ferrocarril Nacional Mexicano, porque posteriormente se concedió esta misma línea á la Compañía Constructora Nacional Mexicana, la cual construyó 120 kilómetros que explota la Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, como se verá en lo que sigue.

II. Por resolución de 9 de Enero de 1866 se concedió definitivamente al Sr. Scipión Souvage y C^ª, autorización para construir un ferrocarril de México á Toluca.

III. Por decreto de 10 de Octubre 1870 se autorizó á la Compañía que formara D. Mariano Riva Palacio, para la construcción de un Ferrocarril de Toluca á México y Cuautitlán.

IV. En 21 de Mayo de 1872 se revalidó la concesión anterior.

V. Por decreto de 18 de Junio de 1875 se autorizó al Ejecutivo para que pudiera modificar las leyes de concesión de 10 de Octubre de 1870 y 21 de Mayo de 1872, fijando las bases bajo las cuales debía terminarse el ferrocarril antes mencionado.

VI. En 15 del mismo mes y año se celebró otro contrato con los Sres. Martín Bengoa y Luis Méndez, como representantes de la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, para continuar su construcción.

VII. Por decreto de 22 de Diciembre de 1877 se autorizó á la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, para continuar su construcción y explotación durante noventa y nueve años.

VIII. Por contrato celebrado en 28 de Marzo del mismo año se autorizó al Sr. Lic. Genaro Raigosa por los Gobernadores de los Estados de Zacatecas y San Luis Potosí; al Dr. Ignacio T. Chávez por el de Aguascalientes; y á los Sres. Salvador Camarena y Gabriel C. Navarro, por el de Jalisco para la construcción de un ferrocarril que ligara la Ciudad de Zacatecas con la de San Luis Potosí; y otro ferrocarril que ligara la misma Ciudad de Zacatecas con las de Aguascalientes y Lagos.

IX. Para que la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca pudiera prolongarlo hasta Tula del Estado de Hidalgo, se celebró un contrato con la misma el 1º de Abril de 1879.

X. Por contrato de 7 de Junio de 1880 se autorizó al Gobierno del Estado de Tamaulipas para construir un ferrocarril que partiendo del puerto de

Matamoros, y pasando por Reynosa, Camargo, Mier y Cerralvo, termine en Monterrey.

XI. En 22 de Junio de 1880 se declaró la caducidad de la concesión de 22 de Diciembre de 1877 del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán.

Compañía Constructora Nacional Mexicana

y Ferrocarril Nacional Mexicano.

XII. La ley de 13 del mismo mes de Septiembre de 1880 autorizó á la Compañía Constructora Nacional Mexicana, para construir dos líneas de ferrocarril: una de México al Pacífico y otra de México á la frontera del Norte. Al mismo tiempo concedió autorización á dicha Compañía para que pudiera traspasar la concesión, con excepción de la línea del Pacífico, la cual podría traspasar solamente cuando estuviese concluída. En virtud de dicha autorización se constituyó la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, con el fin de que atendiera á la explotación de las vías construídas con la excepción indicada, y rigiéndose por las estipulaciones contenidas en la expresada ley.

XIII. Para construir un ferrocarril de San Martín Texmelucan á un punto del de Hidalgo y ramal á Tlaxcala, se celebró un contrato con los Sres. Eduardo Garay y Guillermo del Valle, en 14 de Septiembre del mismo año de 1880, como representantes del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

XIV. Por decreto de 15 de Octubre de 1880, se autorizó al Gobernador del Estado de México, para arreglar con los Sres. James Sullivan y W. S. Palmer y socios, la construcción de la línea de México al Pacífico por Toluca, en lo relativo á los tramos que atravesasen el territorio del Estado.

XV. Por contrato de 20 de Octubre de 1880 se rescindió el de 1º de Abril de 1879, liquidándose el tramo de Cuautitlán á Huehuetoca, con arreglo á la concesión referida.

XVI. En 21 de Diciembre de 1880 se aprobó el traspaso que hizo la Compañía del ferrocarril zacatecano á la Constructora Nacional Mexicana, de la concesión federal de 28 de Marzo de 1878, comprendiendo el tramo de Zacatecas á Guadalupe.

XVII. En 19 de Enero de 1881 se celebró un contrato con el C. Pedro del Valle, en representación de la Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, para la prolongación de esta línea hasta Maravatío y Jilotepec.

XVIII. En 13 de Mayo del mismo año, el Ejecutivo del Estado de Tlaxcala traspasó, con autorización de la Legislatura del mismo, y en favor del Sr. Eulogio G. Gillow, la concesión del ferrocarril de San Martín Texmelucan á un punto del ferrocarril de Hidalgo.

XIX. En 24 del mismo mes y año se traspasó, por el C. Andrés Treviño, representante de la Compañía del ferrocarril de Matamoros á Monterrey, la concesión del mismo de fecha 7 de Junio de 1880, en favor de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, representada por James Sullivan.

XX. Por contrato de 24 del mismo mes y año se autorizó al C. Manuel F.

Loera, para la construcción de dos líneas de ferrocarril: una circunvalando la ciudad de México, y otra á Tlálpam con dos ramales.

XXI. En 1º de Junio del mismo año se hizo traspaso de la concesión de 19 de Enero del propio año, perteneciente al ferrocarril del Salto á Maravatío, en favor de la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

XXII. En 24 de Agosto del citado año de 1881 se celebró un contrato con el Sr. James Sullivan, para la construcción de un ferrocarril de Mier á Guerrero, y un ramal de Mier al Río Bravo del Norte.

XXIII. En 29 de Noviembre del mismo año de 1881 se decretó la aprobación del contrato celebrado con el Sr. James Sullivan, para la construcción del ferrocarril de Teoloyucan á Huehuetoca é Irolo.

XXIV. Por decreto de 23 de Mayo de 1882 se reformó el contrato de 27 de Mayo de 1881, para la construcción de un ferrocarril de México á Tlálpam y de circunvalación.

XXV. En 26 de Septiembre del mismo año se declaró caduca la concesión de 14 de Septiembre de 1880, para la construcción de un ferrocarril de San Martín Texmelucan á un punto del de Hidalgo y á Tlaxcala.

XXVI. La ley de 10 de Enero de 1883 consolidó, en una sola, las concesiones que habían adquirido las Compañías Constructora Nacional Mexicana y la del Ferrocarril Nacional Mexicano, estipulándose las modificaciones consiguientes, relativas á que la ley que rigiera la concesión, fuera la de 13 de Septiembre de 1880; á las circunstancias del trazo de las líneas para que se comprendieran en él los puntos señalados en dichas concesiones; á los plazos de construcción, previos los reconocimientos y trazo de las líneas; al registro de hipotecas; á la subvención de siete mil pesos por kilómetro, concedida á la Empresa, y términos de pago por medio de certificados de construcción de ferrocarriles; á las causas de caducidad y penas correspondientes; á las tarifas y condiciones para su aplicación; á las franquicias de que disfrutaría el Gobierno, y á la cancelación del crédito del mismo por las acciones que representaba en la línea de México al Salto.

XXVII. En 2 de Junio de 1883 se celebró un contrato con el Sr. Tomás C. Purdy, como representante de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, para refundir en la ley de concesión de 13 de Septiembre de 1880, y sus reformas de 10 de Enero de 1883; la del ferrocarril de Circunvalación, fecha 27 de Mayo de 1881.

XXVIII. En 18 de Febrero de 1885 se declaró caduca la concesión de 29 de Noviembre de 1881, referente al ferrocarril de Teoloyucan á Irolo, y la de 24 de Agosto del citado año de 1881, referente al de Mier á Guerrero.

XXIX. En 5 de Julio de 1886 se decretó la modificación de la ley de concesión, consistiendo las principales reformas en la autorización para construir otra línea desde un punto de la Internacional, entre Laredo y Monterrey, hasta los terrenos carboníferos de Nuevo León y Coahuila, con los ramales que fueren necesarios: esta línea solamente gozaría de subvención en 120 kilómetros, en la asignación de las líneas Internacional é Interoceánica, con la facultad de ensanchar la vía cuando fuera oportuno, en la limitación de la franquicia.

cia de libre importación de efectos, concediendo á las compañías una compensación basada en el abono de una cantidad por kilómetro en explotación, en cuenta de los derechos que tuviera que pagar por los efectos no comprendidos en la franquicia expresada, en el aumento de los tipos de tarifas, y en la designación de los términos en que deberían amortizarse los certificados de subvención. La Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano tomó la denominación de "Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano" al tomar á cargo la explotación de las líneas construídas, con excepción de la línea Interoceánica, que según lo estipulado, quedó á cargo de la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

XXX. En 23 de Junio de 1888 se celebró un contrato con el Sr. James Sullivan con objeto de facilitar la conclusión de la Sección del ferrocarril entre el puerto de Manzanillo y la ciudad de Colima, reformando al mismo tiempo la concesión de dicho ferrocarril.

XXXI. El decreto de 3 de Junio de 1889 autorizó la ampliación de plazos obligatorios para la construcción del Ferrocarril de Circunvalación, concediendo á la Compañía la facultad de construir la línea mixta para que pudieran circular toda clase de trenes.

XXXII. En 31 de Mayo de 1892 se celebró un contrato con el Sr. James Sullivan como representante de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, reformando algunos artículos de la concesión de 5 de Julio de 1886 en la parte correspondiente á esta Compañía.

XXXIII. En 30 de Agosto de 1893 se celebró otro contrato con el mismo Sr. James Sullivan, modificando el contrato aprobado por decreto de 31 de Mayo de 1892, que reformó la concesión de 5 de Julio de 1886 en la parte referente á la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

NÚMERO 11.

Ferrocarril de Matamoros á Boca del Río.

Para la construcción del citado camino de fierro se concedió permiso á los CC. Manuel Inclán y Bernabé de la Barra por decreto de 13 de Mayo de 1864.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 12.

Ferrocarril de Mérida á Celestún.

Por decretos de 8 de Febrero de 1865 se concedió privilegio á D. Manuel de Arrigunaga y socios para la construcción de dicho ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 13.

Ferrocarril de México á Cuautitlán.

En 22 de Junio de 1865 se aprobó definitivamente la concesión hecha á D. Luis Binel para construir dicho ferrocarril por San Cosme, Popotla, Tacuba y Tlalnepantla.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 14.

Ferrocarril de Veracruz á Medellín.

I. Esta vía férrea, que posteriormente pasó á formar parte de la de Veracruz á Alvarado, era de una empresa particular, recibiendo la protección del Gobierno de la República, el cual decretó en 6 de Septiembre de 1860 la cesión del derecho que podía tener á los terrenos que para el ferrocarril pudiese necesitar la empresa. La Junta Directiva aprobó sus propios estatutos en 15 de Febrero de 1864.

II. Por decreto de 27 de Julio de 1865 se refaccionó á la Empresa con la cantidad de cincuenta mil pesos.

Ferrocarril de Veracruz á Alvarado.

III. El decreto de 4 de Mayo de 1875 autorizó á la Compañía del Ferrocarril de la Zamorana á Medellín para construir la vía férrea de Veracruz á la Zamorana.

IV. El mismo decreto autorizó al Ejecutivo de la Unión para que pudiera contratar con la misma Compañía la construcción del Ferrocarril de Medellín á Alvarado.

V. La ley de 26 de Marzo de 1878 concedió autorización para construir dos líneas de ferrocarril: la primera de Veracruz á Alvarado con un ramal á Antón Lizardo, y la segunda, desde un punto en que el río de San Juan fuere navegable para embarcaciones de un metro de calado hasta Minatitlán. La línea de Alvarado podría enlazarse con la de Veracruz á Medellín.

Por esta ley se concedió á la Empresa una subvención de ocho mil pesos por kilómetro, pagaderos en efectivo.

VI. Los plazos de esta concesión se prorrogaron por decreto de 17 de Diciembre de 1878.

VII. El decreto de 29 de Agosto de 1888 modificó la ley de concesión, disponiendo que la línea de Medellín á Alvarado se uniera con la de Veracruz

á Medellín, debiendo poner la Compañía un riel intermedio para evitar los trasbordes. Si dicho riel intermedio quedaba colocado dentro del término de tres años, el Gobierno cedería á la Empresa como subsidio las acciones que representaba; que la línea del río de San Juan partiría de un punto hasta donde el mismo río ó alguno de sus afluentes fuera navegable para embarcaciones de un metro de calado y terminaría en un punto del Ferrocarril de Tehuantepec; por dicho decreto se ampliaron los plazos obligatorios para la Empresa, señalándose las acciones de la línea que deberían terminarse en cada período; se determinó asimismo la Inspección Oficial de los reconocimientos y trazos, se estipularon las condiciones de construcción y explotación de las líneas, se expresaron los efectos y objetos que gozarían de la exención de derechos de importación, se modificaron las tarifas, se asignaron las condiciones para la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor, se indicó cuál sería el domicilio de las Empresas, se estipuló lo relativo á la representación del Gobierno en la Junta Directiva, se aclararon las atribuciones de la Inspección Oficial respecto de la explotación, se impuso pena á la Empresa en caso de no terminar en su plazo alguna de las secciones de la línea del río de San Juan al Ferrocarril de Tehuantepec, y se reprodujeron las condiciones para el caso de caducidad.

VIII. La ley de 4 de Junio de 1890 modificó los arts. 2, 9, 20, 22, 41 y 54 de la concesión, que tratan: el párrafo final del art. 2º, de la ubicación de la línea del río de San Juan al Istmo de Tehuantepec; el 9º, de la ampliación de los plazos obligatorios para la Empresa; el 20, de la autorización á la Empresa para emitir bonos, acciones y obligaciones y de las hipotecas; el 22, de la modificación en el pago de la subvención por medio de bonos y de la amortización de éstos; el 41, del domicilio de las Juntas Directivas y de las atribuciones de éstas; y el 54, de la reversión.

La misma ley adicionó la concesión, autorizando á la Empresa para ejecutar obras de mejoramiento en los puertos que tocase el ferrocarril, exceptuando del pago de ciertos derechos de puerto á los buques que trajesen material para el ferrocarril en la parte proporcional correspondiente, permitiendo la descarga de materiales para el ferrocarril en el punto inicial de la línea, autorizando á la Empresa para tener vía mixta en toda la longitud de la línea, y ratificando la validéz de la escritura pública de 8 de Febrero de 1881.

NÚMERO 15.

Ferrocarril de Puebla al Mar Pacífico, pasando por Atlixco, Matamoros Izúcar y Valle de Atoyac.

I. Para la construcción de dicho ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á los Sres. Numa Dousdebés, Julio Ziegler y Ramón Zangronis, por decreto de 8 de Enero de 1866.

No tuvo efecto esta concesión.

Ferrocarril de Puebla á Izúcar de Matamoros.

II. Por decreto de 29 de Mayo de 1873 se concedió permiso á los CC. Joaquín Ruiz, Vicente Hidalgo y D. J. Velasco, para la construcción del citado ferrocarril, declarándose caduca dicha concesión por el de 30 de Septiembre del mismo año.

III. El decreto de 19 de Enero de 1874 autorizó al Ejecutivo para adjudicar dicha concesión.

IV. Con fecha 26 de Enero de 1874 se traspasó al C. Ignacio Romero Vargas, la concesión de dicho ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

V. Por ley de 1º de Mayo de 1878 se autorizó al Ejecutivo para que contratase con el Gobierno del Estado de Puebla, la construcción de la citada vía.

VI. La ley de 6 de Mayo de 1878 concedió autorización para construir el citado ferrocarril, al Gobierno del Estado de Puebla.

VII. El decreto de 19 de Abril de 1880, amplió los plazos obligatorios para la Empresa.

VIII. En 30 de Marzo de 1882 se reformó la ley de concesión, prorrogando nuevamente los plazos, consignando el derecho del Gobierno para establecer hilos telegráficos en los postes de la Empresa, y asignando cuota para el flete del carbón de piedra.

IX. Por decreto de 25 de Julio de 1889 se designó la fecha en que debería estar terminado el ferrocarril, modificándose la estipulación relativa á la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor. A la vez se suprimió el artículo referente á la revisión de tarifas para aumentarlas en el caso de que no produjera la explotación un 10 por 100 del capital invertido.

X. En 14 de Octubre de 1892 se aprobó el traspaso que hizo la Empresa de la concesión, á favor de la Compañía del Ferrocarril Interoceánico de Acaapulco á Veracruz. La subvención otorgada á este ferrocarril por la concesión citada de 6 de Mayo de 1878, fué de \$8,000 por kilómetro pagadera en efectivo.

NÚMERO 16.

Ferrocarril en las calles de la Ciudad de Puebla.

Por decreto de 3 de Febrero de 1866 se autorizó á los Sres. Kimball, Keilh y Cª, para la construcción de dicho ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

Ferrocarril Central Mexicano.

La importancia de esta vía general de comunicación, que sólo tiene como competidora la del Ferrocarril Nacional Mexicano, se previó desde un principio, y por lo tanto se procuró el logro de su construcción por todos los medios conducentes. A este fin se formularon diferentes contratos para la construcción de tramos parciales, los cuales, por su consolidación en uno sólo, constituyen en la actualidad la concesión general que ha dado por resultado la construcción de la expresada vía, que, como se había previsto, es una de las de mayor importancia para el país.

A continuación se asientan en extracto los contratos y otros documentos á que se ha hecho alusión.

I. En 12 de Febrero de 1866 se concedió permiso á D. Luis Binel para que construyera el Ferrocarril de México á Cuautitlán, comenzando por Guadalupe Hidalgo y siguiendo por la Hacienda de La Escalera, con dirección á Tlalnepantla.

II. En 30 de Agosto del mismo año se concedió privilegio á D. Eusebio Soler, para la construcción de un Ferrocarril de San Luis Potosí al Río Tamesí, pasando por Tula de Tamaulipas.

III. Por contrato de 29 de Mayo de 1873 se autorizó á la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, para construir una línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y Río Bravo del Norte.

IV. Por resolución de 11 de Noviembre del mismo año se acordó que no era de aprobarse el contrato celebrado el 29 de Mayo del citado año de 1873.

V. Por contrato de 20 de Noviembre de 1873 se autorizó á la Compañía Mexicana Limitada, para que construyera un Ferrocarril de México hasta el Océano Pacífico y Río Bravo del Norte, y desde un punto del Ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano.

VI. Por decreto de 17 de Enero de 1874 se autorizó á la Compañía (llamada de los Catorce), para la construcción de un Ferrocarril Internacional é Interoceánico.

VII. Por decreto de 5 de Diciembre de 1874 se autorizó á los Sres. Sebastián Camacho, José Antonio Mendizábal, y Compañía, para la construcción de un Ferrocarril de México á León, pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato y Silao.

VIII. En 12 de Diciembre del mismo año se celebró un contrato con el representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, para la construcción de un Ferrocarril de la ciudad de León hasta el Río Bravo del Norte, comunicando á Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey.

IX. Por decreto de 5 de Junio de 1875 se aprobó el contrato celebrado

en 12 de Diciembre de 1874, con el Sr. Eduardo Lee Plumb representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, para la construcción del mencionado en dicho decreto.

X. Por resolución de 26 de Diciembre de 1876 se declaró la caducidad de la concesión de fecha 5 de Diciembre de 1874.

XI. En 2 de Enero de 1877 se resolvió definitivamente la caducidad de la concesión de la Compañía del Ferrocarril Central.

XII. Por contrato celebrado en 16 de Octubre de 1877 se autorizó al Gobierno del Estado de Guanajuato para construir un ferrocarril que, partiendo de Celaya y pasando por Salamanca, Irapuato y Silao, terminara en León, ligando á la ciudad de Guanajuato por la vía principal ó por un ramal que partiría del punto más conveniente.

XIII. La ley de 21 de Diciembre de 1877 aprobó definitivamente el contrato celebrado el 16 de Octubre del mismo año.

XIV. En 14 de Febrero de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Benigno Arriaga, representante del Gobierno del Estado de San Luis Potosí, para la construcción de un ferrocarril entre esa ciudad y el límite del Estado con el de Tamaulipas, en un punto inmediato á Tantoyuquita, ó á otro lugar, desde el cual hasta el puerto de Tampico, el río Tamesí sea en todo tiempo navegable para embarcaciones de un metro de calado ó más, pudiendo dicho ferrocarril tocar á las Ciudades de Cerritos y Valle del Maíz, por la vía principal ó por ramales que partirían de los puntos más convenientes.

XV. En 27 de Febrero del mismo año se celebró un contrato con el C. Enrique Pazos, Gobernador del Estado de Jalisco, para la construcción de un ferrocarril que ligara las ciudades de Lagos y Guadalajara con la Costa del Pacífico.

XVI. En 28 del mismo mes y año se celebró otro contrato con el Sr. Enrique M. Rubio, por el Gobernador del Estado de Querétaro, para la construcción de un ferrocarril que ligara las ciudades de Celaya, San Juan del Río ó Puerta de Palmillas, en el límite del Estado de Hidalgo.

XVII. Para la construcción de un ferrocarril entre Tantoyuquita y el límite entre los Estados de Tamaulipas y San Luis Potosí, se autorizó al C. Benigno Arriaga, representante del Gobierno del Estado de Tamaulipas, por contrato celebrado en 27 de Marzo del mismo año.

XVIII. En 3 de Mayo de 1879 se autorizó al Gobierno del Estado de San Luis Potosí, para que prolongara hasta Tantoyuquita, el ferrocarril de que trata el art. 2º del contrato de 14 de Febrero de 1878.

XIX. En 3 de Abril de 1880 se decretó el traspaso de la concesión de 5 de Diciembre de 1874, á los Sres. Roberto R. Symon y socios.

XX. Por escritura de 8 de Julio de 1880 adquirió esta Compañía la concesión del Ferrocarril de Celaya á León.

XXI. Por contrato de 9 de Julio de 1880 se autorizó al Gobierno del Estado de Chihuahua, para construir un ferrocarril que, partiendo de esta ciudad termine en la Villa de El Paso ó en la de Ojinaga ó en el punto más conveniente entre ambas.

Ferrocarril Central Mexicano.

XXII. La ley de 8 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de las líneas siguientes: de México á León, ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao; de León á Paso del Norte, ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, y de un punto de dichas líneas al Pacífico, ligando Guadalajara.

XXIII. En 12 de Octubre de 1880, la Legislatura del Estado de San Luis Potosí autorizó al Ejecutivo del mismo, para traspasar la concesión del Ferrocarril de Tampico á Tantoyuquita á la compañía ó compañías que se organizaran al efecto.

XXIV. Por decreto de 23 de Noviembre de 1880, la Legislatura del Estado de Guanajuato aprobó el contrato celebrado por el Ejecutivo del mismo con la Compañía Limitada del Ferrocarril Central, por el cual adquirió el tramo de Ferrocarril de Celaya á Irapuato.

XXV. Por contrato celebrado en 2 de Febrero de 1881 se concedió autorización para construir la línea de San Luis Potosí á Aguascalientes, cuya concesión se traspasó á la Empresa del Ferrocarril Central en 15 de Marzo del mismo año.

XXVI. En 1º de Julio de 1881 se aprobó el traspaso hecho por el Gobierno del Estado de Chihuahua á la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano para construir un ferrocarril de la referida ciudad de Chihuahua á Paso del Norte.

XXVII. En 6 de Julio de 1881 se otorgó á la misma Empresa concesión para construir la línea de Tantoyuquita ú otro punto á su altura, á Tampico.

XXVIII. En 6 de Septiembre de 1882 se prorrogó el plazo para los reconocimientos del trazo de la línea de San Luis Potosí á Aguascalientes.

XXIX. En 12 de Abril de 1883 se refundieron en una sola las diferentes concesiones que había adquirido la Compañía, quedando sujetas á las estipulaciones de la ley de 8 de Septiembre de 1880, con las modificaciones relativas al trazado de las líneas internacional é interoceánica, y de los ramales necesarios para unir las poblaciones citadas en dichas concesiones; á los términos en que deberían hacerse los reconocimientos y trazos de dichas líneas y ramales, debiendo asociarse á las comisiones de ingenieros de la Compañía los peritos nombrados al efecto por el Ejecutivo; á la prosecución de los trabajos, señalando los plazos en que deberían ejecutarse; á la autorización otorgada á la Compañía para emitir acciones, bonos y obligaciones y para constituir hipotecas; á la subvención concedida, condiciones y forma de pago por medio de certificados de construcción de ferrocarriles; á la exención de derechos marítimos concedida á los buques que trajesen material para el ferrocarril; á las causas y condiciones de caducidad; á las penas aplicables en dichos casos; á las tarifas y condiciones para su aplicación con las ventajas concedidas al Gobierno para sus empleados y los inmigrantes.

XXX. Por decreto de 5 de Julio de 1886 se reformó la concesión, señalando trayecto para la línea del Pacífico; señalando igualmente condiciones y plazos para el trazo y construcción de la línea interoceánica; limitando la franquicia de libre importación de efectos, compensando á la Compañía con una cantidad anual por kilómetro de vía en explotación; ampliando las garantías que debía otorgar la Empresa; especificando los casos de caducidad y las penas correspondientes; modificando las tarifas y sus condiciones de aplicación, y estableciendo los términos del pago de la subvención.

XXXI. El decreto de 11 de Diciembre de 1886 modificó el art. 8º de la ley de concesión relativo á la facultad de la Compañía, para hacer el traspaso de la concesión, y adicionó dicha ley, facultando á la misma Compañía para contratar con otras la construcción en todo ó en parte de las líneas del Pacífico y de Aguascalientes á San Luis Potosí y Tampico.

XXXII. En 17 de Diciembre de 1892 se ampliaron los plazos para la presentación de los planos de la línea del Pacífico y para la construcción de la misma línea, y se fijó el plazo para la amortización de los certificados de subvención.

XXXIII. En 27 de Marzo de 1894 se reformó la concesión relativa á dicho ferrocarril, de fecha 8 de Septiembre de 1880, en el sentido de quedar relevada la Compañía de la obligación de prolongar la línea de Guadalajara á la costa del Pacífico, devolviéndose á la misma Compañía los depósitos que había hecho para garantizar la construcción de las líneas que se consideraron terminadas en virtud de el decreto expresado.

NÚMERO 18.

Ferrocarril Hidalgo.

El Ferrocarril de Hidalgo ha venido á realizar, por medio de una combinación con el Ferrocarril del Nordeste de México, la unión directa de la Capital de la República con el importante mineral de Pachuca.

Aunque las concesiones de ambos ferrocarriles son diferentes, la circunstancia de pertenecer á una misma Empresa, ha facilitado dicha comunicación directa, que constituye en la actualidad una de las vías generales de comunicación más importantes en su género.

Las diversas concesiones otorgadas á la Empresa del Ferrocarril Hidalgo, constan en el resumen que se pone á continuación.

Ferrocarril de México pasando por Pachuca y Tulancingo y al Río Tuxpan.

I. Para la construcción de dicho ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á los Sres. D. Antonio Morales Montenegro, D. Francisco Pérez d'Almeida y D. Manuel B. da Cunha Reis por decreto de 30 de Marzo de 1866.

II. En 15 de Octubre de 1887 se renovó el contrato anterior.

III. Por decreto de 28 de Mayo de 1873 se autorizó al C. Justino Fernández para construir un ferrocarril entre Pachuca y un punto de la vía férrea de Veracruz, subvencionándolo con \$5,000 por cada kilómetro.

No tuvieron efecto estas concesiones.

Ferrocarril de Hidalgo.

IV. La ley de 2 de Febrero de 1878 autorizó la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Cuautitlán ó de otro punto del ferrocarril del Interior, ó bien de Ometusco ó de otro punto del Ferrocarril de Veracruz, terminara en Pachuca, teniendo un ramal á Tulancingo.

V. El decreto de 7 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de un ramal de San Agustín á Huehuetoca ú otro punto del ferrocarril del Interior. Este decreto autorizó también la prolongación del ferrocarril hasta Tuxpam.

VI. En 30 de Octubre de 1880, el Ejecutivo del Estado de Hidalgo tras-pasó al C. Gabriel Mancera la concesión del ferrocarril que de Cuautitlán, Ometusco ó de otro punto del Ferrocarril de Veracruz, termine en Pachuca y siga hasta Tulancingo.

VII. Por decreto de 7 de Enero de 1882 se determinó el entronque de la línea de Tuxpam con la de Irolo; la unión de la línea troncal con Tulancingo por la línea directa ó por un ramal, y se prorrogaron los plazos de la construcción.

VIII. La ley de 21 de Diciembre de 1882 señaló el número de kilómetros anuales que debía construir la Empresa en totalidad; modificó el art. 18 de la ley de concesión sobre emisión de bonos y obligaciones y sobre hipotecas, y el art. 52 relativo á la reversión del ferrocarril; y adicionó dicha ley de concesión, señalando reglas para la expropiación por causa de utilidad pública, autorizando á la Empresa para que pudiera aumentar en un centavo el tipo por unidad de las tarifas de fletes durante la construcción y cinco años después de que ésta se hubiere terminado; fijando tarifa para el transporte de carbón de piedra, y haciendo extensiva á los trasportes de colonos é inmigrantes la franquicia concedida para la fuerza armada.

IX. El decreto de 13 de Septiembre de 1892 autorizó á la Empresa para que pudiera levantar las líneas de Teoloyucan á Zumpango y de Zumpango á Tizayuca.

NÚMERO 19.

Ferrocarril de la Plaza Principal de Guadalajara á la Villa de San Pedro.

Por decreto de 23 de Julio de 1866 se concedió permiso á los Sres. Federico Caine, Calderón y Compañía para la construcción de dicho ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 20.

Ferrocarril de la Ciudad de Guadalajara

á la orilla del Lago de Chapala.

- I. Para la construcción de este ferrocarril se concedió privilegio exclusivo á D. Adolfo E. Cavaillon por decreto de 1º de Agosto de 1866.
- II. En 17 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Julio Arancivia para la construcción de un ferrocarril de Guadalajara á la Barca.
- III. En 16 de Marzo de 1883 se celebró otro contrato con el mismo señor, reformando los arts. 7º, 8º y 9º del contrato de 17 de Mayo de 1882.
- IV. En 7 de Diciembre de 1883 se celebró otro contrato con el referido Sr. Arancivia, reformando los mismos arts. 7º, 8º y 9º del contrato de 17 de Mayo de 1882.
- V. En 3 de Julio de 1886 se celebró un contrato con el Sr. Pedro Landázuri, reformando algunos artículos de la concesión de 24 de Mayo de 1882, referente al ferrocarril de Guadalajara á Chapala ó á la Piedad por Juanacatlán y la Barca.
- VI. En 29 de Julio de 1890 se declaró la caducidad de la concesión del Ferrocarril de Guadalajara á Chapala.

NÚMERO 21.

Ferrocarril Interocéánico de las Costas del Golfo

á las del Pacífico.

- I. Por decreto de 10 de Diciembre de 1870 se concedió permiso á la Compañía que formaran los Sres. Antonio D. Rickards, Santiago Smith y José Brennan, para establecer una vía férrea desde un punto entre las Barras de Tecolutla y Tampico hasta otro entre la de Zacatula y el puerto de San Blas.
- II. En 28 de Diciembre de 1871 se adjudicó al Gral. W. S. Rosecranz el establecimiento de la Vía de Comunicación Internacional desde un puerto del Golfo de México hasta otro del Océano Pacífico.
- III. En 10 de Diciembre de 1872 se autorizó al Ejecutivo para reformar la concesión de 10 de Diciembre de 1870.
- IV. En 30 de Mayo de 1873 se declaró la caducidad de la concesión de 10 de Diciembre de 1870 por falta de fianza, relativa al Ferrocarril Interoceánico de Tecolutla y Tampico hasta Zacatula ó San Blas.

NÚMERO 22.

Ferrocarril de Antón Lizardo á Acapulco.

Por decreto del 14 de Diciembre de 1870, se autorizó á la Empresa de los Sres. René Massón y Félix Wyatt, para construir tres secciones de ferrocarril: una de Veracruz has-

ta tocar la vía de Tehuantepec, otra de Antón Lizardo á Cuernavaca, y otra de Cuernavaca á Acapulco.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 23.

Ferrocarril de Mérida á Progreso.

I. La ley de concesión de 17 de Enero de 1874 otorgó á la Empresa (llamada de los Catorce) la autorización de construir una línea férrea desde México hasta el Océano Pacífico y de allí al Río Bravo del Norte, y desde un punto del Ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano; y *del Puerto de Progreso hasta la ciudad de Mérida.*

II. En 22 de Abril del mismo año se aprobó el convenio celebrado con los Sres. José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde, para la construcción del citado ferrocarril, sujetándose esta concesión á las prescripciones de la citada ley de 17 de Enero, en todo lo que no hubiese sido modificada por el referido convenio. Por la misma ley aprobatoria se dió el consentimiento necesario para que la primera de las Empresas citadas, pudiera traspasar á la segunda la concesión de la citada línea de Mérida á Progreso.

III. En 4 de Mayo de 1874 se declaró caduca la concesión de 17 de Enero del mismo año, en la parte referente á la construcción de la línea férrea de México hasta el Océano Pacífico, de allí al Río Bravo del Norte, y desde un punto del Ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano, quedando subsistente la de Mérida á Progreso.

NÚMERO 24.

Ferrocarril de Veracruz á México

y la Ciudad de Oaxaca

(FERROCARRIL MERIDIONAL MEXICANO).

I. Para la construcción de este ferrocarril se celebró un contrato con el Sr. José Esperón, el 29 de Mayo de 1875.

II. En 22 de Marzo de 1878 se celebró otro contrato con el Sr. Pablo Pantoja, representante del Gobierno del Estado de Oaxaca, para la construcción de un ferrocarril entre un punto situado á inmediaciones de Tehuacán ó de Huajuapán, en el límite del Estado con el de Puebla y Puerto Angel, tocando la ciudad de Oaxaca y pudiendo prolongarse hasta un punto del Ferrocarril de Veracruz á México.

III. En 25 de Agosto de 1880 se celebró un contrato con el Sr. Juan Fenocho, representante del Gobierno del Estado de Oaxaca, para la construcción de un Ferrocarril de Antón Lizardo á Huatusco ó Puerto Angel en el

Pacífico, pasando por Oaxaca y comunicándose con el de Tehuantepec y el de Tehuacán á Esperanza.

IV. Por decreto de 26 de Mayo de 1881 se aprobó el contrato celebrado con el General Ulyses S. Grant, representante de la Compañía del "Ferrocarril Meridional Mexicano," para construir un Ferrocarril de México á la Frontera con Guatemala, pasando por Puebla y tocando á Oaxaca, Veracruz, Antón Lizardo y los puertos de Oaxaca y Chiapas.

V. Por el decreto de 7 de Junio del mismo año se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Francisco de Gress, para construir un ferrocarril de un punto del Río Bravo del Norte al Sur, pasando por San Fernando y Santander Jiménez, y un ramal á Ciudad Victoria.

VI. En 15 de Noviembre de 1881 se reformó la concesión anterior.

VII. En 11 de Enero de 1882 se reformó la de 26 de Mayo de 1881.

VIII. Por decreto de 8 de Diciembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el General E. O. Ord, reformando algunos artículos de la concesión de 26 de Mayo de 1881, y reforma de 11 de Enero de 1882.

IX. En 14 de Mayo de 1883 se celebró un contrato con el Sr. Ulyses S. Grant y Jay Gould, refundiendo en una sola las concesiones relativas á estos ferrocarriles.

X. En 29 de Mayo de 1885, se declaró la caducidad de la concesión de 14 de Mayo de 1883, otorgada á Ulyses S. Grant y Jay Gould.

NÚMERO 25.

Ferrocarril de Matamoros á la Barra de Jesús María.

Por decreto de 17 de Junio de 1875 se autorizó al C. Sebastián Camacho, para construir el ferrocarril citado y para canalizar la Laguna Madre.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 26.

Ferrocarril de Tehuacán á Esperanza.

I. En 13 de Abril de 1877 se aprobó en todas sus partes el proyecto presentado por el Ingeniero Mariano Téllez Pizarro, para la construcción del citado Ferrocarril de Tehuacán á Esperanza.

II. Por contrato celebrado en 12 de Noviembre de 1879 se autorizó al referido ingeniero Téllez Pizarro, para explotar el mismo ferrocarril.

III. En 31 de Enero de 1883 se formaron las bases para la escritura de compra-venta de este ferrocarril.

IV. El decreto de 28 de Noviembre del mismo año, autorizó la concesión relativa á la explotación de la vía férrea por la Empresa que la había adquirido.

NÚMERO 27.

Ferrocarril de Morelia á Salamanca.

I. En 28 de Enero de 1878 se celebró un contrato con el Gobernador del Estado de Michoacán C. Bruno Patiño, para la construcción del citado ferrocarril, pudiendo prolongarlo hasta Zihuatanejo ú otro punto, en el litoral del Estado de Michoacán ó el de Guerrero.

II. Por decreto de 15 de Diciembre del mismo año, se prorrogó el plazo concedido al Gobierno del Estado de Michoacán en el contrato anterior, para comenzar los trabajos del citado ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 28.

Ferrocarril de Mérida á Peto.

I. Por contrato celebrado en 27 de Marzo de 1878 se concedió permiso á los Sres. Agustín del Río y Vicente Méndez Echazarreta, en representación del Gobierno del Estado de Yucatán, para la construcción de un ferrocarril entre la Ciudad de Mérida y la Villa de Peto, pasando por Ticul y Tekax.

II. En 17 de Enero de 1879 se traspasó la anterior concesión á los Sres. Rodulfo G. Cantón y Olegario G. Cantón, para llevar á cabo la construcción del mismo ferrocarril.

La subvención acordada á esta Empresa por la ley de concesión antes citada, fué de seis mil pesos por kilómetro, pagaderos en efectivo.

III. Por decreto de 7 de Diciembre de 1882, se reformaron los artículos siguientes:

El 1º autorizando la construcción de ramales; el 8º prorrogando los plazos obligatorios para la Empresa; el 9º señalando el número de kilómetros que deberían construirse en cada período; el 12 fijando el tiempo que duraría la franquicia para la libre importación de efectos para el ferrocarril; el 13 señalando nuevo término á la exención de impuestos á los capitales empleados en la Empresa; el 17 determinando todos los puntos relativos á las hipotecas que podría hacer la Empresa, así como á la emisión de bonos, acciones y obligaciones; el 37 modificando lo relativo á la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor; el 47 aclarando lo concerniente á las garantías que debía otorgar la Empresa; el 49 disponiendo las penas en que incurriría la Empresa en caso de caducidad, y el 51 previniendo lo referente á la reversión del ferrocarril. Además, el mismo decreto adicionó la concesión estableciendo el tipo de flete para el transporte de carbón de piedra, y haciendo extensivas á los colonos é inmigrantes las ventajas concedidas á la fuerza armada.

IV. El decreto de 3 de Julio de 1886 reformó las tarifas de pasajes y fletes de la concesión primitiva; amplió los plazos para la terminación de la vía; y modificó con restricciones la franquicia de libre importación de efectos, concediendo á la Empresa en cambio, una compensación tomando por base el número de kilómetros que tuviese en explotación. También se adicionó la concesión autorizando á la Empresa para que pudiera aumentar en un centavo el tipo de las Tarifas de fletes, durante la construcción y cinco años después de haberla terminado.

V. Por el decreto de 7 de Junio de 1888 se concedió á la Empresa que pudiera construir dos ramales, uno á Muna y otro al partido de los Chenes; y prolongar la vía hasta el lago de Chankanab, ampliándose el plazo para terminar la vía férrea.

VI. El decreto de 12 de Septiembre de 1893, redujo el número de kilómetros anuales que debería terminar la Empresa en cada período.

NÚMERO 29.

Ferrocarril de Manzanillo á la Barranca de Tonila.

En 30 de Marzo de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Isaac Banda, representante del Gobierno del Estado de Colima, para la construcción del citado ferrocarril.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 30.

Ferrocarril de Pátzcuaro á Morelia y Salamanca.

I. En 15 de Julio de 1880 se celebró un contrato con los Sres. Francisco Menocal y Serapión Fernández, en representación del Gobierno del Estado de Michoacán, para la construcción de este ferrocarril.

II. En 25 de Octubre del mismo año, la Legislatura del Estado de Michoacán facultó al Ejecutivo del mismo, para traspasar la concesión anterior.

III. En Julio 21 de 1882 se declaró caduca la concesión de 15 de Julio de 1880 para la construcción del referido ferrocarril.

NÚMERO 31.

Ferrocarril de Sinaloa y Durango.

I. Por decreto de 16 de Agosto de 1880 se autorizó la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Culiacán y el puerto de Altata, con facultad de prolongarlo hasta el Estado de Durango.

II. La anterior concesión se traspasó al Sr. D. Eduardo B. Adams, mediante su representante el Sr. Roberto R. Symon, el 28 de Diciembre del mismo año.

III. El decreto de 21 de Julio de 1881 concedió la construcción de un ferrocarril que, partiendo de la Barra de Mazatlán, llegara á Durango, pudiendo prolongarse hasta Villa Lerdo y Saltillo.

IV. En 26 de Septiembre del mismo año se decretó la ampliación de plazos para la línea de Culiacán á Altata, y la ampliación de la vía á la de un metro cuarenta y tres centímetros.

V. En 23 de Mayo de 1882 se prorrogaron los plazos para la línea de Mazatlán á Durango y el Saltillo.

VI. En 20 de Junio de 1882 se traspasó esta concesión á la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sinaloa y Durango.

VII. Se modificó la concesión de 16 de Agosto de 1880 por decreto de 21 de Julio de 1882, en el sentido de que la vía fuera de Culiacán por una parte al puerto de Mazatlán y por otra á Álamos y Cosalá, pudiendo tocar en Sinaloa y el Fuerte; y de Durango ó un punto del Ferrocarril Central en el Estado de Durango á un punto de la Frontera del Norte, sobre el Río Bravo, tocando poblaciones del Estado de Coahuila.

VIII. La ley de 9 de Noviembre del citado año de 1882 consolidó las concesiones expresadas, facultando á la Empresa para que propusiera oportunamente el sistema de líneas más conveniente en virtud de la consolidación.

IX. El expresado sistema de líneas quedó aprobado por decreto de 5 de Julio de 1886 de la manera siguiente: de la ciudad de Culiacán al puerto de Altata; de la ciudad de Durango al puerto de Mazatlán, pudiendo prolongarse hasta Villa Lerdo y Saltillo; de Culiacán por una parte al puerto de Mazatlán y por otra á las poblaciones de Álamos y Cosalá; y de la ciudad de Durango á la Frontera del Norte, sobre el Río Bravo, enlazando poblaciones de los Estados de Durango y de Coahuila.

X. Este sistema de líneas quedó definitivamente establecido por decreto de 23 de Febrero de 1888 de la manera siguiente: del puerto de Altata á la ciudad de Culiacán; de la ciudad de Culiacán ó del puerto de Mazatlán á la ciudad de Durango, pudiendo prolongarse hasta el Río Bravo, enlazando poblaciones de Durango y Coahuila; de Mazatlán hasta un punto del Ferrocarril de Sonora, pasando por Culiacán y Sinaloa; y ramales de dichas líneas, sin exceder cada uno de cien kilómetros.

XI. En 3 de Agosto de 1891 se declaró la caducidad de la concesión en lo relativo á las líneas no construídas, quedando vigente tan solo en lo que se refiere á la explotación de la línea de Culiacán á Altata, que fué la única que se construyó.

NÚMERO 32.

Ferrocarril de Pátzcuaro á Zihuatanejo.

I. En 15 de Septiembre de 1880 se celebró un contrato con los Sres. Serapión Fernández y José M. de la Vega, como representantes del Gobierno del Estado de Michoacán, para la construcción de un ferrocarril de Pátzcuaro á la costa del Pacífico.

II. Por decreto de 26 de Septiembre de 1881 se revalidó la concesión de 15 de Septiembre de 1880, para la construcción del citado ferrocarril de Pátzcuaro á Zihuatanejo, ampliando los plazos de la misma concesión.

III. En 27 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión expresada.

NÚMERO 33.

Ferrocarril de Mérida á Campeche.

I. La ley de 14 de Septiembre de 1880 autorizó la construcción de un ferrocarril de Mérida á Calkiní con un ramal á Celestún.

II. Por resolución de 20 de Diciembre del mismo año se aprobó el traspaso hecho á los Sres. Agustín del Río, Francisco Ogarrio, Juan Castellanos León y Compañía, de la concesión otorgada al Gobierno del Estado de Yucatán, para el establecimiento del Ferrocarril de Mérida á Calkiní con ramal á Celestún.

III. El decreto de 23 de Febrero de 1881 concedió la construcción de otro ferrocarril entre la ciudad de Campeche y la Villa de Calkiní, pudiendo prolongarlo hasta el pueblo de Lerma.

IV. En 28 de Mayo de 1881 se prorrogaron los plazos de la concesión del Ferrocarril de Mérida á Calkiní.

V. En 13 de Diciembre de 1882 se reformó la misma concesión, adicionando la construcción de un ramal á Ticul; se amplió el plazo para la terminación de la vía y los tramos parciales; se expresaron la facultad y condiciones para emitir acciones, bonos y obligaciones, y para constituir hipotecas; se designó el tipo de subvención del ramal á Ticul; se modificó la estipulación relativa á la garantía otorgada por la Empresa; se prescribieron las penas aplicables en el caso de caducidad; se establecieron las reglas para la reversión; se fijaron las tarifas para el transporte del carbón de piedra, y las franquicias concedidas á los colonos é inmigrantes.

VI. En 1º de Julio de 1886 se reformó de nuevo la concesión expresada, limitando la franquicia de libre importación de efectos y otorgando una compensación basada en el abono de cierta cantidad proporcional al número de kilómetros en explotación, sobre los derechos de importación que se causaren;

se modificó la tarifa de pasajes; se suprimió el ramal á Ticul; se ampliaron los plazos para la construcción de la vía, y se señaló el tipo de la subvencion.

VII. En 16 de Abril de 1888 se modificó la repetida concesión, autorizando á la Empresa para construir dos ramales: uno á Hunucmá y otro á Abalá y Muna.

VIII. Los dos ferrocarriles concedidos, según se ha expresado, se consolidaron en una sola concesión, contenida en la ley de 5 de Octubre de 1889, siendo las líneas concedidas de Mérida á Campeche con dos ramales: uno á Hunucmá y otro á Abalá y Muna, quedando vigentes las concesiones y obligaciones estipuladas en los decretos anteriores.

IX. Se reformó esta nueva concesión en 26 de Marzo de 1892 ampliando los plazos para la construcción, y estableciendo el derecho del Gobierno para poner hilos telegráficos en los postes de la Empresa.

X. El decreto de 29 de Diciembre de 1893 señaló el número limitado de kilómetros que debe construir anualmente la Empresa.

La subvención acordada á esta Empresa en la ley de concesión fué de seis mil pesos por kilómetro, pagaderos en efectivo.

NÚMERO 34.

Ferrocarril de Campeche á Lerma.

Esta línea de ferrocarril que fué concedida á la Empresa del de Campeche á Calkiní por el decreto de 23 de Febrero de 1881, no quedó comprendida en la consolidación de los ferrocarriles de Mérida á Calkiní y de Campeche á Calkiní, de que se ha hecho mérito, y ha quedado, por consecuencia, como concesión separada, rigiéndose por la citada ley de 23 de Febrero de 1881.

La subvención correspondiente á esta línea fué de seis mil pesos por kilómetro en efectivo.

NÚMERO 35.

Ferrocarril de Toluca á Ixtapa del Oro.

I. Por decreto de 27 de Noviembre de 1880 se aprobó el contrato celebrado con el C. José Amat, para la construcción de un ferrocarril entre Toluca é Ixtapa del Oro.

II. En 11 de Noviembre de 1881 se declaró á qué bases debería quedar sujeto el contrato en lo relativo á la organización de la Compañía.

No tuvo efecto esta concesión.

Ferrocarril de la Mesa Central.

III. El decreto de 13 de Octubre de 1882 aprobó el contrato celebrado con el C. José M. Amat para la construcción de un ferrocarril de México á Zihuatanejo.

IV. En 26 de Mayo de 1886 se declaró la caducidad de esta concesión.

V. En 28 de Junio del mismo año se traspasó la concesión del ferrocarril de la Mesa Central al Sr. Augusto Verger.

VI. En 5 de Julio de 1886 se autorizó el contrato con el Sr. Augusto Verger, modificando el trayecto que sería de México á un puerto del Pacífico entre Manzanillo y Acapulco, pasando por Cuernavaca y Puente de Ixtla.

VII. En 30 de Enero de 1882 se modificó el contrato anterior, reformando el art. 2º

VIII. Nueva reforma se aprobó en 3 de Junio de 1889, prorrogando los plazos de la concesión.

Este ferrocarril se otorgó sin subvención.

NÚMERO 36.

Ferrocarril de Mérida á Valladolid.

I. La ley de 15 de Diciembre de 1880 autorizó la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Mérida y la de Valladolid pasando por Tixkokob, Motul é Izamal. La subvención acordada á este ferrocarril fué de seis mil pesos por kilómetro, en efectivo.

II. El decreto de 4 de Junio concedió la construcción de la línea de Progreso á Conkal, ligándose con la anterior.

III. Por decreto de 15 de Diciembre de 1883 se concedió la consolidación de las expresadas concesiones, haciéndose varias modificaciones á la concesión: ampliando los plazos; haciendo extensiva la garantía á la línea de Progreso; modificando convenientemente las estipulaciones relativas á la emisión de bonos, acciones y obligaciones y á la constitución de hipotecas; expresando las reglas para el abono de tiempo en los casos de fuerza mayor; aclarando las penas para los casos de caducidad; fijando las reglas para la reversión; declarando que el Gobierno tiene derecho para colocar hilos telegráficos en los postes de la Empresa; señalando tarifa para el carbón de piedra, y haciendo extensivas á los colonos é inmigrantes las rebajas otorgadas á los empleados federales.

IV. En 1º de Abril de 1886 se reformó la concesión, limitando la franquicia para la libre importación de efectos, concediendo á la Empresa una compensación consistente en el abono de una cantidad proporcional al número de kilómetros que tuviese en explotación, en el monto de los derechos que causaren los efectos no exceptuados de pago, y prorrogando de nuevo los plazos.

V. En 18 de Junio de 1888 se modificó el trayecto de la vía, quedando así: de Mérida á Valladolid, pasando por Tixkokob, Motul, Temax y Cenotillo, con un ramal al puerto de Progreso, pudiendo asimismo construirse otro ramal á Tizimín, pasando por Espita; también se ampliaron nuevamente los plazos.

VI. El decreto de 18 de Marzo de 1892 amplió de nuevo los plazos de la concesión, señalando el número de kilómetros que la Empresa debería cons-

truir anualmente; determinó que la correspondencia sería conducida por este ferrocarril, conforme á lo dispuesto en el Código Postal; se concedió la ampliación de las tarifas de pasajes, y se determinó con qué condiciones se nombraría un delegado del Gobierno en lugar del representante que debería tener en la Junta Directiva.

VII. En 21 de Marzo de 1894 se decretó la aprobación del contrato que reformó algunos artículos de la concesión.

NÚMERO 37.

Ferrocarril del Río Yaqui al Morrito.

I. Por decreto de 15 de Diciembre de 1880 se otorgó al Sr. Roberto Symon la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 16 de Diciembre de 1881 se decretó la prórroga de los plazos señalados en la concesión citada.

III. Con fecha 18 de Agosto de 1884 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 38.

Ferrocarril de la Compañía á Tlalmanalco, Chalco y Amecameca.

I. La ley de 3 de Febrero de 1881 concedió autorización para construir un ferrocarril entre la estación de la Compañía del Ferrocarril de Morelos y la Villa de Tlalmanalco.

II. El decreto de 22 de Abril de 1882 autorizó la prolongación de la línea de la estación de la Compañía á Chalco.

III. En 18 de Diciembre de 1882 se fijó la fecha en que debería quedar terminado el ferrocarril, y se estipuló la franquicia de que gozarían los colonos é inmigrantes en su transporte por el ferrocarril.

IV. En 14 de Mayo de 1883, se prorrogó el plazo para la terminación de la línea.

V. El decreto de 31 de Marzo de 1886 reformó algunos puntos de la concesión, de la manera siguiente: autorizando la prolongación de la línea hasta Amecameca; señalando plazo para terminar la prolongación; fijando los efectos que gozan de la franquicia de libre importación, y expresando las reglas que deben observarse para la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor.

VI. En 23 de Febrero de 1888 se dió nueva prórroga á los plazos.

La subvención acordada á esta Empresa fué de seis mil pesos por kilómetro en la línea de la Compañía á Tlalmanalco, y de cinco mil pesos también por kilómetro en la prolongación á Chalco y Amecameca, ambas pagaderas en efectivo.

NÚMERO 39.

Ferrocarril para Buques.

I. La concesión de este ferrocarril se otorgó por medio de la ley de 28 de Mayo de 1881.

II. La ley de 15 de Diciembre de 1885, reformó el contrato anterior refundiendo en él las modificaciones con que se aprobó por el Congreso de la Unión, é introduciendo nuevas adiciones y modificaciones.

NÚMERO 40.

Ferrocarril Internacional Mexicano.

I. La ley de 7 de Junio de 1881 otorgó la concesión para construir un ferrocarril desde la Ciudad de México hasta el Río Bravo del Norte, terminando en algún punto comprendido en un espacio de veinticinco leguas entre Piedras Negras y Laredo, ó á igual distancia desde Piedras Negras y Paso del Norte, pudiendo construir otra línea desde un punto de la línea principal hasta algún punto situado en la costa del Golfo de México, en la parte comprendida entre los puertos de Matamoros y Tampico, y también otra línea hasta el mar Pacífico, en un punto entre Mazatlán y Zihuatanejo.

II. En 8 de Diciembre de 1881 se aprobó el convenio de 4 de Noviembre del mismo año, por el que se reformaron varios artículos de la concesión, añadiendo la facultad de construir ramales sin que excediese de 160 kilómetros ninguno de ellos; ampliando los plazos, estipulándose la habilitación de puertos de altura en los extremos marítimos de las líneas, y el establecimiento de una aduana en la extremidad fronteriza; estableciendo la exención de contribuciones para el ferrocarril y sus dependencias, así como para los capitales empleados en el mismo; pactando que fueren extensivas á esta Empresa las concesiones más favorables que en lo futuro hiciere el Gobierno á otras no subvencionadas; y obligándose el mismo Gobierno á no conceder subvención á ninguna otra línea de ferrocarril que se estableciera dentro de veinte leguas á cada lado de las concedidas por dicho decreto.

III. En 21 de Abril de 1882 se aceptaron las correcciones que fueron convenientes en los decretos expresados, en virtud de algunas equivocaciones de que adolecían.

IV. Por decreto de 22 de Agosto de 1888 se introdujeron nuevas reformas en la concesión, autorizando que pudiese tener la Empresa trayecto común con otras; rectificando uno de los casos de caducidad; rectificando igualmente los tramos de vía que deberían construirse en cada período y estableciendo

pena para el caso de no construirlos; ampliando el plazo para la terminación de la línea principal; otorgando que la Compañía podía hacer traspaso ó arrendamiento de todas ó algunas de las líneas construídas con determinadas condiciones; adicionando la cláusula relativa al derecho del Gobierno para establecer hilos telegráficos en los postes de la Empresa.

V. El decreto de 29 de Diciembre de 1892 reformó las estipulaciones relativas á la libre importación de efectos, limitando ésta y estableciendo una compensación basada en el abono de cierta cantidad, en los derechos causados por los efectos no libres de ellos, en proporción del número de kilómetros que tuviese en explotación la Compañía.

NÚMERO 41.

Ferrocarril de Tejas á Topolobampo y el Pacífico.

I. Por decreto de 13 de Junio de 1881 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Francisco M. Prida é Ignacio Pombo, para la construcción de un Ferrocarril de Piedras Negras á Topolobampo, con ramales á Álamos, Mazatlán y Presidio del Norte.

II. Por decreto de 5 de Diciembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. John H. Rice y Albert K. Owen, reformando algunos artículos de la concesión de 13 de Junio de 1881.

III. En 3 de Julio de 1886 se celebró un contrato con los Sres. John H. Rice y Abert K. Owen, reformando algunos artículos de las concesiones relativas fechas 13 de Junio de 1881 y Diciembre 5 de 1882.

IV. En 16 de Julio de 1888, se celebró un contrato con el Sr. Eduardo S. Herrera, representante del Sr. Albert K. Owen, reformando la concesión de 13 de Junio de 1881 y sus relativas.

V. En 10 de Octubre de 1889 se celebró un contrato con el Sr. F. Alfaro, para la construcción de un Ferrocarril de Mazatlán á Camargo.

VI. En 24 de Diciembre del mismo año se declaró la caducidad de la concesión del Ferrocarril de Tejas, Topolobampo y el Pacífico.

VII. En 2 de Junio del año de 1890 se celebró un contrato con el Sr. Albert K. Owen, reformando la concesión del Ferrocarril de Mazatlán á Camargo que adquirió dicho señor por traspaso.

VIII. En 9 de Noviembre de 1891 se declaró la caducidad de la concesión de 10 de Octubre de 1889, reformada en 2 de Junio de 1890.

IX. Por decreto de 6 de Junio de 1892 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Albert K. Owen, para la construcción de un Ferrocarril de Topolobampo á Presidio del Norte.

X. Por decreto de 28 de Julio de 1894, se aprobó otro contrato celebrado con el citado Sr. Owen, reformando la concesión del Ferrocarril de Topolobampo.

Por este decreto se concedió á la Empresa un auxilio de tres mil pesos por kilómetro, en vales de tierras, sin interés, emitidos por valor de \$ 1,000 cada uno.

NÚMERO 42.

Ferrocarril á lo largo de la Costa del Pacífico.

I. Por decreto de 22 de Junio de 1881 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Frisbie, para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la Frontera del Norte frente al Fuerte de Yuma, se dirigiera hacia el Sur.

II. Por decreto de 31 de Mayo de 1882 se aprobó otro contrato celebrado con el mismo Sr. Frisbie, como agente y en representación de las Compañías de los Ferrocarriles de Yuma, Puerto Isabel y Guaymas y Ferrocarril Mexicano del Pacífico, modificando la concesión anterior.

III. En 31 de Diciembre de 1883 se declaró la caducidad de la concesión de 22 de Junio de 1881, otorgada al Sr. Juan B. Frisbie.

NÚMERO 43.

Ferrocarril de Nautla á San Marcos.

I. La ley de 25 de Junio de 1881 autorizó la construcción de un Ferrocarril de la Barra de Nautla á la estación de San Marcos.

II. El decreto de 20 de Diciembre de 1889 concedió la construcción de un Ferrocarril de Villa de Libres á Teziutlán, pasando por Santa Lugarda, Coyuaco, Zacapoaxtla y Tlatlauqui.

III. Esta concesión se modificó por la ley de 8 de Junio de 1890 consolidándola con la anterior, y quedando en consecuencia el trayecto del modo siguiente:

De San Marcos á la Barra de Nautla pasando por Teziutlán, con un ramal á Zacapoaxtla y con facultad de construir otro de Teziutlán á Perote, éste sin subvención.

La subvención acordada, con la salvedad que se ha indicado, es de \$6,000 por kilómetro.

IV. En 7 de Septiembre de 1893 se decretó la ampliación y determinación de los plazos fijos obligatorios para la Empresa, y se modificó la cláusula relativa á la subvención, la cual debe pagarse en bonos emitidos á la par, con interés de 5 por 100 anual.

NÚMERO 44.

**Ferrocarril de un punto entre Nautla y Tampico
ú otro entre Chacauha y Maruata.**

I. Por decreto de 12 de Julio de 1881 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Manuel Payno, para la construcción del ferrocarril antes citado.

II. En 20 de Noviembre de 1883 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 45.

Ferrocarril de Alamos á Yavaros.

Con fecha 20 de Julio de 1881 se decretó la aprobación del contrato relativo á la construcción del citado ferrocarril, celebrado con el C. Carlos R. Ortiz, como representante del Gobierno del Estado de Sonora.

No tuvo efecto esta concesión.

NUMERO 46.

Ferrocarril de Puebla á Tlaxiaco.

I. Por decreto de 3 de Agosto de 1881 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Manuel Romero Rubio y José Revuelta, para la construcción del ferrocarril antes citado.

II. En 3 de Julio de 1886 se celebró un contrato con el Sr. Francisco Artega, como representante de la Compañía Carbonífera Mexicana, reformando algunos artículos de la concesión de 3 de Agosto de 1881.

III. En 24 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de la concesión de 3 de Agosto de 1881, reformada en 3 de Julio de 1886.

NÚMERO 47.

Ferrocarril de San Juan Bautista

á Minatitlán ó Coatzacoalcos, y ramales á Teapa y Pichucalco.

I. En 8 de Agosto de 1881 se celebró un contrato con los Sres. Manuel Romero Rubio, Simón Sarlat y Francisco Maldonado, para la construcción del ferrocarril antes citado.

II. En 13 de Mayo de 1883 se celebró otro contrato con los mismos Sres. Romero Rubio, Sarlat y Maldonado, reformando y adicionando algunos artículos de la concesión anterior.

III. En 18 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión de 8 de Agosto de 1881.

NÚMERO 48.

Ferrocarril de la Huasteca.

I. Por decreto de 26 de Agosto de 1881 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Tomás Horncastle, Daniel M. Donnelly, y Andrés Santander,

para la construcción de una vía férrea de México á Tantojón con ramales de Huejutla á Tuxpam á Zacualtipán y de Pachuca á Tulancingo.

II. En 9 de Agosto de 1882 se aprobó el contrato por el cual se reformó el de 26 de Agosto de 1881.

Las reformas que se hicieron con posterioridad, quedaron pendientes de la aprobación del Congreso.

NÚMERO 49.

Ferrocarril de S. Juan Bautista al Paso del Carrizal.

I. En 17 de Septiembre de 1881 se concedió la construcción de un ferrocarril de la Villa de Pichucalco al Paso de Cosahuyapa y á Ixtacomitán.

II. En 30 de Diciembre del mismo año se reformó la concesión, autorizando á la Empresa para sustituir el telégrafo por el teléfono; para fijar su domicilio en San Juan Bautista, y para modificar la dirección de la línea á Ixtacomitán, llevándola con dirección de Pichucalco hacia Tabasco.

III. El decreto de 31 de Mayo de 1884 reformó nuevamente la concesión en el sentido de que la línea fuera de San Juan Bautista al Paso de Tamulté por Atasta, con facultad de construir un ramal al Paso de Tierra Colorada ó de Espejo; de que se modificara la subvención, limitándola á la cantidad de \$ 3,000 por kilómetro en efectivo; de que se tomasen en consideración los casos fortuitos ó de fuerza mayor, y de que los plazos quedaban ampliados. Se adicionó, además, la cláusula relativa á las franquicias de que habían de gozar los colonos é inmigrantes.

IV. En 10 de Abril de 1886 volvió á reformarse la concesión en lo que se refiere á la franquicia de libre importación de efectos, á la modificación relativa á la suspensión de plazos por causa de fuerza mayor, y á una nueva ampliación de plazos.

V. En 15 de Febrero de 1888 se ampliaron de nuevo los plazos.

VI. El decreto de 11 de Diciembre de 1890 autorizó la modificación de la concesión, en el sentido de que el trayecto de la línea fuera de San Juan Bautista al Paso del Carrizal, por Atasta, con un ramal al camino de Tamulté, prorrogándose nuevamente los plazos.

NÚMERO 50.

Ferrocarril de San Andrés Chalchicomula.

Esta concesión fué otorgada por ley de 20 de Septiembre de 1881 para unir la estación del Ferrocarril Mexicano "San Andrés" con la población de San Andrés Chalchicomula.

Esta concesión se otorgó con una subvención de \$ 3,500 en efectivo por cada kilómetro construído y aprobado.

NÚMERO 51.

Ferrocarril de Orizaba al Ingenio.

En 22 de Septiembre de 1881 se concedió la autorización para construir un ferrocarril, sin subvención, de Orizaba al pueblo del Ingenio.

NÚMERO 52.

Ferrocarril de la Baja California y Sonora.

I. Por decreto de 12 de Diciembre de 1881 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Ignacio Alas y Tomás Rogers, para la construcción de un ferrocarril de Tijuana por Punta Isabel á Sonora. En 26 de Marzo de 1884 se traspasó al Sr. J. T. Cuellar la concesión anterior, y

II. En 23 de Agosto de 1886 se declaró caduca la mencionada concesión.

NÚMERO 53.

Ferrocarril Tamaulipeco Internacional.

I. Por decreto de 7 de Enero de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Héctor de Castro para la construcción de un ferrocarril de San Fernando al puerto de Tampico.

II. En 3 de Junio de 1883 se aprobó el contrato con el Sr. Pompeyo Moneta, en representación del Sr. José Telfner, sucesor del Sr. Héctor de Castro, reformando algunos artículos de la concesión anterior.

III. En 6 de Julio de 1885 se declaró la caducidad de la mencionada concesión.

NÚMERO 54.

Ferrocarril de San Benito á Tapachula.

I. Por decreto de 7 de Enero de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Eduardo C. Wise para la construcción del citado ferrocarril, pudiendo prolongarlo hasta entroncar con el Meridional Mexicano, declarándose caduco el 15 de Marzo de 1883.

II. La ley de 21 de Mayo del mismo año, concedió la construcción de un ferrocarril entre el puerto de San Benito y el pueblo de Tapachula, con facultad de prolongar esta vía hasta un punto del Ferrocarril Meridional por una

parte, hasta la Frontera de Guatemala por otra, é igualmente hasta entroncar con el Ferrocarril de Tehuantepec.

III. En 3 de Julio de 1886 se decretó la modificación de la concesión, ampliando los plazos obligatorios para la Empresa, y fijando término para el goce de la franquicia de exención de derechos.

IV. En 16 de Junio de 1888 se prorrogaron nuevamente los plazos.

V. En 22 de Mayo de 1890 se refrendaron.

VI. En 15 de Marzo de 1893 se rescindió el contrato relativo al ferrocarril expresado de común acuerdo entre el Ejecutivo y la Empresa.

NÚMERO 55.

Ferrocarril de Puerto Isabel

hacia la Frontera.

I. Por decreto de 24 de Enero de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Guillermo Andrade para construir dicho ferrocarril, pudiendo comunicarlo con alguno de los que se dirigen á San Francisco California en los Estados Unidos.

II. En 19 de Diciembre del mismo año se reformó la expresada concesión.

III. Con fecha 20 de Agosto de 1885 se declaró la caducidad de la referida concesión.

NÚMERO 56.

Ferrocarril de la Compañía Canalizadora

Occidental.

Por decreto de 13 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Remedios Meza, para la apertura de un canal entre Mazatlán y Santiago Ixcuintla, y para la construcción de líneas de ferrocarril en conexión con dicho canal entre el Rosario y un punto del río del mismo nombre, y entre la presa del río de Santiago Ixcuintla y Tepic.

No tuvo efecto esta concesión, quedando pendiente la declaración de caducidad en que incurrió la Empresa.

NÚMERO 57.

Ferrocarril del Río Candelaria.

I. Por decreto de 30 de Mayo de 1882 se aprobó un contrato para la construcción de un ferrocarril de Salto del Burro á Salto Grande.

II. Se declaró caduco en 19 de Febrero de 1885.

NÚMERO 58.

Ferrocarril de S. Luis Potosí
á un punto de la línea del Ferrocarril Central.

I. El decreto de 30 de Mayo de 1882 aprobó el contrato celebrado con el C. Francisco Bermúdez, como apoderado del Gobierno de San Luis Potosí, para la construcción del ferrocarril expresado. En 19 de Junio del mismo año se traspasó la concesión al C. Sebastián Camacho.

II. Con fecha 21 de Agosto de 1886 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 59.

Ferrocarril de Pénjamo á San Felipe.

I. Por decreto de 31 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Ramón Fernández, representante del Gobierno del Estado de Guanajuato, para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 11 de Abril de 1883 se celebró otro contrato con el mismo señor, reformando los arts. 1º y 2º de la concesión anterior.

III. Se declaró caduca en 25 de Agosto de 1886.

NÚMERO 60.

Ferrocarril de México á Zihuatanejo
y ramal para San Blas.

I. Por decreto de 31 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Jesús Díaz de León, para la construcción de dicho ferrocarril que debía pasar por Ixtlahuaca, Villa del Valle, Zitácuaro, Tacámbaro, Huetamo y Ario, para terminar en un punto del río de las Balsas ó en Zihuatanejo.

II. En 4 de Diciembre del mismo año se declaró la caducidad de dicha concesión.

Ferrocarril de México á Zihuatanejo ó Zacatula.

III. Con fecha 31 de Mayo de 1890 se otorgó la concesión relativa á dicho ferrocarril, el cual debería pasar por Toluca, Temascaltepec, Cutzamalá, Coyuca y Coahuayutla.

IV. Por decreto de 31 de Mayo de 1892 se revalidó esta concesión, modificándola y adicionándola.

V. En 13 de Septiembre de 1893 se decretó la reforma de las estipulaciones relativas á los plazos para la presentación de los planos y para la ejecución de las obras.

VI. En 20 de Diciembre de 1894 se rescindió, de común acuerdo entre el Gobierno y la Empresa, la concesión relativa á dicho ferrocarril.

NÚMERO 61.

Ferrocarril de Polotitlán á Aculco.

I. Por decreto de 31 de Mayo de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Rodolfo Fink para la construcción del citado ferrocarril, pudiendo prolongarlo á las poblaciones del Jazmín y Lago de Arroyozarco.

II. Se declaró caduco en 18 de Febrero de 1885.

NÚMERO 62.

Ferrocarril de Camarón á Huatusco.

I. Por decreto de 25 de Noviembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Manuel Sierra Méndez, como representante del Gobierno del Estado de Veracruz, para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 12 de Mayo de 1883 se celebró otro contrato con el Sr. Ramón Rodríguez Rivera, como representante del referido Estado de Veracruz, reformando algunos artículos de la concesión anterior.

III. En 8 de Mayo de 1884 se declaró caduca la concesión primitiva.

NÚMERO 63.

Ferrocarril de Santa Ana á Tlaxcala.

I. La ley de 11 de Diciembre de 1882 autorizó la construcción de un ferrocarril entre la estación de Santa Ana Chiautempan, la población del mismo nombre, San Pablo Apetatitla y la ciudad de Tlaxcala, pudiendo ir á San Martín Texmelucan.

La subvención asignada á la Empresa fué de \$ 3,500 por cada kilómetro construído, los cuales se pagarían en efectivo.

NÚMERO 64.

**Ferrocarril de San Andrés Tuxtla
á Santecomapan.**

I. Por decreto de 14 de Diciembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Gral. Pedro Baranda y Coronel Miguel García Miravete para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 19 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 65.

Ferrocarril de Valladolid á San Celso.

I. Por decreto de 14 de Diciembre de 1882 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Juan Peón Contreras para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 28 del mismo mes del año de 1883 se declaró caduca la anterior concesión.

NÚMERO 66.

Ferrocarril de Pátzcuaro

á un punto de la línea del Ferrocarril Central.

I. Con fecha 13 de Abril de 1883 se aprobó el contrato celebrado con el C. Ramón Fernández, en representación del Gobierno del Estado de Michoacán, para la construcción del ferrocarril mencionado.

II. En 18 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 67.

Ferrocarril de Cárdenas al Río Grijalva.

Por decreto de 12 de Mayo de 1883 se autorizó al C. Federico Méndez Rivas, como representante del C. Policarpo Valenzuela, para construir un ferrocarril que, partiendo de Villa de Cárdenas llegara al paso del río Grijalva, con una subvención de \$ 4,500 por kilómetro, en efectivo, cuyo ferrocarril fué terminado.

NÚMERO 68.

Ferrocarril de Zacatecas á la Frontera.

- I. En 19 de Mayo de 1883 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. W. Franklin y Eduardo P. Many, para la construcción de dicho ferrocarril.
- II. Con fecha 10 de Julio de 1885 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 69.

Ferrocarril de Toluca á S. Juan de las Huertas.

Por decreto de 25 de Mayo de 1883 se autorizó la construcción de un ferrocarril al C. Agustín del Río.

La subvención acordada fué de \$ 3,500 por kilómetro, pagadero en efectivo, habiendo sido traspasada esta concesión á los Sres. Henkel.

- I. En Junio 4 de 1886 se reformó esta concesión con el Sr. Sebastián Camacho, representante de la Empresa, prorrogando los plazos para la terminación de este ferrocarril.
- II. En Julio 12 de 1888 se concedió nueva prórroga.
- III. En Diciembre 6 de 1889 se celebró otro contrato con los Sres. Viuda de Henkel é hijos, concediendo la última prórroga de un año para la terminación del citado ferrocarril.

NÚMERO 70.

Ferrocarril de Apizaco á Huauchinango.

- I. El contrato relativo á la construcción del ferrocarril expresado, se aprobó por decreto de 9 de Junio de 1883.
- II. En 13 de Noviembre de 1884 se revalidó la concesión anterior, introduciendo en ella algunas modificaciones.
- III. Con fecha 22 de Agosto de 1886 se declaró caduca la expresada concesión.

NÚMERO 71.

Ferrocarril de Potrero al Cedral.

- I. Por ley de 11 de Junio de 1883 se autorizó la construcción de dicho ferrocarril.
- II. En 3 de Junio de 1884 se reformó el art. 12 de la concesión, relativo á

las circunstancias de la vía en cuanto á radios de curvatura, peso de los rieles, pendientes y anchura de la vía.

III. Con fecha 16 de Agosto de 1886 se declaró caduca la expresada concesión.

IV. Por decreto de 29 de Octubre de 1886 se traspasó la concesión al C. Pedro Díez Gutiérrez en los mismos términos en que se había otorgado por las leyes citadas, con excepción de los plazos que se comenzaron á contar de nuevo, y debiendo establecerse nuevo depósito para garantizar el cumplimiento de las estipulaciones acordadas.

Ferrocarril de Vanegas al Cedral,

Matchuala y Río Verde.

V. En 4 de Junio de 1888 se modificó la expresada concesión en el sentido de que, la vía pudiera prolongarse hasta Matchuala y Vanegas, uniendo por medio de un ramal la ciudad de Catorce á Carretas; de que la terminación de la vía sería en el nuevo plazo que se impuso; y de que las condiciones de la vía serían las que se habían fijado, con excepción del caso en que por la naturaleza del terreno debieran hacerse tramos de vía en plano inclinado, fijándose entonces las condiciones convenientes.

VI. Por decreto de 11 de Agosto de 1888 se autorizó la sustitución de la garantía por hipoteca de la vía en los 4 kilómetros primeros de la vía construída.

VII. Con fecha 28 del mismo se concedió que la vía pudiera prolongarse hasta Río Verde.

VIII. En 13 de Mayo de 1890 se prorrogó el plazo para la terminación de la vía.

IX. El decreto de 9 de Septiembre de 1892 determinó los tramos de vía que debería construir la Empresa en cada bienio, y difirió el pago de la subvención que devengase la Empresa. La subvención acordada á esta Empresa fué de cinco mil quinientos pesos por kilómetro, en efectivo, y según queda dicho, el pago se diferirá por cuatro años después de terminado el tramo á que corresponda, debiendo entregar la Empresa, por lo menos, veinte kilómetros en cada bienio.

X. Con fecha 28 de Agosto de 1894 se revalidaron las condiciones expresadas en lo que antecede, y se dispuso que la vía debería quedar terminada para el 4 de Noviembre de 1901.

NÚMERO 72.

Ferrocarril en el Estado de Tamaulipas.

I. Por decreto de 27 de Agosto de 1883 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Alonso Flores para la construcción de varias líneas de ferrocarril en el Estado de Tamaulipas.

II. En 26 de Noviembre de 1884 se aprobó el contrato que reformó la concesión expresada.

No tuvo efecto esta concesión.

NÚMERO 73.

Ferrocarril de los Muelles del Puerto de Veracruz.

I. Con fecha 28 de Agosto de 1883 se celebró un contrato con el C. Lic. José Gómez para el establecimiento de ferrocarriles sobre los muelles que fuera construyendo la Empresa de las obras del Puerto de Veracruz.

II. En 27 de Diciembre de 1893 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 74.

Ferrocarril de Mazatlán al Rosario.

I. Con fecha 30 de Agosto de 1883 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Guillermo Carbó para la construcción del expresado ferrocarril.

II. En 3 de Julio de 1886 se aprobó el contrato celebrado con el C. Alberto Sánchez reformando algunos artículos de la concesión.

III. En 28 de Enero de 1888 se reformó de nuevo la expresada concesión.

IV. Con fecha 31 de Agosto del mismo año se modificaron los arts. 19 y 20 de la misma concesión.

V. En 22 de Mayo de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. E. Mac Wood, que había adquirido por traspaso la referida concesión, introduciendo modificaciones en la misma.

VI. Con fecha 26 de Junio de 1891 se declaró caduca la referida concesión.

NÚMERO 75.

Ferrocarril de S. Andrés Tuxtla al Río de S. Juan.

I. Por contrato de 30 de Noviembre de 1883, celebrado con el Sr. Donaciano Lara, se autorizó la construcción de este ferrocarril.

II. En 24 de Octubre de 1888 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 76.

Ferrocarril de Campeche á Tixmicuy.

I. El decreto de 14 de Diciembre de 1883 aprobó el contrato celebrado con el C. Juan Montalvo para la construcción del ferrocarril expresado.

II. Con fecha 18 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 77.

Ferrocarril de Celestún á Sotuta.

I. Por decreto de 15 de Diciembre de 1883 se aprobó el contrato celebrado con el C. José Matilde Alcocer para la construcción del citado ferrocarril.

II. En 23 de Febrero de 1885 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 78.

Ferrocarril de Mérida á Izamal.

I. La ley de 15 de Mayo de 1884 concedió la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Mérida y pasando por Izamal, terminara en Sotuta. La subvención acordada á este ferrocarril fué de seis mil pesos por kilómetro, pagadera en efectivo.

II. El decreto de 10 de Marzo de 1886 modificó la concesión, ampliando los plazos y señalando condiciones para el goce de la franquicia de libre importación de efectos.

III. En 3 de Mayo de 1888 se decretó la modificación del trayecto de la línea, debiendo partir ésta de Mérida y tocar Tixkokob, Seyé, Cuzamá, Huhí y Homúm terminando en Sotuta, con un ramal de Tixkokob á Izamal; y se amplió el plazo para la construcción de la vía.

IV. Por decreto de 3 de Junio de 1890 se autorizó que la línea fuera de Mérida á Izamal, pasando por Tekantó. Se declaró en el mismo decreto la facultad concedida á la Empresa para emitir bonos, acciones y obligaciones y para constituir hipotecas, según las condiciones que se fijaron. Se estipularon también las circunstancias para el caso de la reversión de la línea.

NÚMERO 79.

Ferrocarril de Zacatecas á Jerez y Villanueva.

I. En 21 de Mayo de 1884 se celebró un contrato con los CC. Eusebio Carrillo, Carlos Castañares y Agustín Barraza, para la construcción de una línea que tocara los puntos expresados.

II. En Julio 3 de 1886 se celebró un nuevo contrato con el C. Gral. Manuel González Cosío, reformando algunos artículos de la concesión anterior.

III. En Mayo 27 de 1889 se celebró otro contrato con el C. Gral. Manuel González Cosío, reformando la concesión ya antes modificada.

IV. Y por último, en Junio 27 de 1891, se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 80.

Ferrocarril de Mérida á Ticul.

- I. Por decreto de Junio 3 de 1884 se aprobó el contrato celebrado con el C. José Rendón Peniche, para la construcción de este ferrocarril.
- II. En Agosto 21 de 1886 se declaró la caducidad de dicha concesión.

NÚMERO 81.

**Ferrocarril de Chihuahua é Hidalgo
á la Sierra Madre.**

- I. Por decreto de 13 de Noviembre de 1884 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gral. Carlos Pacheco, para la construcción del ferrocarril mencionado.
- II. Por decreto de 26 de Junio de 1886 se aprobó el contrato que reformó dicha concesión, siendo Representante de la Empresa el C. Roberto Santa María.
- III. Por decreto de 12 de Noviembre de 1887 se asignó tipo á la subvención, quedando ésta fijada en la cantidad de \$8,000 por kilómetro, en efectivo, por ser la vía de 1^{ma} 45.
- IV. El decreto de 6 de Junio de 1888 aprobó el contrato celebrado con los Sres. L. M. Arantave y Luis Huller, quienes habían adquirido la concesión por medio de un traspaso que aprobó el Ejecutivo, cuyo contrato introdujo algunas modificaciones en la concesión.
- V. En 1^o de Julio de 1889 se reformó de nuevo la expresada concesión.
- VI. Con fecha 11 de Diciembre de 1891 se declaró caduca la concesión en lo relativo á la línea de Uruache á Cuiteco.
- VII. En 6 de Febrero de 1892 se declaró asimismo caduca la línea de Jiménez á Balleza, con lo que quedó insubsistente la concesión en la parte que no fué construída la línea.

NÚMERO 82.

Ferrocarril Mexicano del Sur.

- I. Por decreto de 21 de Abril de 1886 se autorizó la construcción de un ferrocarril entre Tehuacán y Oaxaca al C. Gral. Luis Mier y Terán, en representación del Gobierno del Estado de Oaxaca.
- II. Por decreto de 20 de Enero de 1888 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. José Fenelón para construir un ferrocarril entre la ciudad de Oaxaca y la de Tehuantepec.

III. La concesión de 21 de Abril de 1886 se modificó por ley de 21 de Abril de 1888, de la manera siguiente: se extendió la facultad de construir la línea hasta Tehuantepec por una parte, y por la otra hasta Puebla; el plazo para la construcción se amplió, fijándose los términos para el estudio del trazo y la construcción de la línea; se especificaron las condiciones especiales de la construcción y dimensiones de la vía; se fijó la lista de efectos que podían gozar de la franquicia de libre importación, acordándose una compensación por los efectos que no gozaran de dicha franquicia y que fuesen necesarios para la construcción de la vía; se concedió el derecho de ocupar propiedades nacionales cuando fuere necesario, para la construcción ó explotación del ferrocarril, con la excepción relativa á los caminos públicos; se autorizó la emisión de bonos, acciones y obligaciones, así como la constitución de hipotecas, designando las condiciones que deberían llenar éstas; se concedió que el subsidio ó subvención acordada á la Empresa fuera de un ocho por ciento anual, durante quince años, sobre el valor de la vía construída, calculándose dicho valor en razón del presupuesto que previamente fuese aprobado, y se asignó la forma y manera de verificar dicho pago; se estipularon las condiciones relativas á la explotación de las líneas en todos sus puntos, inclusive los tipos de tarifas y las especialidades de éstas; se fijaron las cláusulas relativas á la constitución y bases de la Compañía sobre domicilio, estatutos y propiedades de la misma; se señalaron los casos de caducidad de la concesión y las penas correspondientes; y se impusieron las condiciones que deberían llenarse en el caso de que se hiciera el traspaso de la concesión.

IV. El decreto de 27 de Mayo de 1889 aprobó las nuevas modificaciones que se hicieron á la concesión, referentes: á los plazos para la construcción del ferrocarril; á las circunstancias de estudio del terreno y formación del presupuesto; á los casos de caducidad y penas correspondientes, y á las garantías que debía otorgar la Compañía. Las modificaciones expresadas fueron estipuladas con los Sres. Read y Campbell, que eran los poseedores de la concesión, en virtud del traspaso hecho á su favor por la primitiva Empresa.

V. En 30 del mismo se introdujeron algunas modificaciones en la concesión.

VI. La ley de 3 de Junio de 1891 sustituyó en todas sus partes á la ley de concesión expresada, modificándose esencialmente ésta en lo relativo al trayecto de la línea, el cual quedó dividido en dos fracciones: una de Puebla á Oaxaca y otra de este punto hasta entroncar con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, ó hasta un puerto del Estado de Oaxaca. Las condiciones relativas á cada una de dichas fracciones quedaron igualmente divididas.

VII. El decreto de 16 de Enero de 1892 prorrogó por dos años el plazo para el goce de la franquicia de libre importación de efectos.

VIII. La Empresa celebró en 4 de Mayo de 1892 un contrato con el Gobierno, por conducto de la Secretaría de Hacienda, sobre conversión de la subvención devengada y por devengar, en títulos especiales que se denominarían: "Bonos de subvención del Ferrocarril troncal de Oaxaca." En virtud de dicho contrato, la Empresa percibiría el subsidio en Bonos al 90 por 100 de su valor nominal con interés de 6 por 100 anual.

IX. La concesión de 20 de Enero de 1888, otorgada á D. José Fenelón, se declaró caduca en 6 de Marzo de 1893.

NÚMERO 83.

Ferrocarril de Durango

á un punto de la línea del Ferrocarril Central.

I. Por decreto de Mayo 26 de 1886 se aprobó el contrato celebrado con el Gobierno del Estado de Durango, para la construcción de este ferrocarril.

II. Por decreto de Noviembre 1º de 1887 se reformaron los arts. 8º, 9º y 10 de la concesión anterior.

III. Por decreto de Julio 6 de 1889 se volvió á reformar la concesión.

IV. Y en Junio 29 de 1891 se declaró la caducidad de dicha concesión.

NÚMERO 84.

Ferrocarril de Tonalá á Tuxtla Gutiérrez

y Frontera.

I. Por decreto de Diciembre 16 de 1886 se aprobó el contrato celebrado con los CC. José Tort y Raffols y José Mora para la construcción de este ferrocarril hasta Frontera.

II. La ley de Mayo 24 de 1888 reformó algunos artículos de la concesión anterior.

III. El decreto de Septiembre 7 de 1889 aprobó el contrato celebrado con el Sr. Guillermo Pritchard, por la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Pacífico, á quien se traspasó la concesión, reformando y adicionando los dos anteriores.

IV. El decreto de Marzo 22 de 1892 autorizó el contrato celebrado con el Sr. Lic. Luis Méndez, representante de la Compañía Limitada del Pacífico, reformando de nuevo la concesión.

V. Y por último, en Mayo 2 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión otorgada á los Sres. José Tort y Raffols y José Mora, que fué traspasada á la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Pacífico.

La Compañía solamente construyó 50 kilómetros á partir de Tonalá.

La subvención otorgada á esta Empresa fué de \$ 8,000 por kilómetro, pagadera en bonos emitidos al 90 por 100 de su valor nominal y ganando un interés de 6 por 100 anual, pagadero por semestres vencidos.

NÚMERO 85.

Ferrocarril de Marqués á Zimapán.

Por decreto de Abril 27 de 1887 se aprobó el contrato celebrado con el C. Lic. Joaquín Casasús, como apoderado del Sr. Carlos Eisemann, para la cons-

trucción de este ferrocarril. En Febrero 18 de 1893 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 86.

Ferrocarril de la Baja California.

I. La ley de 25 de Mayo de 1887 concedió la construcción de las líneas de ferrocarril siguientes:

1ª De Tijuana por lo largo de la Baja California á la Bahía de los Ángeles, tocando la Bahía de Todos Santos, Trinidad y San Quintín.

2ª De Tijuana á puerto Isabel con un ramal al río Colorado.

3ª De puerto Isabel á entroncar en Magdalena con el ferrocarril de Sonora, pasando por Altar.

4ª De Magdalena á entroncar con el Ferrocarril Central Mexicano en Ciudad Juárez. Se acordó á esta Empresa un subsidio de ocho mil pesos por kilómetro, pagaderos en bonos emitidos al 90 por 100 de su valor nominal, ganando un interés de 6 por 100 anual.

II. Por decreto de 3 de Junio de 1889 se prorrogaron los plazos de la concesión expresada.

III. La ley de 8 de Junio de 1890 modificó la concesión referida de la manera siguiente:

El trayecto de las líneas deberá ser:

1ª De San Quintín á un punto del río Colorado, pasando por el Valle de la Trinidad con un ramal en dirección al Fuerte Yuma.

2ª De la línea anterior, por una parte del Valle de la Trinidad á Tijuana con un ramal á la Ensenada de Todos Santos; y por otra, de San Quintín á la Bahía de los Ángeles.

3ª Del punto del río Colorado donde termine la primera línea á entroncar en Magdalena con el ferrocarril de Sonora, pasando por Altar y con un ramal á puerto Isabel.

4ª De Magdalena á entroncar con el Ferrocarril Central Mexicano en Ciudad Juárez. Las demás estipulaciones se modificaron en el sentido siguiente: autorizando la emisión de bonos, acciones y obligaciones, así como la constitución de hipotecas con las condiciones que se impusieron; determinando las causas de caducidad de la concesión y las penas consiguientes, y prescribiendo las condiciones de la reversión al término de 99 años.

IV. Por decreto de 30 de Junio de 1894 se modificaron los plazos obligatorios para la Empresa, y se hicieron aclaraciones respecto de la manera y tiempo en que deberá pagarse la subvención de los tramos que vaya construyendo la Empresa, en el sentido de que, la entrega de los bonos de subvención que corresponda por los kilómetros que termine la Compañía dentro de los plazos fijados y á partir de Enero 1º de 1899, se hará por secciones de á diez kilómetros. Los bonos correspondientes á los kilómetros que la Compañía construya antes del 1º de Enero de 1899 se entregarán también por sec-

ciones de diez kilómetros á medida que se haga la construcción; pero de manera que los bonos correspondientes á los primeros 100 kilómetros comiencen á ganar interés desde 1º de Enero de 1889; los de los 100 segundos desde 1º de Enero de 1901, y así sucesivamente los de cada 100 kilómetros desde el 1º de Enero en que principie cada uno de los bienios siguientes. Si resultare una fracción de menos de 100 kilómetros, los bonos correspondientes á esa fracción, comenzarán á ganar interés en el bienio que habría correspondido á los 100 kilómetros, si éstos hubieran sido construídos. Los bonos correspondientes á las dos primeras secciones de á diez kilómetros que hay ya construídos en la línea I se entregarán á la Empresa respectiva, y ganarán interés en los términos señalados en los arts. del 20 al 23 de la concesión.

NÚMERO 87.

Ferrocarriles en los Estados de Sonora, Sinaloa y Chihuahua.

I. Por decreto de Noviembre 7 de 1887 se autorizó el contrato celebrado con el C. Agustín R. González, en representación del Sr. Luis Huller, para la construcción de varias líneas.

II. La ley de Mayo 10 de 1888 reformó algunos artículos de la concesión anterior.

III. Por decreto de 30 de Agosto de 1888 se volvió á reformar la concesión.

IV. La ley de Diciembre 6 de 1890 autorizó el nuevo contrato celebrado con el Sr. Tomás Mac Manus, que había adquirido por traspaso la concesión, reformando algunos artículos de ella. La subvención que se otorgó á esta Empresa fué de \$6,000 por kilómetro, en bonos al 90 por 100 de su valor nominal, con un interés de 6 por 100 anual.

V. En Octubre 9 de 1893 se declaró la caducidad de la concesión de 7 de Noviembre de 1887.

VI. Por decreto de Diciembre 18 de 1893 se aprobó nuevo contrato con los Sres. Enrique á Méjía y Alfonso Lancaster Jones para la construcción del mismo ferrocarril.

VII. Y en Julio 7 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 88.

Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

I. Por decreto de 10 de Noviembre de 1887 se concedió la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Monterrey llegara al puerto de Tampico ó á un punto de la Laguna Madre. Esta concesión se otorgó con subvención de cinco mil pesos por kilómetro, pagaderos en bonos emitidos al 90 por 100 de su valor nominal, con interés de 6 por 100 al año.

II. El decreto de 18 de Agosto de 1888 modificó la expresada concesión en lo referente á las condiciones de la vía; á la autorización para que la Empresa pudiera emitir acciones, bonos y obligaciones y constituir hipotecas, y á la subvención otorgada, la cual sería de ocho mil pesos por kilómetro, pagaderos como queda dicho, en el caso de ser la vía de 1^{ra} 435.

III. Por decreto de 3 de Junio de 1889 se autorizó la construcción de otra línea de ferrocarril que, partiendo del punto más conveniente entre las estaciones de Baján y el Jaral, del Ferrocarril Internacional Mexicano, llegara á Monterrey, entroncando con el ya citado de Monterrey al Golfo, rigiéndose esta nueva concesión por las mismas estipulaciones de la anterior.

IV. En 28 de Septiembre del mismo año se decretó la aprobación del contrato en que se consolidaron en una sola las dos concesiones citadas.

NÚMERO 89.

Ferrocarril de Tecolutla á Espinal.

I. El decreto de Diciembre 10 de 1887 autorizó el contrato celebrado con el C. Alberto Sánchez para la construcción de este ferrocarril en el cantón de Papantla del Estado de Veracruz. La subvención otorgada fué de \$ 4,500 por kilómetro.

II. La ley de Enero 20 de 1892 reformó la concesión en el sentido de que la subvención fuera de \$ 6,000 por kilómetro.

III. El decreto de Enero 25 de 1894 reformó de nuevo la concesión.

IV. El decreto de Julio 25 de 1894 reformó otra vez la concesión en el sentido de que, la subvención fuera de \$ 6,000 por kilómetro, según la ley de 20 de Enero de 1892; pero que aun cuando la Empresa construyera mayor número de kilómetros que los estipulados, el Gobierno sólo estaría obligado á entregar los bonos de subvención á la par con interés de 6 por 100 anual que correspondiera por diez kilómetros en la 1^a liquidación que se practicara, diez en la segunda y treinta en cada una de las siguientes.

NÚMERO 90.

Ferrocarril de Sierra Mojada al Internacional.

I. La ley de 17 de Marzo de 1888 autorizó el contrato celebrado con el C. Enrique Baz para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de Agosto 24 de 1888 reformó dicha concesión.

Ferrocarril de Sierra Mojada al Central.

III. El decreto de Marzo 19 de 1888 autorizó el contrato celebrado con el C. Enrique Baz para la construcción de este ferrocarril.

IV. El decreto de Agosto 24 de 1888 reformó esa concesión.

V. Y por decreto de Junio 9 de 1891 se refundieron ambas concesiones, bajo la denominación de *Ferrocarril de Lampazos á Jiménez por Sierra Mojada*.

La subvención otorgada á esta Empresa es de \$8,000 por kilómetro en bonos al 90 por 100 con interés de 6 por 100 anual, en el concepto de que ninguno de los ramales de que habla el art. 1º tendrá subvención; pero el de Hermanas á los terrenos carboníferos del Carrizo y Mota del Cura ó hasta la villa de Múzquiz, tendrá una prima de \$1,000 por kilómetro, en efectivo, siempre que se termine dicho ramal á los cuatro meses después de concluída la línea principal de Lampazos á Jiménez.

NÚMERO 91.

Ferrocarril de Zamora á Zihuatanejo.

I. Por decreto de Abril 16 de 1888 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. José Vicente Villada y Cª, para la construcción de este ferrocarril.

II. Por decreto de Julio 19 de 1888 se aprobó nuevo contrato con los mismos señores, reformando la concesión anterior.

III. El decreto de Junio 2 de 1890 amplió los plazos estipulados en la concesión para construir dicho ferrocarril.

IV. Y en Junio 29 de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 92.

Ferrocarril de Córdoba á Tuxtepec.

I. Por ley de 19 de Mayo de 1888 se concedió á los Sres. Agustín Cerdán y Fernando Zetina, permiso para construir un ferrocarril de Córdoba á un punto entre las márgenes del Río Tonto ó el Papaloapan, pasando por Cuichapa y la Cañada de Motzorongo. Este contrato fué traspasado al Gral. Carlos Pacheco.

II. En 9 de Junio de 1894 se declaró caduca la concesión anterior, en lo relativo á la línea no construída, quedando subsistente en lo que se refiere á la línea terminada. La subvención otorgada á esta Empresa fué de \$8,000 en efectivo.

NÚMERO 93.

Ferrocarril de Pachuca á Tampico.

I. La ley de 5 de Junio de 1888 concedió al Sr. León Baldy la construcción de un ferrocarril entre Pachuca y Tampico, pasando por el Real del Monte, Regla, Alcholoya, Apulco y Zacualtipan, con facultad de construir dos ramales para ligar Tulancingo y las Minas de carbón de piedra de Tehuiztla, cuyo

contrato fué traspasado en favor del Sr. Ricardo Honey. La subvención de este ferrocarril fué como sigue: Por las líneas de 1 metro 435 milímetros, \$8,000 por kilómetro; por las de 0 metros 914 milímetros, \$6,000 por kilómetro, y las de 0 metros 750 milímetros, \$4,500 por kilómetro; todas pagaderas en bonos á la par con interés de 6 por 100 anual.

II. El decreto de 14 de Agosto de 1889 aprobó el contrato que modificó la ley anterior, en el sentido de que la línea fuera de Pachuca á Tampico, pasando por Apulco y Zacualtipán, con facultad de ligar la ciudad de Tulancingo, y con facultad asimismo de construir ramales á las ferrerías de la Trinidad, San Miguel, Encarnación y Guadalupe, no gozando subvención el exceso sobre 200 kilómetros en conjunto de los expresados ramales.

III. Por decreto de 1º de Diciembre de 1890 se modificó nuevamente la concesión, dejando en libertad á la Empresa para construir ramales, siempre con la condición expresada respecto del monto de la subvención relativa á dichos ramales; imponiendo las condiciones sobre construcción y sistema de tracción; relacionando el tipo de la subvención con la anchura que podría darse á la vía, cuya subvención debería pagarse por medio de bonos á la par con interés de 6 por 100 anual y prescribiendo las condiciones y tarifas para la explotación.

IV. En 20 de Febrero de 1893 se modificó, según decreto de la misma fecha, la ley de concesión, ampliando los plazos forzosos y disponiéndose que los réditos de los bonos comenzarían á contarse después de seis años de la fecha de la correspondiente liquidación de cada tramo aprobado.

NÚMERO 94.

Ferrocarril de Michoacán y Pacífico

(Maravatío á Iguala).

I. Con fecha 16 de Agosto de 1888 se expidió la ley por la cual se autorizó al C. Sebastián Camacho la construcción de un ferrocarril entre Maravatío é Iguala, pasando por Zitácuaro, Temascaltepec, Sultepec, Zacualpan y Tasco.

II. Por decreto de 6 de Mayo de 1890 se adicionó la expresada concesión, autorizando un aumento de un centavo por tonelada y por kilómetro en las tarifas de fletes, debiendo durar esta franquicia durante la construcción y los primeros cinco años de explotación de las líneas.

III. La ley de 14 de Agosto de 1893 autorizó las modificaciones hechas á la ley de concesión, especialmente en lo relativo al trayecto, que debía ser de Maravatío á Zitácuaro, pasando por Ocampo, con facultad de prolongar la vía hasta Cuernavaca, y con un ramal al mineral de Angangueo. Desde la primera concesión se estipuló que el pago de la subvención sería la mitad en efectivo y la mitad en bonos.

NÚMERO 95.

Ferrocarril del Nordeste.

I. La ley relativa á este ferrocarril fué expedida con fecha 28 de Agosto de 1888. Por dicha ley se concedió al C. Gabriel Mancera la construcción de un ferrocarril de México á Tizayuca ú otro punto de la línea del ferrocarril de San Agustín á Teoloyucan. La subvención de que gozaría la Empresa fué de \$6,000 por kilómetro, en efectivo.

NÚMERO 96.

Ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago.

I. Por decreto de 30 de Agosto de 1888 se autorizó al Sr. José Domenek la construcción de un ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago, pudiendo extenderse hasta el Jaral. La subvención de que disfrutaría la Empresa sería de \$8,000 por kilómetro en efectivo.

II. El decreto de 25 de Marzo de 1892 reformó la concesión anterior, autorizando la prolongación de dicha vía hasta ligarla en Morelia con el Ferrocarril Nacional Mexicano; estipulando la conducción gratuita de la correspondencia y señalando los plazos obligatorios para la nueva concesión.

NÚMERO 97.

Ferrocarril de Monte Alto.

I. La concesión de este ferrocarril se otorgó por decreto de 30 de Agosto de 1888 en favor del C. José M^a Velázquez, siendo el trayecto elegido entre Tlalnepantla y Atizapán, pudiéndose prolongar la vía hasta la Villa del Carbón ó un punto intermedio. A esta Empresa se le concedió un subsidio de \$6,000 por kilómetro, pagadero en bonos que recibiría la Empresa al 90 por 100 de su valor nominal y con interés de 6 por 100 anual.

II. El decreto de fecha 14 de Septiembre de 1894 modificó la concesión anterior, señalando plazo para la construcción de la línea en prolongación hacia la Villa del Carbón, modificando el sistema de pago de la subvención, que sería en lo sucesivo por medio de bonos de la Deuda interior, y si se hubieren agotado en la fecha del pago, se haría éste por medio de certificados provisionales con interés de 5 por 100 anual, cuyos certificados serán cambiados por los bonos expresados en su oportunidad. El pago de cada tramo de 10 kilómetros se hará á los dos años de su aprobación, sin que deba pagarse en un año mayor número de kilómetros que los 10 expresados.

NÚMERO 98.

Ferrocarril del Valle de México.

I. Por decreto de 31 de Agosto de 1888 se autorizó al C. Agustín Cerdán para construir un ferrocarril sin subvención, que partiendo de la Avenida Juárez de esta Capital y pasando por las calles de Dolores, Santísimo, San José, Plaza de San Juan, Calzada del Campo Florido y siguiendo por la Garita del Niño Perdido, llegue hasta el pueblo de Tezompa, tocando Coyoacán, Huipulco y Xochimilco; con facultad de construir dos ramales: uno que ligue las poblaciones de Tacubaya, San Angel y Contreras, y otro de Huipulco á las fábricas de La Fama, Peña Pobre y San Fernando, pasando por Tlálpam.

II. La ley de 8 de Mayo de 1891 aprobó el contrato celebrado con el mismo C. Agustín Cerdán para el establecimiento de un ferrocarril de México al límite Norte del Distrito Federal, pasando por Guadalupe Hidalgo.

III. El decreto de 19 de Diciembre de 1892 modificó la concesión de 31 de Agosto de 1888, quedando definidas las líneas de esta Empresa de la manera siguiente:

1ª De la calzada de Nonoalco, esquina á la calle Norte de esta Capital, á la Ciudad de Guadalupe Hidalgo.

2ª De la esquina de la calle 8 Sur y Avenida 20 Poniente, de esta misma Capital, á Tacubaya y á los molinos y fábricas situadas al Poniente de este lugar.

3ª De Tacubaya á Tizapán, con un ramal á los molinos situados al Poniente de Mixcoac, con facultad de prolongar la vía principal á Contreras y fábricas inmediatas.

4ª De la intersección de la calle 4 Sur y prolongación de la Avenida 22 Poniente de esta Ciudad, á los pueblos de Coyoacán y Xochimilco, con facultad de prolongarlo hasta el límite del Distrito Federal.

5ª De un punto de la línea anterior á Tlálpam.

6ª De un punto de la línea primera por el Poniente de esta Capital á otro punto de la línea segunda en las inmediaciones de la Ciudad de Tacubaya.

NÚMERO 99.

Ferrocarril de Veracruz á Boca del Río.

La concesión para construir dicho ferrocarril se otorgó al C. Manuel S. Vila por decreto de 31 de Agosto de 1888, y la adquirió por traspaso el C. Antonio García. La subvención concedida á la Empresa fué de \$8,000 por kilómetro, pagaderos en efectivo.

Este ferrocarril está terminado.

NÚMERO 100.

Ferrocarril de Pachuca á Irolo

ó á Soapayuca.

- I. Por decreto de Mayo 7 de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. Francisco Arteaga para la construcción de este ferrocarril.
- II. Y en Junio 25 de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 101.

Ferrocarril de Ometusco á Pachuca.

- I. Por decreto de Mayo 21 de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. José I. Martínez, en representación del Ferrocarril Mexicano, para la construcción de este ferrocarril.
- II. El decreto de Mayo 26 de 1890 reformó el contrato anterior, ampliando los plazos para la terminación de la línea, la cual se llevó á cabo y constituye un ramal de la del Ferrocarril Mexicano.

No se otorgó subvención pecuniaria á la Empresa.

NÚMERO 102.

Sistema de ramales de ferrocarril

en el Estado de Yucatán.

- I. Por decreto de 3 de Junio de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Lic. Luis Méndez, en representación del C. José Peón Contreras, para la construcción de un sistema de ramales de ferrocarril en el Estado de Yucatán.
- II. En Julio 29 de 1890 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 103.

Ferrocarril de Matamoros á Acapulco.

- I. La concesión relativa á este ferrocarril fué otorgada al Sr. Delfín Sánchez por decreto de 1º de Julio de 1889, siendo el trayecto señalado: partiendo de Izúcar de Matamoros al puerto de Acapulco, debiendo entroncar con el Ferrocarril Interoceánico en el Estado de Morelos.
- II. En 25 de Marzo de 1890 se decretó la concesión de una línea anexa de ferrocarril, partiendo de un punto del Ferrocarril Interoceánico entre Ayotla

y la Compañía, á otro punto del mismo Ferrocarril Interoceánico, entre Texmelucan y Puebla.

III. Por decreto de 22 de Abril de 1891 quedaron refundidas en una sola las dos concesiones citadas, quedando á la vez ampliados los plazos relativos y fija la subvención del ramal, solamente en los sesenta y siete primeros kilómetros.

IV. La ley de 5 de Marzo de 1892 vino á sustituir las leyes referidas, señalando como trayecto una línea de ferrocarril entre Matamoros y Acapulco.

V. El decreto de 12 de Julio de 1893 amplió los plazos para la construcción y señaló el subsidio de 8 por 100 anual sobre \$30,000 por cada kilómetro construído y aprobado, considerando ser dicha cantidad el valor presupuesto de cada kilómetro, el subsidio comenzará á darse después de dos años de terminado y aprobado cada tramo de veinte kilómetros por lo menos.

VI. Por el decreto de 4 de Enero de 1894 se reformaron los arts. 8 y 49 de la concesión, relativos á las condiciones de construcción de la vía y á las prevenciones referentes á los casos de caducidad.

NÚMERO 104.

Ferrocarril de San Ignacio á Unucmá, Estado de Yucatán.

I. Por decreto de Julio 11 de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. J. Urcelay para la construcción de este ferrocarril.

II. En Mayo 30 de 1892 se declaró la caducidad de dicha concesión.

NÚMERO 105.

Ferrocarril Industrial de Puebla.

I. Por decreto de 29 de Julio de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. Ramón Miranda Marrón para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de un punto intermedio de las estaciones de los Ferrocarriles Mexicano é Internacional en Puebla, termine en la fábrica de "El Valor," pasando por la de "La Independencia," "Economía," "Hacienda y Molino de Santo Domingo," fábricas de "La Constancia," "Josefina" y "Tlaxcalteca" y "Fundición de Panzacola," con un ramal á la fábrica de "Santa Cruz," y con facultad de prolongarlo hasta Cholula y fábrica de "La Providencia." Esta concesión fué traspasada al Sr. Ignacio Rivero.

II. En 7 de Agosto de 1892 se decretó la autorización para prolongar la línea hasta Huejotzingo y para construir un ramal de Puebla á las fábricas del Sur de la misma Ciudad. Se asignaron nuevos plazos para la construcción del conjunto de las líneas expresadas.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 106.

Ferrocarril de Matamoros á Matehuala.

- I. Por decreto de 24 de Agosto de 1889 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Gral. Pedro Martínez y Lic. Hermenegildo Dávila, para la construcción de dicho ferrocarril.
- II. El decreto de 9 de Junio de 1891 reformó el contrato anterior.
- III. Y en 10 de Enero de 1893 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 107.

Ferrocarril de Cauceal á Progreso.

- I. El decreto de 7 de Octubre de 1889 aprobó el contrato celebrado con el Sr. José E. Maldonado, para la construcción del citado ferrocarril.
- II. En 25 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de la concesión anterior.

NÚMERO 108.

Ferrocarril de la Costa de Matamoros á S. Luis.

- I. Por decreto de 9 de Octubre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Gral. Rómulo Cuellar para la construcción del citado ferrocarril.
- II. El decreto de 22 de Diciembre de 1890 señaló nuevos plazos para la construcción y dispuso que el subsidio concedido de \$8,000 por kilómetro se pagase en bonos emitidos á la par de su valor nominal y con interés de 6 por 100 anual.
- III. En 10 de Enero de 1893 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 109.

Ferrocarril de Treviño al Pacífico.

- I. Por decreto de 11 de Mayo de 1891 se otorgó á los Sres. Gral. Jerónimo Treviño y Lic. Emeterio de la Garza, la concesión para construir las siguientes líneas de ferrocarril:
 - 1ª De la estación del Venadito en el Ferrocarril Internacional Mexicano, á Sierra Mojada y un punto del Ferrocarril Central en el Estado de Chihuahua, conectando también con el de Topolobampo, y con derecho de llegar á un punto de la Costa del Pacífico.
 - 2ª De un punto entre las estaciones de Cadereyta Jiménez y Monte Mo-

relos, en el Ferrocarril de Monterrey al Golfo, á un punto del Río Bravo, entre Laredo y Guerrero.

3^a De un punto entre las estaciones de Linares y Villagrán, del Ferrocarril del Golfo á los minerales de San Carlos y San Nicolás, con derecho de ir á la Laguna Madre y á Soto la Marina.

El subsidio acordado á esta Empresa es de \$8,000 por kilómetro, pagaderos en bonos al 90 por 100 de su valor nominal con interés de 6 por 100 anual.

II. Esta concesión fué sustituida por completo por la que aprobó el decreto de 30 de Marzo de 1892; siendo las líneas concedidas las que se han expresado, pero debiendo ser el punto inicial de la primera la estación de Treviño del Ferrocarril de Monterrey al Golfo. La subvención quedó acordada en los términos ya expresados.

NÚMERO 110.

Ferrocarril de Guadalajara á Chamela y Aguascalientes.

I. Por decreto de 23 de Octubre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el C. Gonzalo A. Esteva, para la construcción del citado ferrocarril. Este contrato se sustituyó por los dos siguientes:

II. Decreto de 7 de Junio de 1890 que autorizó al mismo Sr. Esteva la construcción del Ferrocarril de Guadalajara á Aguascalientes, y el

III. Decreto de la misma fecha anterior, relativo á la construcción del Ferrocarril de Guadalajara á Chamela.

IV. En 31 de Octubre de 1891 se declaró caduca la concesión de 7 de Junio de 1890, relativa á la línea de Guadalajara á Aguascalientes, y en 9 de Noviembre del mismo año, la de Guadalajara á Chamela, también de 7 de Junio de 1890.

V. Por decreto de 3 de Junio de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Mariano Bárcena, en representación de los Sres. Luis Niendorff, William Dick y A. L. Clark, para construir, sin subvención, un ferrocarril de Guadalajara á Chamela y San Luis Potosí.

VI. Por decreto de 22 de Diciembre de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el citado Sr. Bárcena, en representación de los señores anteriores, reformando la concesión de este ferrocarril.

VII. En 10 de Agosto de 1894 se declaró caduca la concesión de 3 de Junio de 1893, reformada por la ley de 22 de Diciembre de 1893.

VIII. Por decreto de 29 de Noviembre de 1894 se aprobó el contrato nuevamente celebrado con el citado Sr. Bárcena para construir sin subvención el referido ferrocarril de Guadalajara á Chamela y San Luis Potosí.

NÚMERO 111.

Ferrocarril de Bagdad á Matamoros.

- I. Por decreto de 25 de Octubre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Enrique Vizcaya para la construcción de dicho ferrocarril.
- II. En 29 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 112.

Ferrocarril Continental.

- I. Por decreto de 9 de Noviembre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Feliciano San Román para la construcción de seis líneas de ferrocarril, con el objeto de enlazar el puerto de Matamoros con la frontera de Guatemala, siguiendo la Costa del Golfo, pasando por Tuxpam y tocando la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.
- II. El decreto de 13 de Marzo de 1893 autorizó el contrato celebrado con el representante del Sr. San Román, rescindiendo, de común acuerdo entre el Gobierno y la Empresa, esta concesión.

NÚMERO 113.

**Ferrocarril de los Terrenos Carboníferos
de Sonora.**

- I. Por decreto de 17 de Diciembre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Benigno V. García para la construcción de un ferrocarril que ligara los terrenos carboníferos de Sonora con Guaymas.
- II. En 26 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 114.

Ferrocarril de Tula á Zacualtipán.

- I. Por decreto de 20 de Diciembre de 1889 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Gral. Felipe B. Berriozábal y Sebastián Camacho para la construcción de dicho ferrocarril, facultándose en el mismo contrato á la Empresa para prolongar la vía hasta Tampico ó Tuxpam. La subvención concedida á la Empresa fué de \$8,000 por cada kilómetro de vía construído y aprobado, pagadera en bonos entregados á la par de su valor nominal con interés de 5 por 100 anual.
- II. El decreto de 6 de Junio de 1890 aprobó el contrato celebrado con los

misimos señores, reformando el anterior, consistiendo la principal reforma en que la línea sería de Tula á Pachuca, con facultad de prolongarla hasta Zaqualtipán y Tampico ó Tuxpam. Esta concesión fué traspasada, con autorización del Gobierno, en favor de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, y

III. Por decreto de 17 de Diciembre de 1892 se aprobó otro contrato celebrado con el Sr. Sebastián Camacho, representante de la Empresa, reformando nuevamente la concesión de 20 de Diciembre de 1889. En esas reformas se estipula: que la actual Compañía poseedora de la concesión quedaba autorizada para construir una vía férrea que partiendo de un punto de la línea de Tula á Pachuca, termine en otro de la vía de San Luis á Tampico; que para el 31 de Diciembre de 1897 deberá estar terminada la vía, y que el interés de los bonos de subvención comenzaría á correr el 1º de Enero de 1898.

NÚMERO 115.

Ferrocarril de Ometusco á Tulancingo.

I. Por decreto de 8 de Marzo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Pedro Azcué y Agustín Lazo para la construcción de este ferrocarril.

II. En 26 de Junio de 1891 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 116.

Ferroc. de Tehuantepec á la Frontera de Guatemala.

I. Por decreto de 15 de Marzo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. George Willson para la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 9 de Junio de 1893 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 117.

Ferrocarril Minero (Escalón á Sierra Mojada).

Por decreto de 20 de Marzo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Leigh H. Rouzer, en representación de Roberto S. Towne, para la construcción del citado ferrocarril, sin subvención pecuniaria.

NÚMERO 118.

Ferrocarril de Viezca á San Pedro.

I. Por decreto de 31 de Marzo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Agustín Arriaga para la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 26 de Junio de 1891 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 119.

Ferrocarril de los Volcanes

al Interoceánico ó al Mexicano.

I. Por decreto de 2 de Abril de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Lic. Joaquín Casasús para construir un ferrocarril del Popocatepetl ó el Ixtlalzihuatl á un punto del Interoceánico ó del Mexicano.

II. En 25 de Junio de 1891 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 120.

Ferrocarril de México á Cuernavaca

y el Pacífico.

I. Por decreto de 30 de Mayo de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Herman Strum para construir un ferrocarril que, partiendo de esta Capital, llegue á Cuernavaca, y de este punto extendiéndose al Estado de Guerrero en los límites de dicho Estado con los de Puebla y Oaxaca hasta terminar en la Barra de Tecoaapa, pudiéndose prolongar la vía hasta Palizada, en la costa del Pacífico.

II. En 9 de Junio de 1891 se decretó la aprobación del contrato, por el cual se introdujeron algunas modificaciones al anterior; se concedió por éstas la construcción de ramales; se prorrogaron los plazos obligatorios para la Empresa; se fijaron las condiciones de la vía férrea; se consignaron las condiciones para el caso de la reversión; se concedieron franquicias á la Empresa respecto de los criaderos metálicos que pudiese hallar, y se detallaron los efectos que gozarían de la franquicia de libre importación. Esta concesión fué traspasada con permiso del Gobierno en favor de la Empresa denominada "Compañía del Ferrocarril de México á Cuernavaca y el Pacífico."

III. Por decreto de 4 de Agosto de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el representante de dicha Compañía, refundiendo en uno solo los dos anteriores, con el objeto de que quedasen fijadas con toda claridad las estipulaciones relacionadas con esta vía férrea. No tiene concedida esta Empresa subvención.

NÚMERO 121.

Ferrocarril de Toluca á Cuernavaca.

I. Por decreto de Junio 5 de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Francisco Van Den Wingaert para la construcción de dicho ferrocarril.

II. En 13 de Enero de 1892 se declaró la caducidad de esta concesión.

NÚMERO 122.

Ferrocarril de la Ermita á Teapa.

- I. Por decreto de Mayo 29 de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el C. Magín Llaven para la construcción de este ferrocarril.
- II. Y en Junio 26 de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.
- III. El decreto de Noviembre 21 de 1891 aprobó el nuevo contrato celebrado con el C. Lic. Rafael Dorantes para la construcción de dos líneas, una de Ermita á Teapa y otra de Paraíso á Cunduacán.
- IV. El decreto de Septiembre 14 de 1893 autorizó el celebrado con el Lic. Ezequiel A. Chávez, representante del C. R. Dorantes, reformando la concesión anterior. No se otorgó subvención á este contrato.

NÚMERO 123.

Ferrocarril de Mixcalco á Santa Cruz.

Por decreto de 13 de Junio de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Ernesto Laigle para la construcción de un ramal de ferrocarril entre la plazuela de Mixcalco de esta Capital y el rancho de Santa Cruz, para el transporte, fuera de la ciudad, de toda clase de desechos. Esta línea no goza subvención y fué terminada.

NÚMERO 124.

Ferrocarril de Piedras Negras á Nava.

- I. Por decreto de Junio 7 de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el C. Jesús Valenzuela para la construcción de un ferrocarril entre las estaciones de Piedras Negras y Nava, del Ferrocarril Internacional, y que terminara en las minas de carbón de piedra pertenecientes á la Compañía Carbonífera de Piedras Negras.
- II. En Enero 20 de 1892 se declaró la caducidad de dicha concesión.

NÚMERO 125.

**Ramales de Ferrocarriles en el Estado
de Michoacán.**

- I. Por decreto de 18 de Diciembre de 1890 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Sydney Marshall y Henry E. Dennie para construir un sistema de ramales de ferrocarril que, partiendo de un punto de conexión con el ferro-

carril Nacional Mexicano entre Morelia y Pátzcuaro, unan los distritos de Pátzcuaro, Tacámbaro, Uruapan, Ario y Apatzingan.

II. Por decreto de 9 de Junio de 1891 se ampliaron los plazos estipulados en el contrato.

III. El decreto de 27 de Agosto de 1894 reformó la expresada concesión.

Esta Empresa no goza subvención pecuniaria.

NÚMERO 126.

Ferrocarril de Tuxtla Gutiérrez á Cupia.

I. Por decreto de 19 de Diciembre de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el C. Francisco Esponda para la construcción de este ferrocarril.

II. En Agosto 1º de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 127.

Ferrocarril de Venadito al Saltillo.

I. Por decreto de 20 de Diciembre de 1890 se aprobó el contrato celebrado con el C. Alejandro Elguezábal, en representación del Gobierno del Estado de Coahuila, para la construcción del dicho ferrocarril.

II. En 2 de Enero de 1893 se declaró caduca esta concesión.

NÚMERO 128.

Ferrocarril Carbonífero de Oajaca.

I. Por decreto de 20 de Abril de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. José Arce para construir un ferrocarril que, partiendo de Puebla y pasando por Huajuapam llegue á un punto conveniente del río Verde hasta el Pacífico.

II. Esta concesión se reformó por decreto de 29 de Marzo de 1892, facultando á la Empresa para construir ramales á los yacimientos de carbón y criaderos de fierro; contando de nuevo los plazos de la construcción y de la presentación de planos; metodizando la época del pago de la subvención; asignando un minimum de percepción para los fletes; sujetando el servicio del correo á las disposiciones del Código Postal, y designando la residencia y atribuciones de las Juntas Directivas. La subvención concedida á esta Empresa fué de \$8,000 por cada kilómetro de vía férrea construído y aprobado, pagadera en bonos á la par de su valor nominal, con interés de 6 por 100 anual.

NÚMERO 129.

Ferrocarriles en el Distrito Federal.

I. Por decreto de Mayo 18 de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Samuel Lesem para establecer líneas de ferrocarril en el Distrito Federal aplicando la electricidad como fuerza motriz.

II. En Septiembre 4 de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 130.

Ferrocarril de México á Coyoacán.

Por decreto de 20 de Mayo de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el C. Juan Violante para la construcción de un ferrocarril entre esta Capital y el pueblo de Coyoacán. Se han concedido varias prórrogas en los plazos.

NÚMERO 131.

Ferrocarril de Ciudad Porfirio Díaz á Monterrey.

I. Por decreto de 4 de Junio de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el C. Jesús Valenzuela para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de Enero 19 de 1892 reformó dicho contrato en lo relativo á los plazos.

III. En Agosto 25 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 132.

Ferrocarril del Río Teapa á Solosuchiapa.

I. Por decreto de 4 de Junio de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el C. Octaviano Maldonado para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de 31 de Marzo de 1892 aprobó el contrato celebrado con el Sr. Francisco de P. Azpe, representante de la Empresa, reformando el anterior.

III. En Junio 22 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 133.

Ferrocarril de México á Guadalupe.

I. Por decreto de 5 de Junio de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el C. Manuel Escalante para construir un ferrocarril que, partiendo de esta

Capital y pasando por la ciudad de Guadalupe Hidalgo, llegara al límite del Distrito Federal.

II. En Enero 20 de 1892 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 134.

Ferrocarril de Chapultepec (circunvalando la Ciudad de México).

I. Por decreto de 30 de Junio de 1891 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Herman Sturn para construir dicha línea.

II. El decreto de Mayo 30 de 1893 autorizó el celebrado con el Sr. Juan A. Certucha, representante de la Empresa, reformando la concesión anterior.

Esta línea no goza de subvención pecuniaria.

NÚMERO 135.

Ferrocarril de Toluca á Tenango.

I. Por decreto de 24 de Noviembre de 1891 se aprobó el contrato celebrado con la Sra. viuda de Henkel é hijos para la construcción de este ferrocarril, sin subvención.

II. El decreto de Diciembre 20 de 1893 aprobó el celebrado con los Sres. Henkel Hermanos, reformando la concesión anterior en el sentido de poder establecer ramales á Santiago Tianguistengo y Calimaya, y prolongar la vía principal hasta Tenancingo, ampliándose á la vez los plazos para la construcción.

NÚMERO 136.

Ferrocarril de Apam á la Barra de Cazones.

I. Por decreto de 19 de Diciembre de 1891 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. R. Márquez y M. M. Arrioja, para la construcción de este ferrocarril, sin subvención, pasando por la Sierra de Puebla.

II. El decreto de Junio 23 de 1892 aprobó el contrato celebrado con los mismos señores, reformando la concesión anterior en el sentido de la ampliación de los plazos.

III. Y en Junio 26 de 1893 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 137.

Ferrocarril Regional de Jalisco.

I. Por decreto de 6 de Junio de 1892 se aprobó el contrato celebrado con el C. Mariano Bárcena, en representación del Gobierno del Estado de Jalisco,

para la construcción de un ferrocarril, sin subvención pecuniaria, que partiendo de la Ciudad de Guadalajara y tocando las poblaciones de Tequila, Teuchitlán, Ahualulco y Santa Ana Acatlán, vuelva á la Ciudad de Guadalajara.

II. El decreto de 16 de Agosto de 1893 concedió nuevos plazos, y

III. El decreto de 13 de Septiembre de 1894 reformó la concesión primitiva, concediendo nueva prórroga de plazos.

NÚMERO 138.

Ferrocarril de Esperanza al Suchil.

Por decreto de 29 de Noviembre de 1892 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Chopín Hermanos, para la construcción de una línea de ferrocarril, que partiendo de la estación de Esperanza, del Ferrocarril Mexicano, llegue al Xúchil, del Estado de Veracruz.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 139.

Ferroc. de Guanajuato á San Luis de la Paz.

Por decreto fecha 24 de Mayo de 1893 se aprobó el contrato celebrado entre esta Secretaría y el C. Gral. Pedro Hinojosa, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de la Capital de Guanajuato, llegue á Dolores Hidalgo, con facultad de prolongarlo hasta San Luis de la Paz ú otro punto intermedio á esta población.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 140.

Ferroc. de Celaya á las H^{das} de Roque y Plancarte.

Por decreto de Junio 2 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Lic. Genaro Raigosa para la construcción de una línea de ferrocarril entre la Ciudad de Celaya y las Haciendas de "Roque" y "Plancarte."

Este ferrocarril fué terminado y no tiene subvención.

NÚMERO 141.

Ferrocarril de Gómez Farías

á un punto del Internacional.

Por decreto de 2 de Junio de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el Gral. Francisco Olivares, en representación del Sr. Guillermo Purcell, para la

construcción de un ferrocarril que, partiendo de la estación de Gómez Farías del Ferrocarril Nacional Mexicano en el Estado de Coahuila, termine en un punto del Ferrocarril Internacional Mexicano en el Estado de Coahuila.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 142.

Ferrocarril de Villa Lerdo

á San Pedro de las Colonias.

Por decreto de 3 de Junio de 1893 se aprobó el contrato celebrado con los CC. Manuel Marroquín Rivera y Gilberto Montiel Estrada para construir este ferrocarril. Este contrato fué traspasado con permiso del Gobierno en favor de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.

No tiene subvención.

NÚMERO 143.

Ferrocarril de San Miguel Allende

á Querétaro.

- I. Por decreto de 3 de Junio de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Manuel Hernández y Ortega para construir este ferrocarril, y
- II. En Marzo 31 de 1894 se declaró la caducidad de la concesión.

NÚMERO 144.

Ferrocarril de Coatepec á Teocelo y Cosautlán.

I. Por decreto de Junio 3 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Apolinar Castillo, en representación del Sr. Felipe Mazarrasa, para la construcción de este ferrocarril pasando por Xico.

II. El decreto de Marzo 30 de 1894 aprobó el contrato celebrado con el mismo representante, reformando la concesión en lo relativo al trayecto de la línea anterior, que quedaría ligada con la ya construída de Jalapa á Coatepec, llegando solamente á Teocelo.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 145.

Ferrocarril de Jalapa á Pacho Viejo ó Teocelo.

- I. Por decreto de Junio 3 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Juan de D. Rodríguez para la construcción de este ferrocarril.

II. El decreto de Enero 13 de 1894 reformó la concesión en lo relativo al trayecto de la línea que partiría de Pacho Viejo, y

III. El decreto de Septiembre 13 de 1894 volvió á reformar la misma concesión ampliando los plazos.

Esta Empresa no tiene subvención.

NÚMERO 146.

Ferrocarril de México á las Cruces.

I. Por decreto de Octubre 24 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Ignacio Ceballos para construir una línea de ferrocarril que, partiendo de esta Capital pase por Chapultepec, Tacubaya, Panteón de Dolores, Molino de Valdés, Molino de Belém, Santa Fe y termine en las Cruces, con facultad de establecer un ramal al Desierto.

II. Por decreto de Julio 23 de 1894 se aprobaron las reformas al contrato anterior ampliando los plazos.

No tiene subvención este contrato.

NÚMERO 147.

Ferrocarril en los Estados de Puebla y Tlaxcala.

Por decreto de Octubre 27 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Francisco Harolds Woodhouse para construir un ferrocarril que, partiendo de un punto más conveniente entre las estaciones de Guadalupe y Apizaco del Ferrocarril Mexicano, termine en la tenería que se establecerá en el municipio de Zacatlán, Estado de Puebla.

En Junio 25 de 1894 se declaró la caducidad de este contrato.

NÚMERO 148.

Ferroc. de Huachinango á un punto de Hidalgo.

I. Por decreto de Noviembre 21 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Bartolo Vergara y Gabriel M. Oropeza para construir sin subvención este ferrocarril.

II. Por decreto de Junio 21 de 1894 se reformó la concesión anterior ampliando los plazos.

NÚMERO 149.

Ferrocarril del Cazadero á Solís y Tepetongo.

Por decreto de Diciembre 9 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con los CC. Guadalupe Guadarrama y T. Melesio Alcántara para construir, sin sub-

vención, un ferrocarril, que partiendo de la estación del Cazadero, del Ferrocarril Central Mexicano, se conecte con el Ferrocarril Nacional Mexicano, entre las estaciones de Solís y Tepetongo.

NÚMERO 150.

Ferrocarril de Pachuca al pueblo de S. Miguel.

Por decreto de Diciembre 20 de 1893 se aprobó el contrato celebrado con el C. Rafael M. Arozarena, para la construcción, sin subvención, de una línea de ferrocarril, que partiendo de la Ciudad de Pachuca, capital del Estado de Hidalgo, y pasando por Real del Monte, termine en el pueblo de San Miguel, con facultad de construir ramales á uno y otro lado de la vía principal.

NÚMERO 151.

Ferrocarril en el Estado de Guanajuato.

I. Por decreto de Junio 1º de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los CC. Lebrija y Arriaga, en representación del C. Lic. Francisco López Gutiérrez, para la construcción de un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de San Luis de la Paz, Estado de Guanajuato, en el punto que se elija en contacto con el Ferrocarril de Guanajuato á Dolores Hidalgo, termine en San Miguel Allende, pasando por el mineral de Pozos y San José Iturbide.

II. El decreto de 30 de Junio de 1894 reformó este contrato modificando el trayecto de la línea.

NÚMERO 152.

Ferrocarriles en la Baja California.

Por decreto de Junio 1º de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el C. Miguel L. Cornejo, para construir un ferrocarril, sin subvención, en el Territorio de la Baja California, que partiendo del puerto de La Paz llegue al mineral del Triunfo, con facultad de prolongarlo hasta la población de Todos Santos ó Pescadero, del Pacífico.

NÚMERO 153.

Ferrocarril en el Estado de Aguascalientes.

Por decreto de Junio 1º de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Salomón Guggenheim, para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de un punto del Ferrocarril Central, en el Estado de Aguascalientes, llegue á las minas de Tepezalá, con derecho de extenderlo al mineral de Asientos ó cualesquiera otro del mismo Estado.

NÚMERO 154.

**Ferrocarril de Tijuana á Yuma
y Ensenada de Todos Santos.**

Por decreto de Junio 4 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Wm. H. Carlson, para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de Tijuana, en la Frontera del Norte, vaya á otro punto de la misma frontera, cerca de Yuma, por una parte, y por otra, del mismo punto de Tijuana á la Ensenada de Todos Santos.

NÚMERO 155.

Ferrocarril de San Juan de las Huertas al Pacífico.

Por decreto de Junio 4 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Auguste Bertrand, para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de San Juan de las Huertas en el Estado de México, pase por Texcaltitlán é Ixtapan, del mismo Estado, siga por Coyuca y La Unión, del Estado de Guerrero, hasta un punto conveniente del Océano Pacífico.

NÚMERO 156.

Ferrocarril de Córdoba á S. Juan de las Puntas.

Por decreto de Noviembre 7 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los CC. Gral. Pedro Hinojosa y Lic. Rafael Herrera, para la construcción de un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de la garita de Arriba de la Ciudad de Córdoba y tocando el pueblo de San Lorenzo Cerralvo, termine en el de San Juan de las Puntas.

NÚMERO 157.

Ferrocarril en el Estado de Tabasco.

Por decreto de Noviembre 9 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el C. Juan Falero, para la construcción de un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de San Antonio de Cárdenas, en el Estado de Tabasco, termine en Dos Bocas, con facultad de establecer ramales.

NÚMERO 158.

Ferroc. de Tultenango á Angangueo.

Por decreto de Noviembre 24 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con la Sra. Elisa Meyer de Verástegui para construir un ferrocarril, sin subven-

ción, que partiendo de Tultenango, estación del Camino de Fierro Nacional Mexicano, en el Estado de México, y pasando por el mineral del Oro, termine en la hacienda de la Estanzuela, distrito de Maravatío, Estado de Michoacán.

NÚMERO 159.

Ferrocarril en el Estado de Oajaca.

Por decreto de Noviembre 24 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con la Compañía Mexicana Explotadora y Beneficiadora de Menas Auríferas en Oaxaca, Sociedad Anónima, representada por el Sr. Fernando de Teresa, para la construcción de un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de la capital del Estado de Oaxaca y pasando por Ocotlán y Ejutla termine en Miahuatlán, con facultad de establecer ramales.

NÚMERO 160.

Ferrocarril en el Estado de Guanajuato.

Por decreto de Noviembre 27 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el C. Ignacio Bejarano por sí y por el C. Juan J. Farías para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo del mineral de Pozos, Estado de Guanajuato, llegue á la estación de Rincón ó algún otro punto del Ferrocarril Nacional Mexicano, pasando por San Luis de la Paz en el mismo Estado.

NÚMERO 161.

Ferrocarril en el Estado de Tabasco.

Por decreto de Noviembre 26 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el Sr. S. Carter para construir un ferrocarril, sin subvención, que partiendo de la finca "Casa Blanca" en la municipalidad del Centro, del Estado de Tabasco, termine en "Boca Nueva," de la finca "La Colmena" en el mismo Estado.

NÚMERO 162.

Ferrocarril de Hidalgo del Parral á Jiménez.

Por decreto de Diciembre 15 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Lic. Andrés Horcasitas y David Shaw para construir un ferrocarril que partiendo de Jiménez llegue á Hidalgo del Parral, autorizando á la Compañía que organicen para construir los ramales siguientes:

- 1º De Hidalgo del Parral á Balleza y Batopilas.
- 2º Del primero de estos puntos á Guanaceví.

Para auxiliar la construcción de la línea del ferrocarril, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía \$ 3,000 en vales de tierra por cada kilómetro que se construya. Estos vales de tierra no ganarán interés y se emitirán en vales por valor de \$ 1,000 cada uno.

NÚMERO 163.

Ferrocarril del Río de San Juan Evangelista á un punto del Ferrocarril de Tehuantepec.

Por decreto de Diciembre 20 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Manuel Gama y Compañía, para construir un ferrocarril, que partiendo de un punto conveniente entre los kilómetros 62 y 89 del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, llegue al Paso del Río de San Juan, pudiendo tocar en Acayucan.

Para auxiliar los trabajos de la Empresa, el Gobierno se compromete á dar á la misma, por cada kilómetro de vía férrea que se construya, 4,000 hectaras de terrenos baldíos ya deslindados, en los Estados de Veracruz, Tabasco, Oaxaca y Chiapas, ú otros que designe la Empresa.

NÚMERO 164.

Ferrocarril en los Estados de Puebla y Veracruz.

Por decreto de Diciembre 21 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con los Sres. Emilio Robiou y Compañía, para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la estación de Esperanza, del Ferrocarril Mexicano, en el Estado de Puebla, pase por la Ciudad de San Andrés Chalchicomula, Hacienda de Tlachichuca, rancho de Tepetitlán, Hacienda de la Capilla, rancho del Saltillo y termine en Perote, del Estado de Veracruz.

La subvención otorgada á esta Empresa es de \$3,000 en vales de tierra, por cada kilómetro de vía que se construya. Dichos vales de tierra no ganarán interés y se emitirán en vales por valor de á \$ 1,000 cada uno.

NÚMERO 165.

Ferrocarril de San Marcos á Huajuápam de León

Por decreto de Diciembre 22 de 1894 se aprobó el contrato celebrado con el C. Luis García Teruel, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de San Marcos, en el Estado de Puebla, pase por la estación "Rosendo Márquez," del Ferrocarril Mexicano del Sur, y continuando por los pueblos de "Tepeji de la Seda" y "Acatlán," termine en el pueblo de "Huajuápam de León," en el Estado de Oaxaca.

La subvención otorgada á esta Empresa es de \$3,000 en vales de tierra, por cada kilómetro que se construya. Dichos vales de tierra no ganarán interés y se emitirán en vales por valor de á \$1,000 cada uno.

Nota.—Además de los ferrocarriles de Tehuacán á la Esperanza y del Istmo de Tehuantepec, que fueron construídos con fondos del Erario, se construyó también la vía férrea de Puebla á San Martín Texmelucan, con una longitud de 39 kilómetros; comenzándose los trabajos en 3 de Julio de 1878 é inaugurándose ese ferrocarril el 16 de Septiembre de 1882; mas habiendo adoptado la Empresa del Ferrocarril Interoceánico el mismo trazo para su línea, se le vendió dicha vía férrea, entrando ésta á formar parte del sistema de aquel ferrocarril; como se indica en la noticia que á él se refiere bajo el núm. 9.

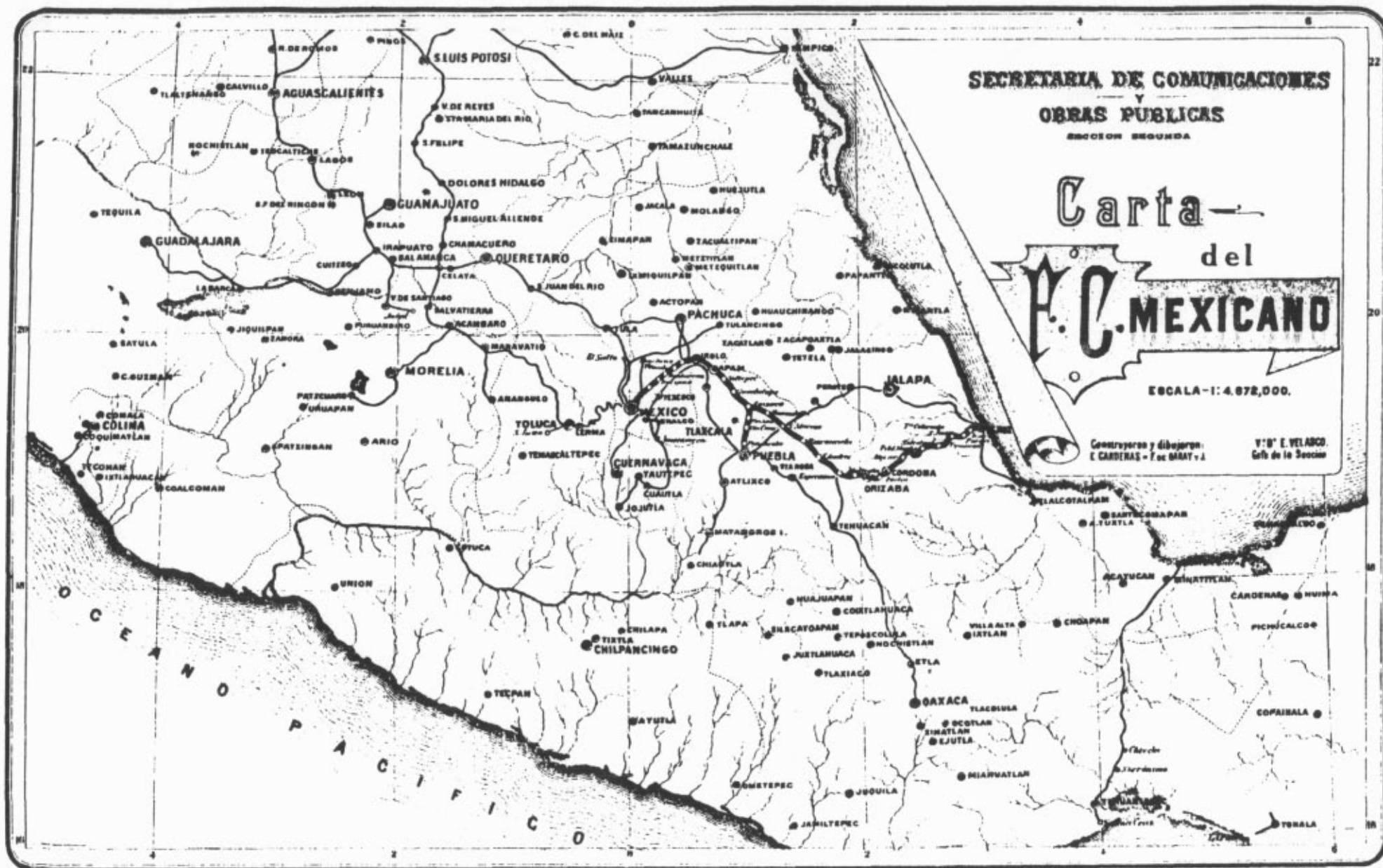


SEGUNDA PARTE

ITINERARIO JURISDICCIONAL
DE LOS FERROCARRILES VIGENTES EN CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN.

TARIFAS.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN Y SUS DIAGRAMAS.



NÚMERO 1.

Ferrocarril Mexicano y de Ometusco á Pachuca.

(Concesión núm. 101.)

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS Ó CANTONES	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
			K. M.	K. M.	K. M.
Distrito Federal		México	0.000	0.000	423.750
México	Texcoco	Tepexpam	32.500	32.500	391.250
		San Juan	11.250	43.750	380.000
	Morelos	Otumba	11.500	55.250	368.500
Hidalgo	Apam	La Palma	6.000	61.250	362.500
		Ometusco	6.250	67.500	356.250
		Irolo	9.750	77.250	346.500
Tlaxcala	Barron Escandón	Apam	15.500	92.750	331.000
		Juárez	19.500	112.250	311.500
		Guadalupe	11.750	124.000	299.750
Puebla	Tepeaca	Apizaco	15.250	139.250	284.500
		Huamantla	25.500	164.750	259.000
		San Marcos	17.250	182.000	241.750
Veracruz	Chalchicomula	Rinconada	18.000	200.000	223.750
		San Andrés	20.500	220.500	203.250
		Esperanza	24.250	244.750	179.000
		Boca del Monte	6.500	251.250	172.500
	Orizaba	Alta Luz	6.500	257.750	166.000
		Bota	8.750	266.500	157.250
		Maltrata	5.000	271.500	152.250
		Nogales	12.250	283.750	140.000
	Córdoba	Orizaba	8.000	291.750	132.000
		Sumidero	8.500	300.250	123.500
		Fortín	9.750	310.000	113.750
		Córdoba	8.000	318.000	105.750
	Veracruz	Atoyac	19.750	337.750	86.000
		Paso del Macho	10.000	347.750	76.000
		Camarón	12.750	360.500	63.250
		Soledad	21.250	381.750	42.000
		Purga	11.250	393.000	30.750
		Tejeria	15.250	408.250	15.500
		Veracruz	15.500	423.750	0.000
RAMAL DE PUEBLA.					
Tlaxcala	Barron Escandón	Apizaco	.....	139.250	47.000
		Hidalgo	16.750	156.000	30.250
		Zaragoza	18.250	174.250	12.000
Puebla	Puebla	Puebla	12.000	186.250	0.000
LINEA DE OMETUSCO A PACHUCA.					
México	Morelos	Ometusco	0.000	0.000	45.750
		Venta de Cruz	11.250	11.250	34.500
Hidalgo	Pachuca	Zempoala	6.250	17.500	28.250
		San José	18.750	36.250	9.500
		Pachuca	9.500	45.750	0.000

La Empresa del Ferrocarril Mexicano está en posesión, como concesionaria, de la línea del Ferrocarril de Ometusco á Pachuca; por esta razón, en los datos relativos á tráfico y en algunos otros puntos, se incluyen los que corresponden á dicho ferrocarril, no siendo posible separarlos.

Según lo expuesto, la Empresa del Ferrocarril Mexicano explota en la actualidad las líneas siguientes:

De México á Veracruz	K. M.
De México á Veracruz	423.750
„ Apizaco á Puebla	47.000
„ Ometusco á Pachuca	45.750
	516.500

TARIFAS POR LA DISTANCIA TOTAL.

Pasajeros.

De México á Veracruz y viceversa:

Primera clase	\$ 14 49
Segunda clase	„ 10 87
Tercera clase	„ 6 43
Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilos	„ 97 77

Carga por tonelada de 1,000 kilos.

EFECTOS NACIONALES.

De México á Veracruz y viceversa:

Clase especial	\$ 24 00
Primera clase	20 00
Segunda clase	16 00
Tercera clase	12 00

EXPORTACION.

Primera clase	\$ 13 65
Segunda clase	9 55
Tercera clase	5 46
Cabotaje	9 00

EFECTOS EXTRANJEROS.

De Veracruz á México:

Clase especial	\$ 45 00
Primera clase	31 10
Segunda clase	23 13
Tercera clase	18 29

Todos los efectos extranjeros que recorran una distancia menor de 242 kilómetros, pagarán la cuota marcada para la clase especial, sin distinción de clases, exceptuando las estaciones siguientes, en las que regirá la clasificación bajo las cuotas que se expresan:

POR TONELADA DE 1,000 KILOS.

	Especial	1ª	2ª	3ª
San Marcos á Puebla	\$ 6 60	\$ 3 30	\$ 2 48	\$ 1 93
" " á Irolo	11 12	7 35	6 04	4 73
" " á México	19 33	12 69	10 09	7 88
Puebla á Irolo	11 58	7 08	5 31	4 13
" á México	19 78	12 48	9 36	7 28
Irolo á México	8 20	5 34	4 05	3 15

Línea de Ometusco á Pachuca.

TARIFA DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 04	por kilómetro.
Segunda clase	0 02 ⁵ / ₁₆	" "
Tercera clase	0 01 ⁵ / ₁₆	" "

TARIFA DE MERCANCIAS.

Por tonelada de 1,000 kilogramos.

Clase especial	\$ 0 10 ^m / ₁₀₀	por kilómetro.
Primera clase	0 04 ^m / ₁₀₀	" "
Segunda clase	0 03 ^m / ₁₀₀	" "
Tercera clase	0 02 ^m / ₁₀₀	" "

Estos tipos son referentes á la tarifa de menos de carro entero. Para la tarifa de carro entero para transporte de granos, el tipo es de \$0.02½ por tonelada y por kilómetro.

TARIFAS ESPECIALES.

COCHES ESPECIALES PARA PASAJEROS.

Por el uso de un coche especial se pagará lo siguiente:

Si recorre una distancia de 100 kilómetros ó menos, \$0.40 por kilómetro.

Si la distancia es mayor de 100 kilómetros hasta 300, pagará \$0.25 por kilómetro.

Y si pasan de 300 los kilómetros recorridos, se cobrará \$0.20 por kilómetro.

Además, las personas que viajen en un coche especial comprarán sus boletos de primera clase, según precios de tarifa.

TRENES ESPECIALES PARA PASAJEROS.

Por los primeros 160 kilómetros, 931 metros (100 millas), se cobrará á razón de \$1.86 por kilómetro (\$3.00 por milla).

Por los segundos 160 kilómetros, 931 metros (100 millas), á razón de \$1.56 por kilómetro (\$2.50 por milla).

Y por el resto, desde 322 kilómetros en adelante, á razón de \$1.24 por kilómetro (\$2.00 por milla).

El tren se compone de una máquina, un coche para pasajeros y un furgón para equipaje; por cada coche adicional se cobrará á razón de \$0.47 por kilómetro (\$0.75 por milla), sea cual fuere la distancia recorrida.

En un tren especial sólo pueden viajar diez personas, y las que excedan de ese número comprarán sus boletos de primera clase, según tarifa.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

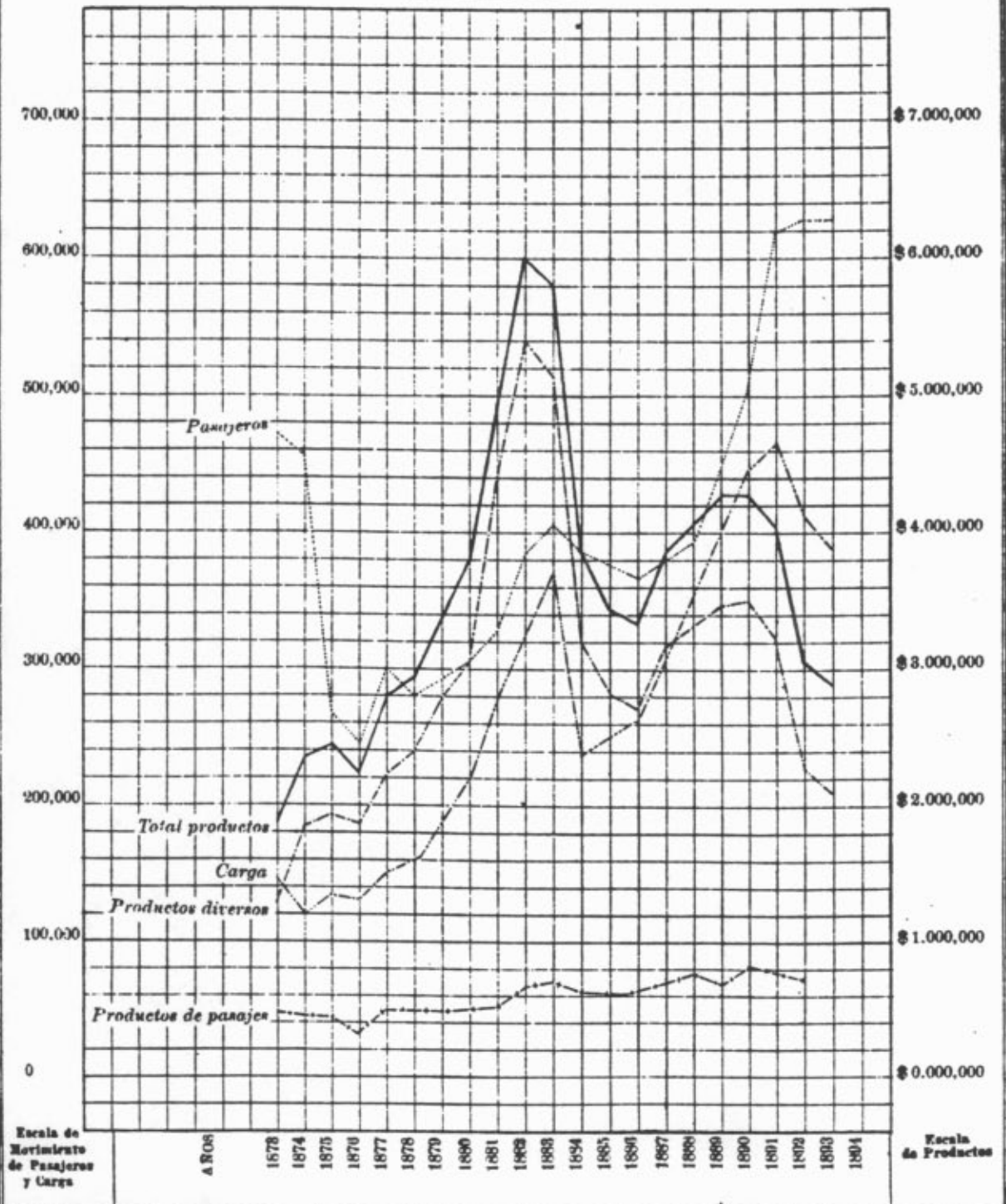
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1873	476,287	\$ 482,565 39	150,473	812	\$ 1.348,344 49	\$ 1.830,909 88
1874	459,601	467,816 73	121,935	229	1.887,028 76	2.354,845 49
1875	267,776	476,546 91	136,632	065	1.970,008 55	2.446,555 46
1876	245,675	380,018 73	132,216	831	1.841,717 53	2.221,736 26
1877	300,591	533,520 58	158,537	056	2.255,466 03	2.788,986 61
1878	279,893	518,318 74	169,287	672	2.440,513 39	2.958,832 13
1879	293,179	517,711 92	190,908	638	2.823,013 02	3.340,724 94
1880	323,088	548,941 72	219,930	162	3.242,343 11	3.791,284 83
1881	331,749	587,135 85	278,942	92+	4.433,648 24	5.020,784 09
1882	385,621	696,235 87	333,979	556	5.396,090 55	6.092,326 42
1883	409,098	710,636 88	373,389	634	5.115.639 84	5.826.276 72
1884	389,421	655,458 83	236,030	480	3.191,916 10	3.847,374 93
1885	377,512	603,886 11	246,169	949	2.812,764 22	3.416,650 33
1886	367,260	604,278 41	266,432	333	2.714,082 96	3.318,361 37
1887	380,153	655,312 23	301,185	300	3.141,903 40	3.797,215 63
1888	393,679	694,138 08	351,070	036	3.352,439 37	4.046,577 45
1889	444,149	765,118 71	391,627	274	3.512,566 64	4.277,685 35
1890	502,139	701,916 00	443,794	979	3.565,083 50	4.266,999 50
1891	620,988	832,185 94	464,123	453	3.239,764 53	4.071,950 47
1892	628,591	797,878 35	408,709	417	2.286,389 71	3.084,268 06
1893	629,892	768,616 68	387,400	277	2.140,061 75	2.908,678 43
1894	717,076	857,525 26	433,637	485	2.063,486 26	2.921,011 52

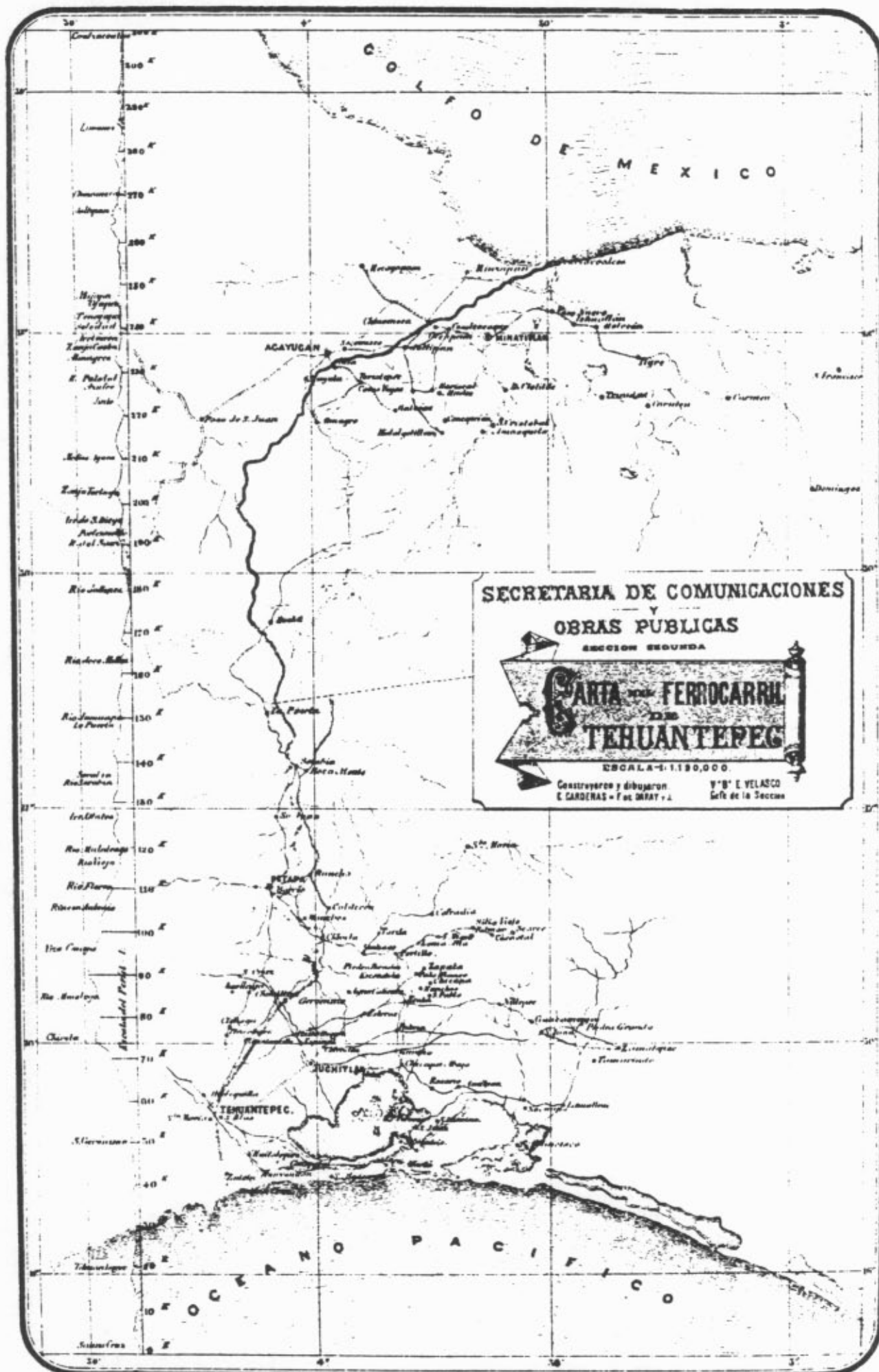
SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. MEXICANO,
comprendiendo los ramales de Apizaco a Puebla
y de Ometusco a Pachuca.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.





NÚMERO 2.

Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS Ó CANTONES	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Veracruz	Minatitlán	Coatzacoalcas	K. M.	K. M.	K. M.
		Limones	0.000	0.000	309.617
		Chinameca	21.749	21.749	287.868
		Jaltipán	15.140	36.889	272.728
		Ojapa	4.407	41.296	268.321
	Acayucan	Almagres	21.547	62.843	246.774
		Julie	11.568	74.411	235.206
		Medias Aguas	12.589	87.000	222.617
		Tortugas	10.284	97.284	212.333
		Naranjos	8.672	105.956	203.661
	Minatitlán	Santa Lucrecia	2.044	108.000	201.617
		Los Muertos	19.000	127.000	182.617
		Uvero	7.000	134.000	175.617
		La Puerta	11.000	145.000	164.617
		Palomares	12.801	157.801	151.816
	Juchitán	Mogóné	7.199	165.000	144.617
		Rincón Antonio	17.570	182.570	127.047
		Lagunas	18.176	200.746	108.871
		Chivela	14.254	215.000	94.617
		Río Verde	16.764	231.764	77.53
Oaxaca	Tehuantepec	San Jerónimo	10.236	242.000	67.617
		Comitancillo	18.186	260.186	49.431
		Tehuantepec	9.814	270.000	39.617
		Santa Cruz	18.404	288.404	21.213
		Salina Cruz	2.596	291.000	18.617
			18.617	309.617	0.000

Habiéndose terminado en 15 de Octubre de 1894 la construcción del Ferrocarril Nacional é Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, se procede en la actualidad al equipo necesario para la regularidad del servicio de explotación; é igualmente á la reconstrucción de las obras de estructura y de arte que lo demandan, y al arreglo del tráfico para el servicio internacional que ha de ser el que más desarrollo ha de adquirir en lo futuro.

Siendo tan reciente la explotación de este ferrocarril, no es posible consignar los datos referentes á la misma explotación, porque en lo sucesivo podrían influir en los resultados, cuando el tráfico se haya regularizado definitivamente, causando errores en los promedios que se tomen para juzgar de los progresos de dicha explotación.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 03	por kilómetro.
Segunda clase	" 0 02	" "
Tercera clase	" 0 01½	" "

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Tipos diferenciales por tonelada de 1,000 kilogramos.

EN MENOS DE CARRO ENTERO.			
	Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 á 100 kilómetros	\$ 0 08	\$ 8 00	\$ 8 00
" 101 á 200 "	" 0 07½	" 7 50	" 15 50
" 201 á 310 "	" 0 07½	" 7 97	" 23 47
2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 á 100 kilómetros	" 0 07	" 7 00	" 7 00
" 101 á 200 "	" 0 06½	" 6 60	" 13 60
" 201 á 310 "	" 0 06½	" 6 93	" 20 53
3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 á 100 kilómetros	" 0 05½	" 5 50	" 5 50
" 101 á 200 "	" 0 05½	" 5 25	" 10 75
" 201 á 310 "	" 0 05	" 5 50	" 16 25

	Tipo per kmro.	Precio parcial	Precio total
4ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 100 kilómetros.....	\$ 0 04	\$ 4 00	„ 4 00
„ 101 a 200 „	0 03 ⁷ / ₁₀	„ 3 70	„ 7 70
„ 201 a 310 „	0 03 ⁸ / ₁₀	„ 3 85	„ 11 55

5ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros.....	0 03 ¹ / ₂	„ 3 50	„ 3 50
„ 101 a 200 „	0 03 ⁴ / ₁₀	„ 3 40	„ 6 90
„ 201 a 310 „	0 03 ⁵ / ₁₀	„ 3 63	„ 10 53

6ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros.....	0 03 ¹ / ₂	„ 3 13	„ 3 13
„ 101 a 200 „	0 03 ¹ / ₂	„ 3 12	„ 6 25
„ 201 a 310 „	0 03 ¹ / ₂	„ 3 44	„ 9 69

EN CARRO POR ENTERO.

1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros.....	\$ 0 07 ¹ / ₂	\$ 7 25	„ 7 25
„ 101 a 200 „	0 07	„ 7 00	„ 14 25
„ 201 a 310 „	0 06 ⁹ / ₁₀	„ 7 48	„ 21 73

2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros.....	0 06 ⁷ / ₁₀	„ 6 30	„ 6 30
„ 101 a 200 „	0 06 ¹ / ₂	„ 6 13	„ 12 43
„ 201 a 310 „	0 06	„ 6 60	„ 19 03

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros.....	0 05	„ 5 00	„ 5 00
„ 101 a 200 „	0 04 ⁹ / ₁₀	„ 4 80	„ 9 80
„ 201 a 310 „	0 04 ⁴ / ₁₀	„ 5 06	„ 14 86

4ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros.....	0 03 ⁸ / ₁₀	„ 3 60	„ 3 60
„ 101 a 200 „	0 03 ³ / ₁₀	„ 3 30	„ 6 90
„ 201 a 310 „	0 03 ⁵ / ₁₀	„ 3 63	„ 10 53

5ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros.....	0 03 ¹ / ₂	„ 3 25	„ 3 25
„ 101 a 200 „	0 03 ¹ / ₂	„ 3 13	„ 6 38
„ 201 a 310 „	0 03 ¹ / ₂	„ 3 43	„ 9 81

6ª clase.

De 1 a 310 kilómetros.....	0 03	„ 9 30	„ 9 30
----------------------------	------	--------	--------

7ª clase.

De 1 a 310 kilómetros.....	0 02 ⁹ / ₁₀	„ 8 64	„ 8 64
----------------------------	-----------------------------------	--------	--------

8ª clase.

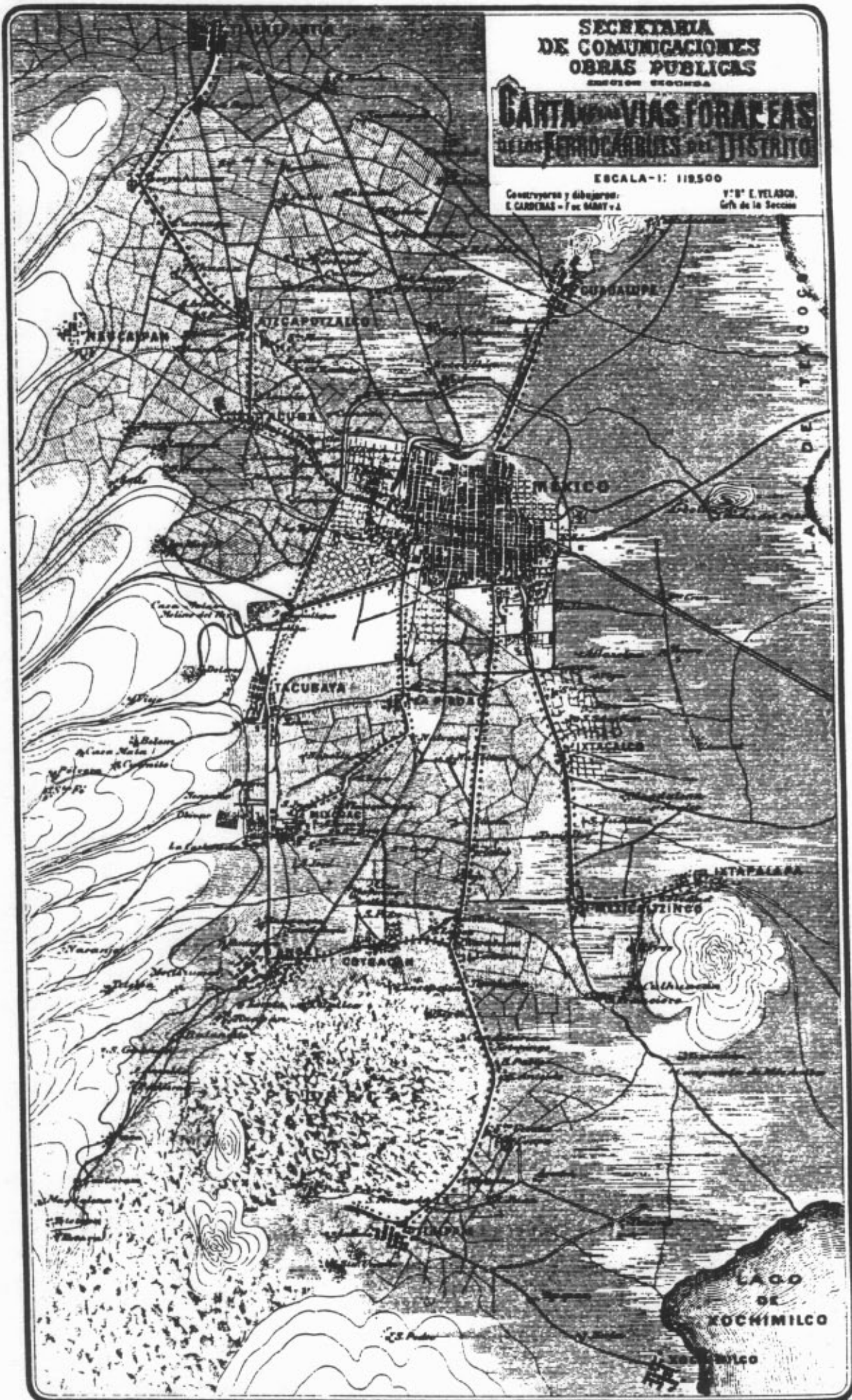
De 1 a 310 kilómetros.....	0 02 ⁶ / ₁₀	„ 8 06	„ 8 06
----------------------------	-----------------------------------	--------	--------

9ª clase.

De 1 a 310 kilómetros.....	0 02 ⁴ / ₁₀	„ 7 44	„ 7 44
----------------------------	-----------------------------------	--------	--------

10ª clase.

De 1 a 310 kilómetros.....	0 02 ³ / ₁₀	„ 6 82	„ 6 82
----------------------------	-----------------------------------	--------	--------



SECRETARIA
DE COMUNICACIONES
OBRAS PUBLICAS

SECCION SEGUNDA

**CARTAS DE VIAS FORANEAS
DE LOS FERROCARRILES DEL DISTRITO**

ESCALA-1: 112,500

Construyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de MONT y A.

V. B. E. VELAZCO,
Jefe de la Seccion

NÚMERO 3.

Ferrocarriles del Distrito.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS.—ESTACIONES.	DISTANCIAS		
		Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
		K. M.	K. M.	K. M.
Distrito Federal	México (Plaza de la Constitución)	0.000	0.000	17.863
	Garita de la Tlaxpana	3.750	3.750	14.113
	Tacuba	3.185	6.935	10.928
	Atzacapotzalco	5.525	12.460	5.403
México	Tlalnepantla	5.403	17.863	0.000

La jurisdicción de los demás puntos que toca este ferrocarril corresponde á las Prefecturas del Distrito Federal.

TARIFAS DE PASAJES.

	1ª clase.	2ª clase.
México á Tacubaya	\$ 0 10	\$ 0 05
" á la Castañeda	0 15	0 00
" á Mixcoac por Chapultepec	0 15	0 08
" á San Angel por Chapultepec	0 20	0 11
" á la Piedad y Nalvarte	0 10	0 05
" á San Angel por la Piedad	0 20	0 11
" á Churubusco	0 15	0 08
" á San Angel por Churubusco	0 20	0 11
" á Tlalpam	0 30	0 16
" á la Ladrillera	0 12	0 06
" á San Antonio	0 22	0 12
" á Guadalupe	0 12	0 06
" á Dolores	0 18	0 09
" á Tacuba	0 12	0 06
" al Panteón Español	0 18	0 00
" á Atzacapotzalco	0 18	0 09
" á Puente de Vigas	0 25	0 12
" á Tlalnepantla y viceversa	0 31	0 15
Líneas urbanas	0 06	0 00
México á San Pedro de los Pinos	0 12	0 06
" á Penitenciaría	0 06	0 04
" al Peñón	0 12	0 06
" á Santa Anita é Ixtacalco	0 12	0 06
" á San Juanico ó Mexicaltzingo	0 18	0 09
" á Ixtapalapan	0 20	0 10
Intermedios	0 06	0 03

TARIFAS ESPECIALES.

Por un wagón de 1ª clase, 2ª ó mediano, en los días ordinarios, para sólo 25 personas, se pagará según la tarifa siguiente:

ESTACIONES.	De 6 de la mañana á 7 de la noche	De 7 á 12 de la noche	De 12 de la noche en adelante
De México á Tacubaya, Tacuba, Guadalupe, Peñón ó la Piedad.	\$ 3 00	\$ 6 00	\$ 10 00
" á Mixcoac, Atzacapotzalco, Dolores ó Panteón Español	4 00	8 00	12 00
" á San Angel	5 00	10 00	15 00
" á Coyoacán ó Puente de Vigas	6 00	12 00	18 00
" á San Antonio, Tlalpam ó Tlalnepantla	7 00	14 00	20 00
" á la Fábrica de San Fernando	9 00	16 00	22 00
" á Isla de Venegas, Jamaica, Sta. Anita ó Ixtacalco	3 00	6 00	10 00
" á San Juanico ó Mexicaltzingo	4 00	8 00	12 00
" á Ixtapalapa	5 00	10 00	15 00

Nota.—La anterior tarifa se refiere sólo al viaje de ida ó regreso; y si fuere ocupado para hacerlo redondo dentro de las dos horas siguientes, después de terminado el viaje, se pagará un 50 por 100 más de la referida tarifa. En el interior de la

Ciudad se cobrará el mínimo de la tarifa, y para fuera, solamente se darán wagones especiales al que los solicite, desde la capital á cualquiera de los puntos donde tocan las líneas, ó de cualquiera de estos puntos hasta la Capital.— El pago se hace adelantado.

TARIFAS DE CARGA.

Plataformas por entero, con capacidad máxima, en peso de 320 arrobas.

De México á Tacubaya, Tacuba, Guadalupe, Peñón ó la Piedad, un viaje.....	\$ 3 00
" á Mixcoac, Atzacapotzalco, Dolores ó Panteón Español, un viaje.....	4 00
" á San Angel, un viaje.....	5 00
" á Coyoacán ó Puente de Vigas, un viaje.....	5 50
" á San Antonio, Tlalpam ó Tlalnepantla, un viaje.....	6 00
" á la Fábrica de San Fernando, un viaje.....	8 00
" á Isla de Venegas, Jamaica, Santa Anita ó Ixtacalco, un viaje.....	3 00
" á San Juanico ó Mexicaltzingo, un viaje.....	4 00
" á Ixtapalapa, un viaje.....	5 00

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

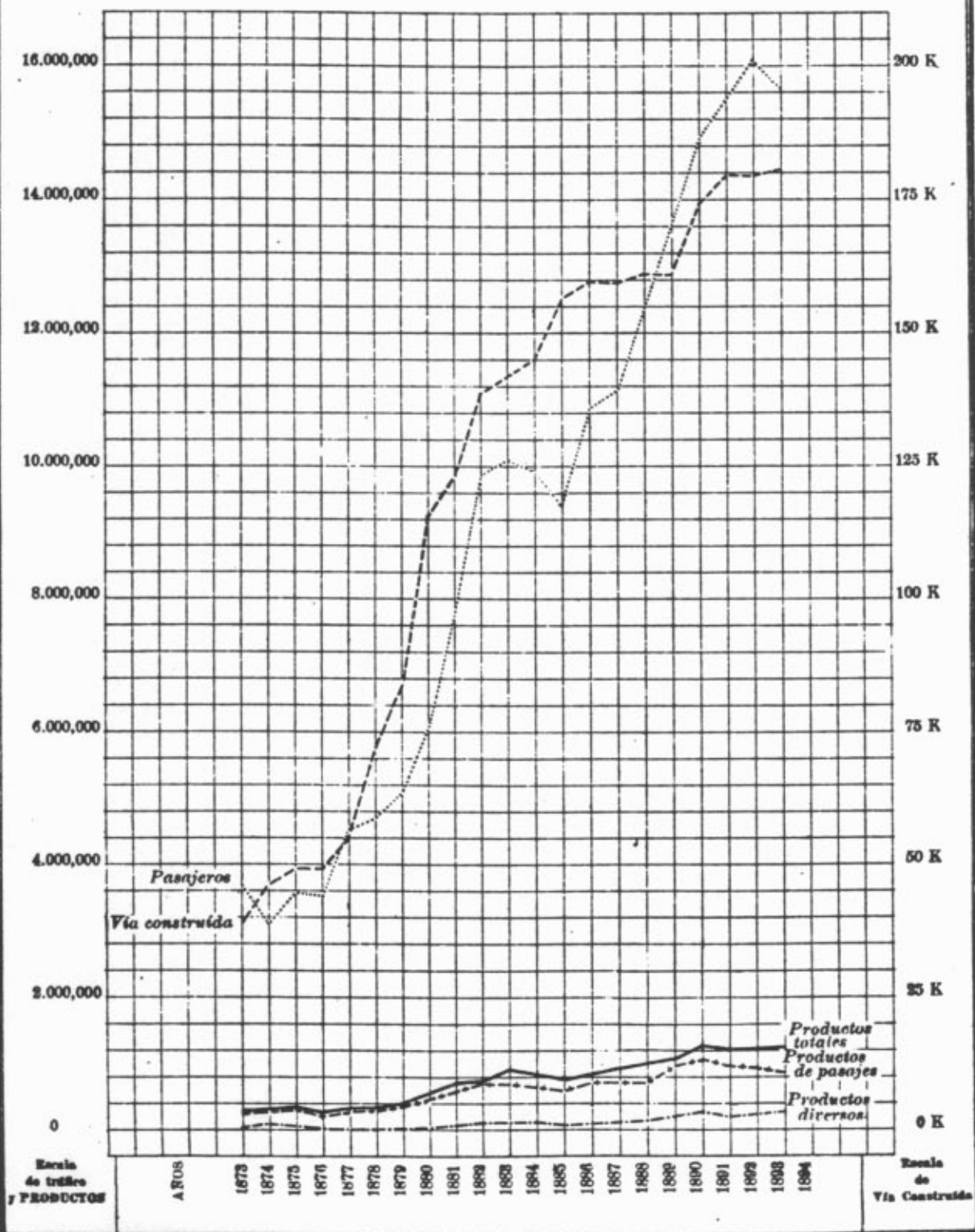
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA.		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1873	3.760,653	\$ 232,347 92	(No se hace cómputo.)	(No se hace cómputo.)	\$ 16,421 10	\$ 248,769 02
1874	3.088,808	240,277 12			29,628 70	269,905 82
1875	3.597,197	286,248 25			23,644 10	309,892 35
1876	3.545,589	278,068 94			19,289 15	297,358 09
1877	4.455,595	357,262 43			14,179 54	371,441 97
1878	4.605,223	360,175 98			6,752 49	366,928 47
1879	5.084,669	890,298 10			8,089 47	398,387 57
1880	6.165,461	458,547 60			19,020 46	477,568 06
1881	7.675,829	586,167 20			52,547 54	638,714 74
1882	9.851,614	703,422 06			87,584 95	791,007 01
1883	10.101,302	775,550 34			90,644 72	866,195 06
1884	9.926,621	717,264 90			114,307 69	831,572 59
1885	9.407,751	690,457 87			63,423 48	753,881 35
1886	10.841,928	746,107 46			134,133 77	880,241 23
1887	11.121,575	810,974 85			155,972 22	966,949 07
1888	12.185,031	881,646 36			171,418 11	1.053,064 47
1889	13.533,217	981,922 98			203,011 13	1.184,934 11
1890	14.457,203	1.028,871 57			247,868 09	1.276,739 66
1891	15.585,919	1.002,224 50			206,601 54	1.208,826 04
1892	16.164,644	1.023,617 85			194,358 01	1.217,975 86
1893	15.622,879	990,265 03			217,905 64	1.208,170 67
1894	15.844,425	1.028,430 01			230,935 43	1.259,365 44

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

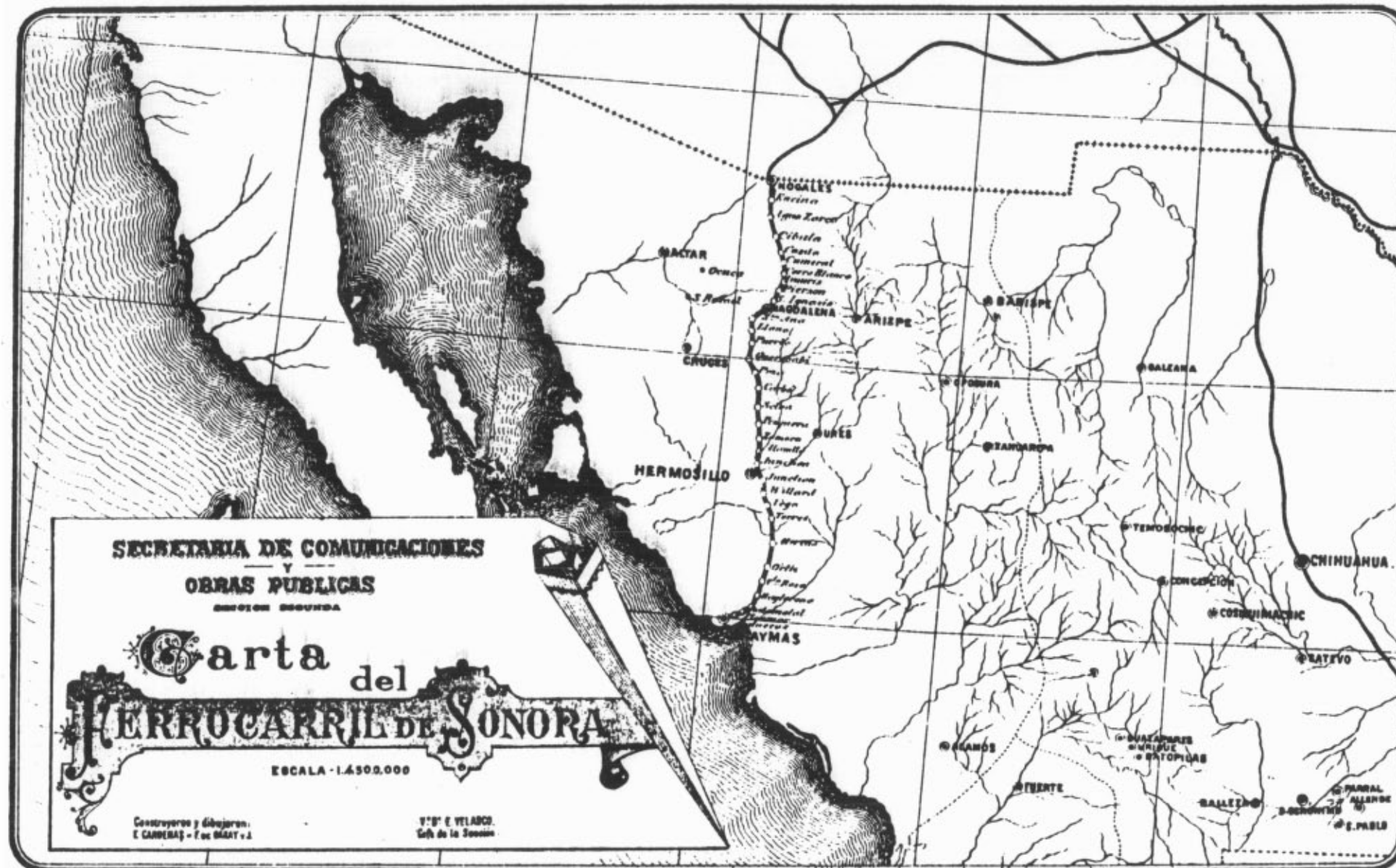
F. C. DEL DISTRITO.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



Construyó M. Velázquez de León.

V? Sr. E. Velasco, jefe de la Sección.



NÚMERO 6.

Ferrocarril de Sonora.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Sonora	Guaymas	Guaymas	K. M. 000.000	K. M. 000.000	K. M. 422.302
		Batuecas	3.000	3.000	419.302
		Long Bridge	3.600	6.600	415.702
		Batamotal	5.500	12.100	410.202
		Maytoresna	11.900	24.000	398.302
		Santa Rosa	8.200	32.200	390.102
		Ortiz	15.400	47.600	374.702
		Moreno	24.600	72.200	350.102
		Torres	30.600	102.800	319.502
		Williard	23.500	126.300	296.002
	Hermosillo	Hermosillo	18.100	144.400	277.902
		Zamora	21.500	165.900	256.402
		Pesqueira	13.300	179.200	243.102
	Ures	Carbó	34.300	213.500	208.802
		Posa	19.900	233.400	188.902
		Querobabi	22.700	256.100	166.202
		Puerto	12.800	268.900	153.402
		Llano	25.000	293.900	124.402
		Santa Ana	23.100	317.000	105.302
		Magdalena	18.300	335.300	87.002
		San Ignacio	7.100	342.400	79.902
		Pierson	3.800	346.200	76.102
		Yumuris	7.900	354.100	68.202
	Magdalena	Casita	24.600	374.700	43.602
		Cibola	9.800	388.500	33.802
		Agua Zarca	14.400	402.900	19.402
		Encina	9.100	412.000	10.302
		Nogales	10.302	422.302	000.000

El desarrollo de la vía es de 422 kilómetros 302 metros.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	.....	\$ 0 03	por kilómetro.
Segunda clase	.....	0 02	" "
Tercera clase	.....	0 01½	" "

Exceso de equipaje por 1,000 kilos \$ 0 18 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por 1,000 kilos y por kilómetro.

Clase especial, M. C. E.	.....	\$ 0 12	C. E. \$ 0 10
Primera clase, M. C. E.	.....	0 06	C. E. 0 05½
Segunda clase, M. C. E.	.....	0 04	C. E. 0 03½
Tercera clase, M. C. E.	.....	0 02½	C. E. 0 02½

Estas tarifas son diferenciales de base decreciente, siendo los tipos expresados los iniciales.

TARIFAS ESPECIALES

para trenes especiales de pasajeros y coches especiales de pasajeros, anexos a los trenes ordinarios.

Los precios que se fijan a continuación se entienden para trenes especiales compuestos de locomotora y un coche ordinario para pasajeros, de la clase que la Empresa halle más conveniente poder facilitar; mas no son aplicables a trenes con coches dormitorios ó particulares que están sujetos a arreglos especiales.

Kilómetros	Importe	Kilómetros	Importe
13	\$ 25 00	238	\$ 425 00
24	45 00	260	465 00
33	57 50	273	487 50
48	85 00	298	532 50
73	127 50	321	575 00
103	185 00	340	605 00
127	225 00	351	625 00
145	260 00	359	642 50
170	305 00	385	652 50
184	327 50	427	760 00
218	390 00		

Dichos precios se calcularán sobre la verdadera distancia recorrida por los trenes, independientemente de los puntos entre los que se requieran los trenes especiales.

Todo tren especial á los precios citados da derecho al pasaje hasta de 15 personas, á menos de arreglo especial en contrario en cada caso.

El aumento de cada coche extraordinario en un tren especial implicará el pago de 15 pasajes sencillos en primera clase y por la distancia que deba recorrer el tren especial, á menos de arreglo convencional en contrario en cada caso.

En los trenes ordinarios mixtos de esta Empresa se agregarán coches especiales de la clase que buenamente pueda facilitarse, mediante los precios siguientes:

En coche de primera clase, 15 pasajes de primera clase.

" " " segunda " 20 " " segunda "
" " " tercera " 30 " " tercera "

Por cada persona que exceda de 15 se cobrará el pasaje correspondiente á la clase de coche ocupado.

Dichos pasajes se entienden por la distancia que recorran los pasajeros en coches especiales.

Todo pasajero en trenes especiales tiene derecho á 50 kilogramos de equipaje libre, siempre que éste pueda ir dentro de los coches sin causar desperfectos á éstos.

En los coches especiales agregados á trenes ordinarios sólo se permitirán 15 kilogramos de equipaje libre por pasajero, cuyo equipaje será registrado y depositado en el coche de equipajes.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

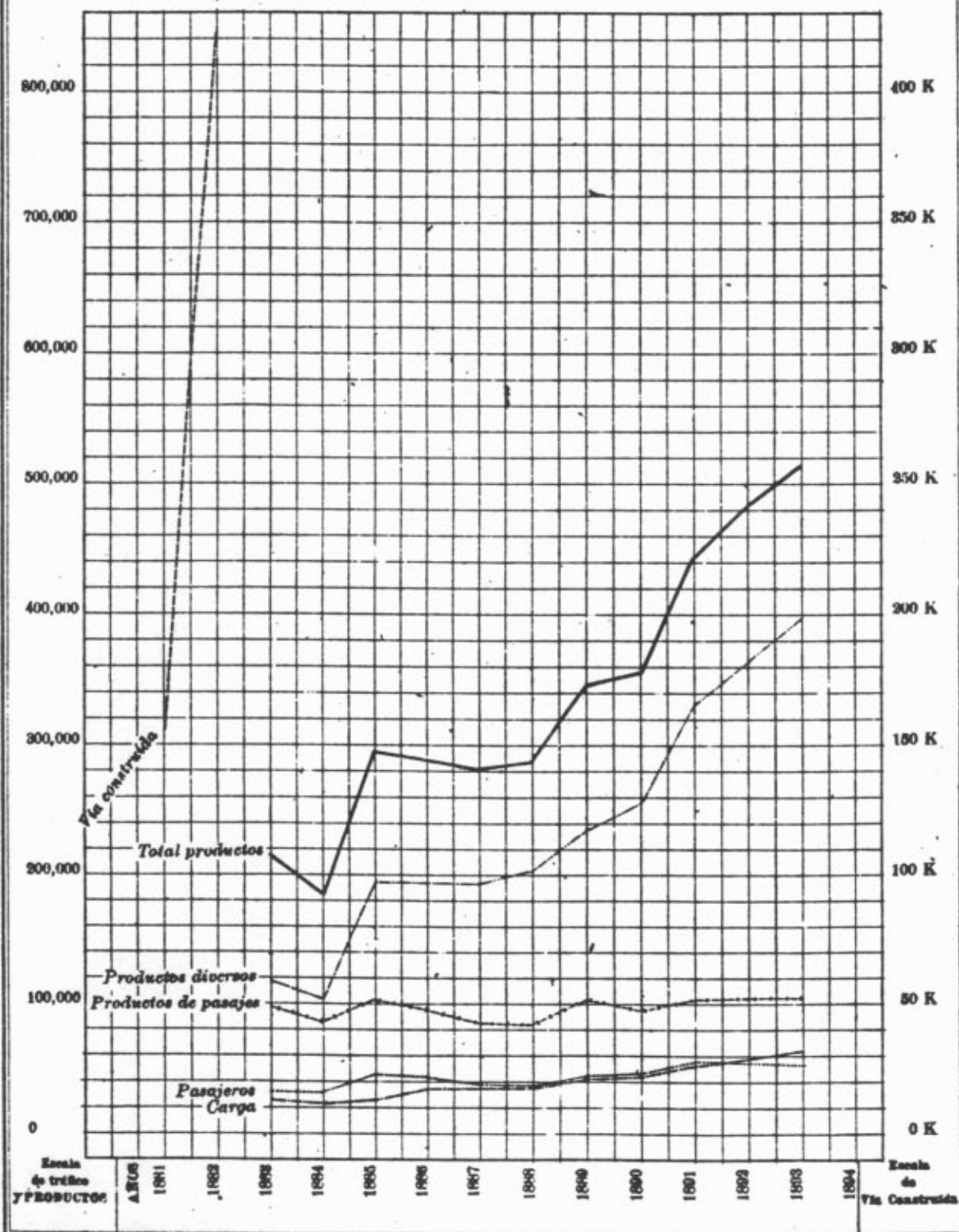
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1881	.....	\$ 11,303 29	.....	...	\$ 17,254 95	\$ 28,558 24
1882	.....	68,410 83	.....	...	157,694 60	226,105 43
1883	33,464	99,461 33	24,202	791	119,347 56	218,808 89
1884	36,428	87,793 47	21,115	382	108,531 43	194,324 90
1885	47,271	101,918 90	29,927	682	193,189 89	295,108 79
1886	45,298	98,613 06	33,635	621	191,981 24	290,549 30
1887	38,189	87,098 20	34,660	670	193,981 40	281,079 60
1888	38,335	84,143 57	37,621	060	204,146 63	288,290 20
1889	44,691	104,367 85	43,321	710	239,657 67	344,065 52
1890	48,196	97,662 48	46,147	870	259,360 01	357,022 49
1891	56,565	112,919 18	53,947	663	332,938 65	445,857 83
1892	54,621	119,784 37	58,867	359	363,128 91	482,917 28
1893	52,678	126,657 56	63,687	055	393,319 17	519,976 73

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de SONORA.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

Carta
DEL
**FERROCARRIL
INTEROCEANICO**

ESCALA 1: 4 516,000

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - T. de GRAY - J.

V. B. E. VELASCO
Jefe de la Seccion





NÚMERO 9.

Ferrocarril Interoceánico y líneas de Puebla á Matamoros y de Matamoros á Chietla

(Concesión núm. 15.)

(Concesión núm. 103.)

Itinerarios Jurisdiccionales.

LINEA DE MEXICO A VERACRUZ.					
ESTADOS	DISTRITOS Ó CANTONES	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
			K. M.	K. M.	K. M.
Distrito Federal	Municipio de México	México	0.000	0.000	546.602
	Prefectura de Xochimilco	Los Reyes	17.495	17.495	529.107
México	Texcoco	San Vicente	9.353	26.848	519.754
		Chapingo	3.000	29.848	516.754
		Texcoco	8.452	34.300	508.302
		Escuclero	11.536	45.836	496.766
Morelos	Morelos	Metepco	11.334	61.170	485.432
		Otumba	8.339	69.509	477.093
		Soapayucan	4.724	74.233	472.369
		Irolo	15.617	89.850	456.752
Hidalgo	Apam	San Lorenzo	9.648	99.498	447.104
		Calpulalpan	9.302	108.800	437.802
Tlaxcala	Ocanipo	Mazapa	9.264	118.064	428.538
		Nauacamilpa	14.011	132.075	414.527
		Atotonilco	24.239	156.314	399.268
		Texmelucan	12.731	169.045	377.547
Puebla	Huejotzingo	San Bartolo	7.100	176.165	370.437
		Anasco	8.121	184.286	362.316
		Los Arcos	15.586	199.872	346.730
		Puebla	7.919	207.791	338.811
Puebla	Tecalí	Amozoc	19.391	227.182	319.420
		Acujete	11.344	238.526	308.076
		La Venta	10.357	248.883	297.719
		San Marcos	14.014	262.897	283.705
Puebla	Tepeaca	Ojo de Agua	11.303	274.200	272.402
		Virreyes	17.064	291.264	255.335
		Libres	11.000	302.264	243.334
		Virreyes	0.000	291.264	255.335
Puebla	Libres	Tepeyahualco	17.041	308.305	238.297
		Limon	16.000	324.305	222.297
		Perote	13.467	337.772	208.830
		Las Vigas	20.827	358.599	188.003
Veracruz	Cruz Verde	Cruz Verde	16.569	375.168	171.434
		San Miguel	14.870	390.038	156.564
		Banderilla	14.227	404.265	142.337
		Jalapa	10.510	414.775	131.827
Veracruz	Jalapa	Pacho	8.550	423.325	123.269
		Chavarrillo	14.675	438.000	108.602
		Palmar	15.603	453.603	92.993
		Cerro Colorado	9.781	463.384	83.218
Veracruz	Veracruz	Rinconada	16.312	479.696	66.906
		Chichicxitle	11.304	491.000	55.602
		San Francisco	10.340	501.340	45.262
		La Antigna	9.820	511.160	35.442
Veracruz	Veracruz	Santa Fe	15.200	526.360	20.242
		Veracruz	20.242	546.602	0.000

LINEA DE MORELOS.					
Distrito Federal	Municipio de México	México	0.000	0.000	215.000
	Prefectura de Xochimilco	Los Reyes	17.495	17.495	197.505
México	Chalco	Ayotla	7.005	24.500	190.500
		Santa Bárbara	4.500	29.000	186.000
		La Compañía	5.000	34.000	181.000
		Tlamanalco	7.000	41.000	174.000
Morelos	Morelos	Tenango	5.750	46.750	168.250
		Ayapango	7.250	54.000	161.000
		Ameca	3.250	57.250	157.750
		Ozumbia	12.250	69.500	145.500
Morelos	Yantepec	Nepantla	23.000	92.500	122.500
		Yecapixtla	26.800	119.300	95.700
		Cuanatla	16.700	136.000	79.000
		Calderón	8.000	144.000	71.000
Morelos	Juárez	San Carlos	9.000	153.000	62.000
		Yantepec	5.100	158.100	56.900
		Tienman	18.000	176.100	38.900
		Tlaltizapan	9.000	185.100	29.900
Morelos	Juárez	Tlalquitenango	7.900	193.000	22.000
		Jopitla	2.700	195.700	19.300
		San José	12.300	208.000	7.000
		Puente de Ixtla	7.000	215.000	0.000

LINEA DE PUEBLA A IZUCAR DE MATAMOROS.					
ESTADOS	DISTRITOS Ó CANTONES	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
Puebla	Puebla Cholula Atlixco Matamoros	Puebla	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 84.312
		Los Arcos	7.919	7.919	76.393
		Cholula	5.000	12.919	71.393
		Santa María	8.900	21.819	62.493
		San Agustín	18.100	39.919	44.393
		Atlixco	5.850	45.769	38.543
		San José	19.150	64.919	19.393
		Tatetla	8.450	73.369	10.543
		Izúcar	10.543	84.312	0.000
LINEA DE MATAMOROS A ACAPULCO.					
Puebla	Matamoros	Matamoros	0.000	0.000	17.189
"	"	Colón	8.860	8.860	8.329
"	Chiantla	Chiantla	8.329	17.189	0.000

La Empresa del Ferrocarril Interoceánico explota, además de sus líneas, las que se hallan en conexión con ellas, que son: la del Ferrocarril de Puebla á Izúcar de Matamoros y la que parte de este último punto para Acapulco.

En tal concepto, las líneas explotadas por la Empresa son:

De México á Veracruz: 543 kilómetros, 602 metros.

De México á Puente de Ixtla: 215 kilómetros.

De Puebla á Matamoros: 84 kilómetros, 312 metros.

De Matamoros á Chiantla: 17 kilómetros, 189 metros.

La línea del Ferrocarril de Izúcar de Matamoros á Acapulco, entre Izúcar y Chiantla, lo explota por arrendamiento la Empresa del Interoceánico, rigiéndose dicho ferrocarril de Izúcar á Acapulco, por concesión separada.

Ferrocarril Interoceánico y línea de Puebla á Izúcar de Matamoros.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 02½ por kilómetro.
Segunda clase	0 02 " "
Tercera clase	0 01½ " "

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje.—Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$0.10 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilogramos.

EN MENOS DE CARRO POR ENTERO.		Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 á 200 kilómetros	\$ 0 12		\$ 24 00	\$ 24 00
" 201 á 400 "	0 10		20 00	44 00
" 401 á 600 "	0 08		16 00	60 00
" 601 á 1,000 "	0 06		24 00	84 00
1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 á 250 kilómetros	\$ 0 06		\$ 15 00	\$ 15 00
" 251 á 500 "	0 05½		13 75	28 75
" 501 á 750 "	0 05		12 50	41 25
" 751 á 1,000 "	0 04		10 00	51 25
2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 á 250 kilómetros	\$ 0 04½		\$ 11 25	\$ 11 25
" 251 á 600 "	0 04		14 00	25 25
" 601 á 1,000 "	0 03½		14 00	39 25

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

	Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
De 1 á 250 kilómetros.....	\$ 0 03½	\$ 8 75	\$ 8 75
" 251 á 500 "	0 03½	8 13	16 88
" 501 á 750 "	0 03	7 50	24 38
" 751 á 1,000 "	0 02½	6 87	31 25

EN CARRO POR ENTERO.

1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 á 100 kilómetros.....	\$ 0 06	\$ 6 00	\$ 6 00
" 101 á 200 "	0 05½	5 50	11 50
" 201 á 300 "	0 05	5 00	16 50
" 301 á 500 "	0 04½	9 00	25 50
" 501 á 750 "	0 04	10 00	35 50
" 751 á 1,000 "	0 03	7 50	43 00

2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 á 100 kilómetros.....	\$ 0 04½	\$ 4 50	\$ 4 50
" 101 á 200 "	0 04	4 00	8 50
" 201 á 450 "	0 03½	8 75	17 25
" 451 á 700 "	0 03½	8 13	25 38
" 701 á 1,000 "	0 03	9 00	34 38

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 á 100 kilómetros.....	\$ 0 03½	\$ 3 50	\$ 3 50
" 101 á 200 "	0 03½	3 25	6 75
" 201 á 400 "	0 03	6 00	12 75
" 401 á 700 "	0 02½	8 25	21 00
" 701 á 1,000 "	0 02½	7 50	28 50

PRECIOS POR TRENES ESPECIALES

compuestos de una máquina, un coche y un carro de equipajes, este último cuando sea necesario.

Por los primeros 100 kilómetros se cobrará.....	\$ 1 50 por kilómetro.
" 50 kilómetros siguientes se cobrará.....	1 25 "
" kilómetros excedentes de 150, se cobrará.....	1 00 "

Por cada coche adicional se cobrará como por coches especiales en trenes ordinarios, permitiéndose libres diez personas por cada coche.

Las que excedan de ese número deberán proveerse de boletos de primera, á precios ordinarios de tarifa.

No se cobrará menos de \$50 por cualquiera distancia que se recorra.

Precios para coches especiales en trenes ordinarios.

Por los primeros 50 kilómetros se cobrará.....	\$ 0 50 por kilómetro.
" 50 kilómetros siguientes hasta 100, se cobrará.....	0 40 "
De 101 á 150 kilómetros, se cobrará.....	0 30 "
De 151 á 200 "	0 25 "
De 201 kilómetros en adelante se cobrará.....	0 20 "

En adición á estos precios, la persona que ocupe coches especiales, deberá comprar boletos de pasaje en primera, á precios de tarifa.

No se hará cobro alguno de menos de \$25.00 por cualquier distancia que se recorra.

Línea de Matamoros á Chietla.

TARIFA DE PASAJES.

Primera clase.....	\$ 0 03 por kilómetro
Segunda clase.....	0 02 "
Tercera clase.....	0 01½ "

Por cada pasajero se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$0.15 por kilómetro.

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos:

Primera clase	\$ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase	0 05 "
Tercera clase	0 04 "
Cuarta clase	0 03 "
Quinta clase	0 02 "

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

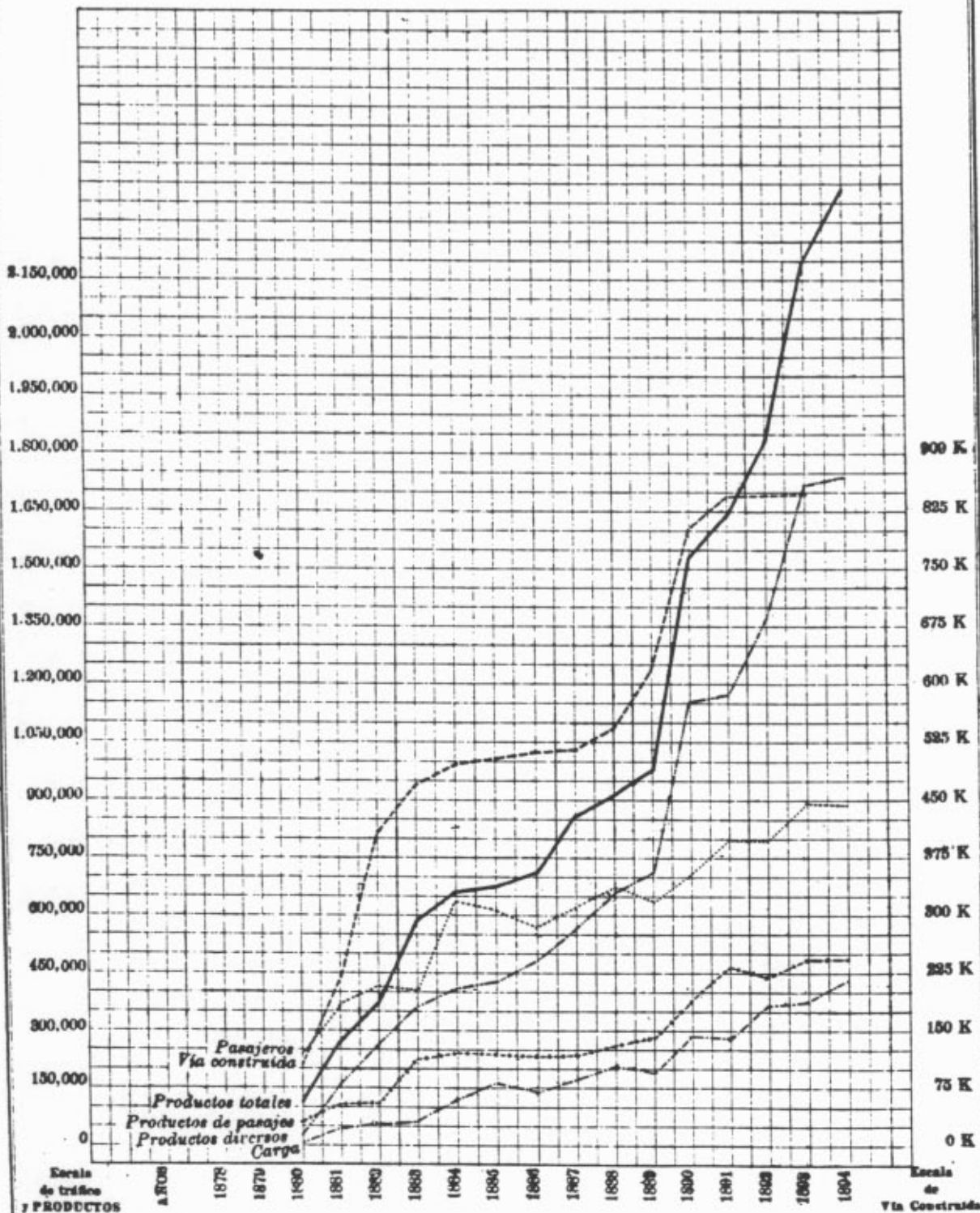
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1880	228,053	\$ 65,277 91	11,431	145	\$ 36,515 46	\$ 101,793 37
1881	367,116	105,083 31	49,942	548	159,535 64	264,618 95
1882	411,090	111,029 25	53,382	385	258,221 05	369,250 30
1883	406,016	223,049 58	56,822	222	356,906 46	579,956 04
1884	634,306	247,528 50	131,385	319	407,593 64	655,122 14
1885	606,510	240,233 70	167,970	265	436,345 10	676,578 80
1886	569,421	224,815 19	148,001	913	482,003 18	706,818 37
1887	621,295	239,812 48	174,194	156	570,033 20	809,845 68
1888	673,169	254,809 77	200,386	400	658,063 22	912,872 99
1889	596,812	271,562 69	190,902	920	710,848 78	982,411 47
1890	657,616	383,107 10	288,836	358	1.153,999 13	1.537,106 23
1891	795,625	456,685 80	282,311	491	1.176,562 22	1.633,248 02
1892	799,487	466,799 31	367,762	660	1.376,488 38	1.843,287 69
1893	879,005	486,075 54	383,503	000	1.705,859 74	2.191,935 28
1894	881,810½	491,914 20	440,648	000	1.912,192 58	2.404,106 78

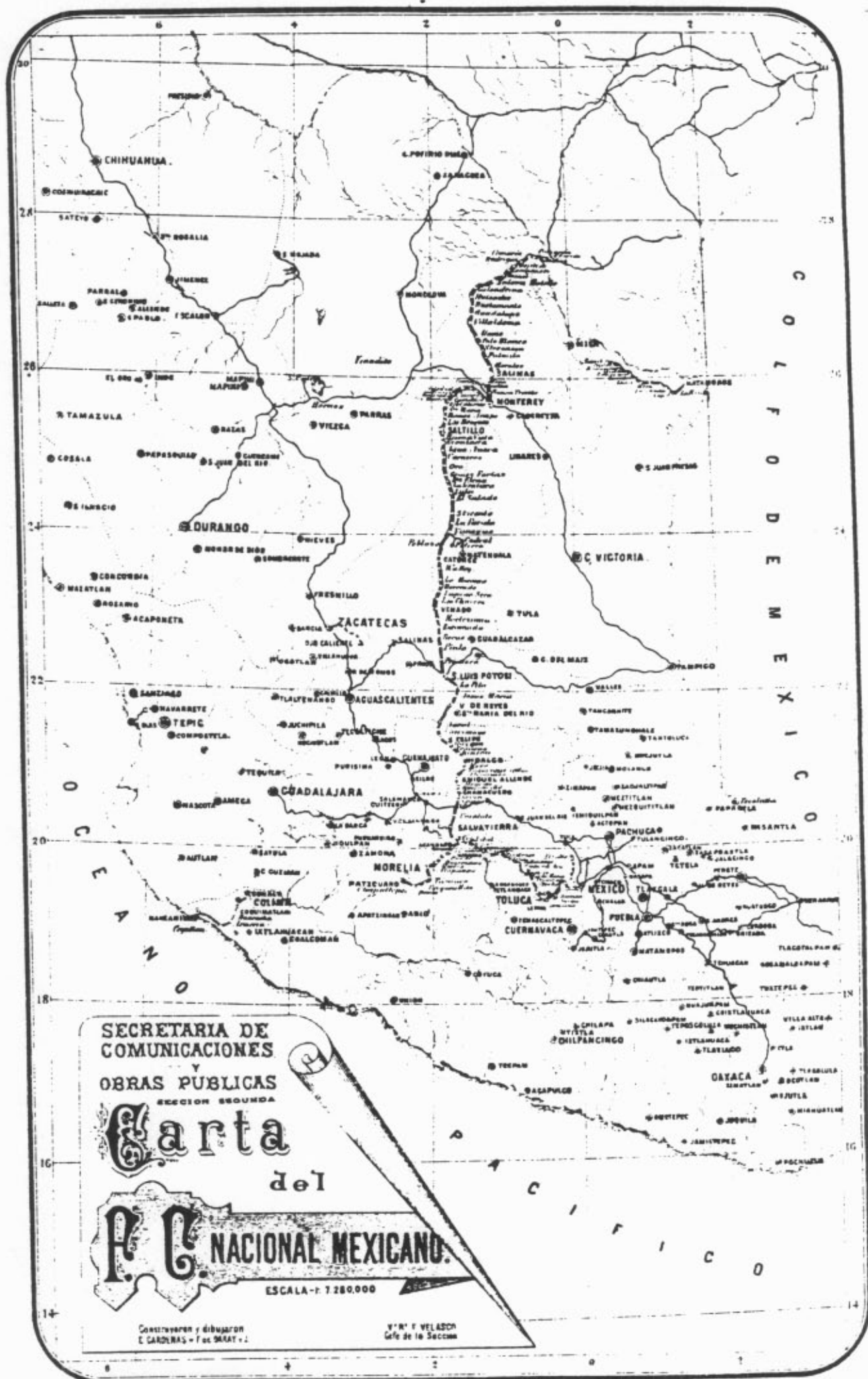
SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. INTEROCEANICO y de PUEBLA,
á Matamoros Izúcar.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.





NÚMERO 10.

Camino de Fierro Nacional Mexicano.

Itinerarios Jurisdiccionales.

LINEA DE MÉXICO A LAREDO DE TAMAULIPAS.					
ESTADOS	DISTRITOS Ó PARTIDOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
			K. M.	K. M.	K. M.
Distrito Federal	Municipio de México	México	0.000	0.000	1,350.000
	Prefectura de Tacubaya	Tacuba	4.600	4.600	1,345.400
		Empalme de Tacuba	0.300	4.900	1,345.100
		Naucalpan	4.500	9.400	1,340.600
		Río Hondo	3.900	13.300	1,336.700
	Tlalnepantla	San Bartolito	8.700	22.000	1,328.000
		Dos Ríos	6.500	27.500	1,322.500
		Lanrel	5.500	33.000	1,317.000
		Cumbre	5.900	38.900	1,311.100
		Salazar	2.500	41.400	1,308.600
	Lerma	Carretera de Toluca	3.200	44.600	1,305.400
		Fresno	3.400	48.000	1,302.000
		Jajalpa	2.500	50.500	1,299.500
		Ocoyucac	5.600	56.100	1,293.900
		Lerma	3.000	59.100	1,290.900
	Toluca	Toluca	13.900	73.000	1,277.000
		Palmillas	7.400	80.400	1,269.600
		Del Río	16.700	97.100	1,252.900
		Ixtlahuaca	14.700	111.800	1,238.200
		Tepetitlán	12.300	124.100	1,225.900
		Flor de María	9.800	133.900	1,216.100
	Ixtlahuaca	Medina Cruz	10.100	144.000	1,206.000
		Basoco	10.100	154.100	1,195.900
		Venta del Aire	4.000	158.100	1,191.900
		Taltenango	5.600	163.700	1,186.300
		Solis	11.200	175.100	1,174.900
		Tepetongo	10.900	186.000	1,164.000
		Agua Buena	7.100	193.100	1,156.900
		Colorado	3.000	196.100	1,153.900
		Mayor	4.800	200.900	1,149.100
	Maravatío	Pateo	4.800	205.700	1,144.300
		Pomoca	3.400	209.100	1,140.900
		Maravatío	14.100	223.200	1,126.800
		San Antonio	12.000	235.200	1,114.800
		Zirizicuaro	8.700	243.900	1,106.100
		Tandarcuao	12.000	255.900	1,094.100
		San José	8.400	264.300	1,085.700
	Acámbaro	Providencia	8.500	272.800	1,077.200
		Acámbaro	12.900	285.700	1,064.300
		San Cristóbal	12.500	298.200	1,051.800
	Salvatierra	Salvatierra	17.500	315.700	1,034.300
		Corral	1.800	317.500	1,032.500
	Tarimoro	Cacalote	13.700	331.200	1,018.800
		Ojo Seco	8.900	340.100	1,009.900
		Tomayo	2.900	343.000	1,007.000
	Celaya	Celaya	11.300	354.300	995.700
		Santa Rita	5.200	359.500	990.500
		San Juan	7.400	366.900	983.100
		Soria	3.800	370.700	979.300
	Comonfort	Chamaenero	7.200	377.900	972.100
		Rinconcillo	8.900	386.800	963.200
		Bogotá	13.000	399.800	950.200
	Allende	San Miguel Allende	9.100	408.900	941.100
		Atotonilco	11.600	420.500	929.500
		La Petaca	7.300	427.800	922.200
		Tequixquiapan	4.000	431.800	918.200
	Hidalgo	Dolores Hidalgo	12.800	444.600	905.400
		Rincón	7.200	451.800	898.200
		Peña Prieta	11.300	463.100	886.900
		Trancas	9.100	472.200	877.800
		Obregón	9.000	481.200	868.800
	San Felipe	San Felipe	18.700	499.900	850.100
		Chirimoya	14.400	514.300	835.700
		Jaral	13.200	527.500	822.500
	Santa María del Río	Villa Reyes	16.700	544.200	805.800
		Jesús María	10.000	554.200	795.800
		La Pila	14.800	569.000	781.000
		San Luis Potosí	15.000	584.000	766.000
		Peñasco	13.400	597.400	752.600
	San Luis	Pinto	15.100	612.500	737.500
		San Rafael	6.500	619.000	731.000
		Bocas	6.000	625.000	725.000
		Enramada	13.600	638.600	711.400
		Soberón	7.400	646.000	704.000
		Moctezuma	7.800	653.800	696.200
	Venado	Venado	18.900	672.700	677.300
		Los Charcos	17.000	689.700	660.300
		Laguna Seca	16.300	706.000	644.000

LINEA DE MÉXICO A LAREDO DE TAMAULIPAS.							
ESTADOS	DISTRITOS Ó PARTIDOS	ESTACIONES	DISTANCIAS				
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final		
San Luis Potosí.....	Catorce.....	Berrendo.....	K. M.	K. M.	K. M.		
		La Maroma.....	11.600	717.600	632.400		
		Trópico de Cáncer.....	15.400	733.000	617.000		
		Wadley.....	1.800	734.800	615.200		
		Wadley.....	14.200	749.000	601.000		
		Catorce.....	8.600	757.600	592.400		
		Poblazón.....	6.800	764.400	585.600		
		Vanegas.....	15.200	779.600	570.400		
		La Trueta.....	16.400	796.000	554.000		
		San Vicente.....	15.800	811.800	538.200		
		El Salado.....	15.700	827.500	522.500		
		Lula.....	15.700	843.200	506.800		
		San Salvador.....	8.000	851.200	498.800		
		La Ventura.....	12.200	863.400	486.600		
		Santa Elena.....	20.000	883.400	466.600		
		Gómez Farías.....	20.900	904.300	445.700		
		Oro.....	13.200	917.500	432.500		
		Carneros.....	17.300	934.800	415.200		
		Coahuila.....	Saltillo de Ramos Arizpe.....	Agua Nueva.....	9.600	944.400	405.600
Encantada.....	13.200			957.600	392.400		
Buenavista.....	6.300			963.900	386.100		
Angostura.....	1.900			965.800	384.200		
Saltillo.....	7.800			973.600	376.400		
Los Bosques.....	11.500			985.100	364.900		
Ramos Arizpe.....	3.500			988.600	361.400		
Santa María.....	7.300			995.900	354.100		
Ojo Caliente.....	9.700			1,005.600	344.400		
Los Muertos.....	7.000			1,012.600	337.400		
La Mariposa.....	2.300			1,014.900	335.100		
Rinconada.....	10.400			1,025.300	324.700		
Los Fierros.....	7.700			1,033.000	317.000		
Soledad.....	5.500			1,038.500	311.500		
García.....	10.200			1,048.700	301.300		
Durazno.....	10.000			1,058.700	291.300		
Santa Catarina.....	11.100			1,069.800	280.200		
Nuevo León.....	Primer Distrito.....			Leona.....	2.600	1,072.400	277.600
				San Jerónimo.....	4.900	1,077.300	272.700
		Gonzalitos.....	2.900	1,080.200	269.800		
		Monterrey.....	2.500	1,082.700	267.300		
		Ramón Treviño.....	7.600	1,090.300	259.700		
		Topo.....	6.100	1,096.400	253.600		
		Salinas.....	20.900	1,117.300	232.700		
		Morales.....	8.100	1,125.400	224.600		
		Stevenson.....	16.300	1,141.700	208.300		
		Palo Blanco.....	8.700	1,150.400	199.600		
		Álamo.....	13.200	1,163.600	186.400		
		Villaldama.....	12.600	1,176.200	173.800		
		Guadalupe.....	2.100	1,178.300	171.700		
		Enstamante.....	3.400	1,181.700	168.300		
		Huixache.....	9.800	1,191.500	158.500		
		Golondrina.....	11.400	1,202.900	147.100		
		Salomé Botello.....	12.000	1,214.900	135.100		
		Coahuila.....	Noveno Distrito.....	Brazil.....	12.100	1,227.000	123.000
				Lampazos.....	8.900	1,235.900	114.100
Mojina.....	23.300			1,259.200	90.800		
Rodríguez.....	21.200			1,280.400	69.600		
Camarón.....	12.400			1,292.800	57.200		
Huixachito.....	11.500			1,304.300	45.700		
Jarita.....	16.500			1,320.800	29.200		
Sanchez.....	13.100			1,333.900	16.100		
Laredo de Tamaulipas.....	16.100			1,350.000	0.000		
LINEA DE ACAMBARO A PATZCUARO.							
Guajalajara.....	Acámbaro.....			Acámbaro.....	0.000	0.000	153.400
				La Cumbre.....	13.250	13.250	140.150
				Andocutín.....	17.610	30.860	122.540
				Huingo.....	6.170	37.030	116.370
				Queréndaro.....	12.360	49.390	104.010
				Zinzimeo.....	4.000	53.390	100.010
				Quirio.....	10.000	63.390	90.010
				Charo.....	7.610	71.000	82.400
				La Goleta.....	5.920	76.920	76.400
		Atapaneco.....	3.150	80.070	73.330		
Michoacán.....	Morelia.....	Morelia.....	11.200	91.270	62.130		
		Jácuaro.....	19.900	111.170	42.230		
		Coapa.....	9.610	120.780	32.620		
		Lagunillas.....	6.800	127.580	25.820		
		Ponce.....	10.380	137.960	15.440		
		Chapultepec.....	2.910	140.870	12.530		
		Pátzcuaro.....	12.530	153.400	0.000		
		MATAMOROS A S. MIGUEL DE LAS CUEVAS.					
		Tamaulipas.....	Distrito Norte.....	Matamoros.....	0.000	0.000	120.000
				Rosita.....	10.000	10.000	110.000
Escondido.....	4.000			14.000	106.000		
Capote.....	12.000			26.000	94.000		

1811

LINEA DE MATAMOROS A SAN MIGUEL DE LAS CUEVAS.						
ESTADOS	DISTRITOS Ó PARTIDOS	ESTACIONES	DISTANCIAS			
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final	
Tamaulipas	Distrito Norte	Ensenada	K. M. 12.000	K. M. 38.000	K. M. 82.000	
		La Mesa	11.000	49.000	71.000	
		Ebano	15.000	64.000	56.000	
		Corrales	14.000	78.000	42.000	
		Reynosa	7.000	85.000	35.000	
		Anzalduas	9.000	94.000	26.000	
		Reynosa Viejo	15.000	109.000	11.000	
		Las Prietas	5.000	114.000	6.000	
		San Miguel de las Cuevas	6.000	120.000	0.000	
LINEA DE MÉXICO AL SALTO.						
Distrito Federal	{	Municipio de México	México	0.000	0.000	67.300
		Prefectura de Tacubaya	Empalme de Tacuba	4.900	4.900	62.400
		Id. de Guadalupe Hidalgo	Atzacapotzalco	1.800	6.700	60.600
México	{	Tlalnepantla	Tlalnepantla	6.600	13.300	54.000
		{	Barrientos	5.600	18.900	48.400
			Tepetate	0.700	19.600	47.700
	{	Pimentel	1.500	21.100	46.200	
		Lechería	1.000	22.100	45.200	
		Cuautitlán	Cuautitlán	7.600	29.700	37.600
		Teoloyucan	7.700	37.400	29.900	
Hidalgo	{	Huehuetoca	10.400	47.800	19.500	
		El Salto	19.500	67.300	0.000	
LINEA DE COLIMA AL MANZANILLO.						
Colima	{	Centro	Colima	0.000	0.000	94.500
		{	Coquimatlán	13.000	13.000	81.500
			Huachaca	18.000	31.000	63.500
	{	Armería	18.000	49.000	45.500	
		Coyutlán	14.000	63.000	31.500	
		Manzanillo	31.500	94.500	0.000	
LINEA DE ZACATECAS A OJO CALIENTE.						
Zacatecas	{	Zacatecas	Zacatecas	0.000	0.000	47.500
		{	Florida	4.000	4.000	43.500
			Guadalupe	3.000	7.000	40.500
			Santa Mónica	10.000	17.000	30.500
			Trancoso	7.000	24.000	23.500
	{	Palmillas	12.000	36.000	11.500	
		Refugio	3.000	39.000	8.500	
		Delgado	4.000	43.000	4.500	
		Ojo Caliente	4.500	47.500	0.000	

La Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano tiene en explotación las siguientes líneas:

	K. M.	
De México á Laredo de Tamaulipas	1,350.000	
„ Acámbaro á Pátzcuaro	153.400	
„ Matamoros á San Miguel de las Cuevas	120.000	
„ México al Salto	62.700	1,476
„ Circunvalación	5.100	

La Compañía constructora Nacional Mexicana explota los tramos siguientes:

	K. M.	
De Manzanillo á Colima	94.500	142
„ Zacatecas á Ojo Caliente	47.500	

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase	0 02 „ „
Tercera clase	0 01½ „ „

Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilos, los precios de expreso. Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.

EN MENOS DE CARRO POR ENTERO.

Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:	Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
De 1 á 200 kilómetros	\$ 0 12	\$ 24 00	\$ 24 00
„ 201 á 300 „	0 11	11 00	35 00
„ 301 á 400 „	0 10	10 00	45 00

Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:

	Tipa por kmro.	Precio parcial	Precio total
De 401 a 500 kilómetros	\$ 0 09	\$ 9 00	\$ 54 00
" 501 a 600	0 08	8 00	62 00
" 601 a 700	0 07	7 00	69 00
" 701 a 800	0 06	6 00	75 00
" 801 a 1,100	0 05	15 00	90 00
" 1,101 a 1,500	0 04½	18 00	108 00

1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 200 kilómetros	\$ 0 06	\$ 12 00	\$ 12 00
" 201 a 300	0 05½	5 80	17 80
" 301 a 400	0 05½	5 70	23 50
" 401 a 500	0 05½	5 60	29 10
" 501 a 600	0 05½	5 40	34 50
" 601 a 700	0 05	5 00	39 50
" 701 a 800	0 04½	4 50	44 00
" 801 a 1,500	0 04	28 00	72 00

2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 04	\$ 4 00	\$ 4 00
" 101 a 200	0 03½	3 99	7 99
" 201 a 300	0 03½	3 96	11 95
" 301 a 400	0 03½	3 80	15 75
" 401 a 500	0 03½	3 75	19 50
" 501 a 600	0 03½	3 70	23 20
" 601 a 700	0 03½	3 50	26 70
" 701 a 800	0 03½	3 30	30 00
" 801 a 1,500	0 03	21 00	51 00

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 150 kilómetros	\$ 0 03	\$ 4 50	\$ 4 50
" 151 a 275	0 02½	3 64	8 14
" 276 a 475	0 02½	5 68	13 82
" 476 a 575	0 02½	2 81	16 63
" 576 a 775	0 02½	5 50	22 13
" 776 a 900	0 02½	3 37	25 50
" 901 a 1,500	0 02½	15 00	40 50

EN CARRO POR ENTERO.

1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 06	\$ 6 00	\$ 6 00
" 101 a 300	0 05	10 00	16 00
" 301 a 700	0 04	16 00	32 00
" 701 a 1,500	0 03	24 00	56 00

2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 04	\$ 4 00	\$ 4 00
" 101 a 300	0 03½	7 00	11 00
" 301 a 700	0 03	12 00	23 00
" 701 a 1,500	0 02½	20 00	43 00

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 03	\$ 3 00	\$ 3 00
" 101 a 300	0 02½	5 50	8 50
" 301 a 700	0 02½	10 00	18 50
" 701 a 1,500	0 02½	18 00	36 50

Expreso ordinario.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 16	\$ 16 00	\$ 16 00
" 101 a 200	0 15	15 00	31 00
" 201 a 300	0 14	14 00	45 00
" 301 a 400	0 13	13 00	58 00
" 401 a 500	0 12	12 00	70 00
" 501 a 600	0 11	11 00	81 00
" 601 a 700	0 10	10 00	91 00
" 701 a 800	0 09	9 00	100 00
" 801 a 900	0 08	8 00	108 00
" 901 a 1,000	0 07	7 00	115 00
" 1,001 a 1,100	0 06	6 00	121 00
" 1,101 a 1,500	0 05	25 00	146 00

TARIFA ESPECIAL DEL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN.

Por tonelada de 1,000 kilogramos.

	Distancias	Precio
De Ciudadela á Colonia.....	12	\$ 1 00
" " á Santiago	11	2 20
" " á Crucero del Ferrocarril Mexicano	13	2 60
" " á San Lázaro	16	3 20
" Colonia á Santiago	10	2 00
" " á Crucero del Ferrocarril Mexicano	12	2 40
" " á San Lázaro	15	3 00
" Santiago á Crucero del Ferrocarril Mexicano	2	1 00
" " á San Lázaro	5	1 00
Del Crucero del Ferrocarril Mexicano á San Lázaro	3	1 00

En el Ferrocarril de circunvalación no hay trenes de pasajeros.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

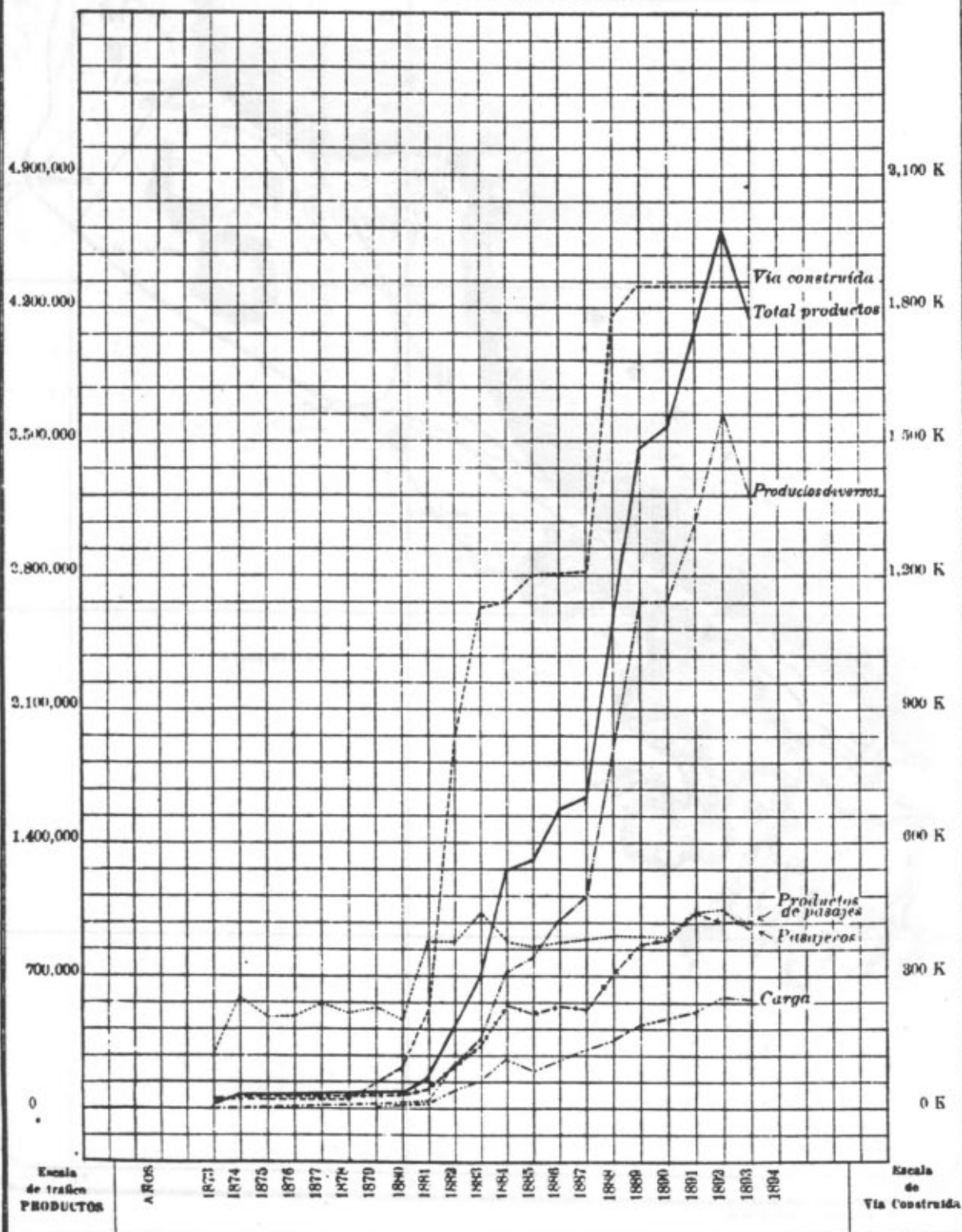
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1873	247,547	\$ 17,425 65	.....	...	.....	\$ 17,425 65
1874	584,075	40,446 01	298	860	\$ 298 86	40,744 87
1875	486,788	43,027 18	221	140	221 14	43,248 32
1876	486,000	43,437 24	698	245	709 41	44,146 65
1877	565,572	52,759 84	346	499	275 75	53,035 59
1878	529,333	71,193 68	3,209	097	3,845 61	75,039 29
1879	535,806	74,277 07	8,102	920	15,329 07	89,606 14
1880	466,897	91,505 23	18,191	400	41,983 90	133,489 13
1881	903,049	124,452 13	26,234	150	47,320 00	171,772 13
1882	900,855	225,267 21	105,549	146	229,586 51	454,853 72
1883	1.071,835	341,614 87	140,185	779	366,320 26	707,935 13
1884	878,878	517,316 80	254,804	000	743,423 74	1.260,740 54
1885	839,573	492,822 92	177,079	000	803,291 20	1.296,114 12
1886	891,711	538,359 97	232,661	000	1.018,018 51	1.556,378 48
1887	884,541	537,520 17	307,435	000	1.120,950 34	1.658,470 51
1888	907,113	691,915 03	370,300	527	1.880,684 24	2.572,599 27
1889	929,685	864,309 90	433,166	055	2.640,418 14	3.486,728 04
1890	937,527	877,437 19	487,598	563	2.684,550 59	3.561,987 78
1891	998,617	994,951 69	515,164	143	3.057,891 00	4.052,842 69
1892	1.012,786	973,768 72	605,545	610	3.643,784 47	4.617,553 19
1893	935,167	972,488 57	571,524	780	3.191,146 37	4.163,634 94
1894	576,574	865,698 53	527,440	000	3.246,375 07	4.112,073 57

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. NACIONAL MEXICANO
y Compañía Constructora Nacional Mexicana.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



321



he1

NÚMERO 14.

Ferrocarril de Veracruz á Alvarado.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	CANTONES	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Veracruz	Veracruz	Veracruz	K. M.	K. M.	K. M.
		Veracruz	0.000	0.000	70.410
		Medellín	15.000	15.000	55.410
		Paso del Toro	3.000	18.000	52.410
		Piedra	17.000	35.000	35.410
		Salinas	9.000	44.000	26.410
		Alvarado	26.410	70.410	0.000

La Empresa del Ferrocarril de Veracruz á Alvarado explota la línea que une los dos puertos expresados la cual tiene un desarrollo de 70 kilómetros 410 metros.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase.....\$ 0 03 por kilómetro.
 Segunda clase....." 0 02 "

A cada adulto se le libran quince kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje y materias explosivas: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$0 12 por kilómetro.

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Clase especial.....\$ 0 12 por kilómetro.
 Primera clase....." 0 06 "
 Segunda clase....." 0 04 "
 Tercera clase....." 0 03 "

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

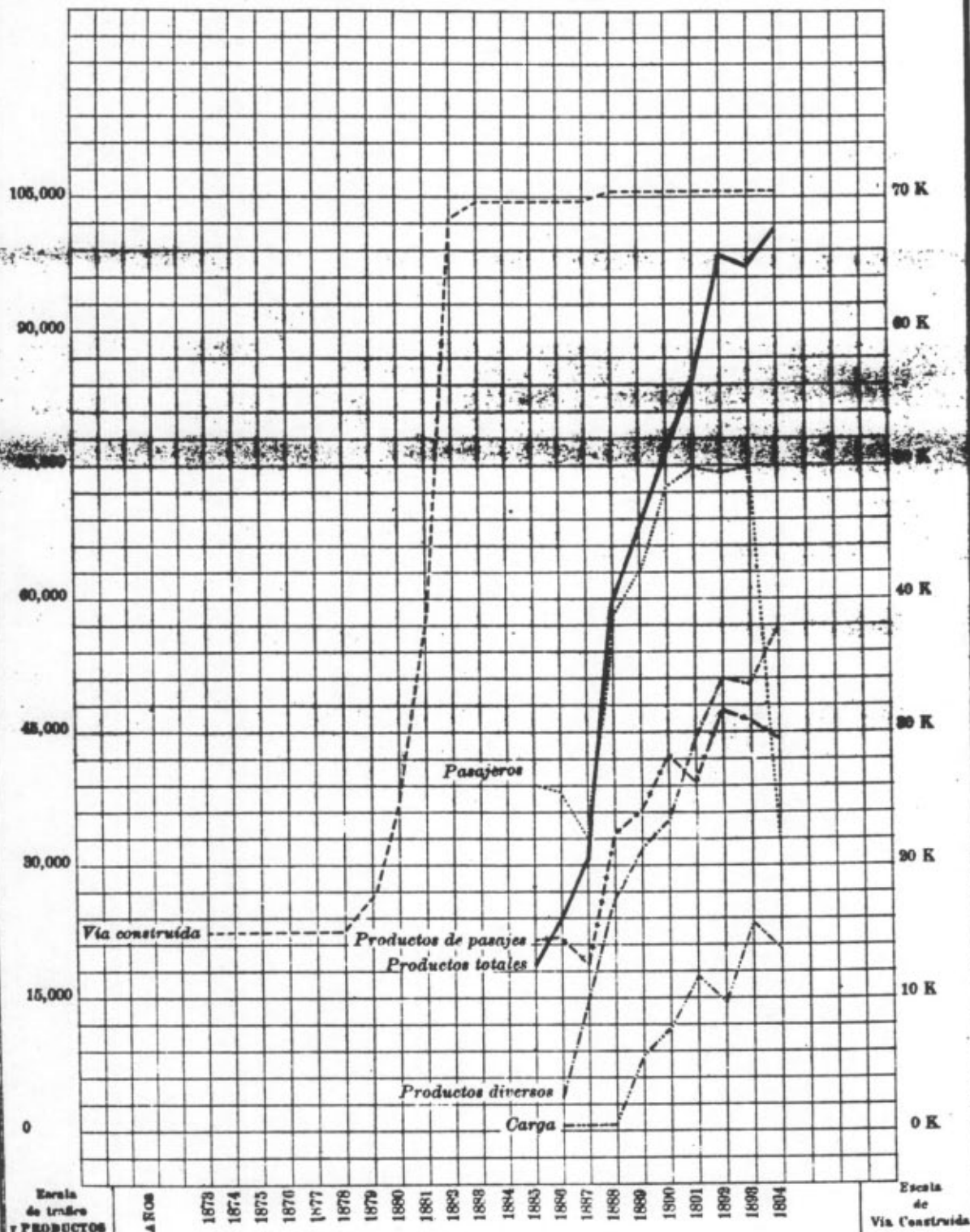
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA.		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1885	39,078	\$ 18,451 01	.....	...	.....	\$ 18,451 01
1886	37,772	18,673 04	882	500	\$ 4,942 00	23,615 04
1887	29,971	16,677 46	.....	...	14,316 16	30,993 62
1888	58,127	33,174 25	.....	...	26,549 26	59,724 51
1889	63,328	36,779 93	8,500	412	31,779 57	68,559 50
1890	72,292	42,128 89	11,500	892	34,829 14	76,958 03
1891	74,317	39,304 87	16,845	178	44,831 36	84,136 23
1892	73,249	47,831 14	14,498	000	51,025 73	98,856 87
1893	73,705	47,298 50	22,976	000	49,955 98	97,254 48
1894	32,964	44,294 74	20,197	000	56,927 90	101,222 64

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de VERACRUZ á ALVARADO.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.





SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

OBRA PÚBLICA

SECCIÓN SEGUNDA.

Carta del FERROCARRIL CENTRAL

ESCALA - 1:7.104.000

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - F. DE O. GARCIA y L.

V. B. E. VELAZCO
Jefe de la Sección

Ferrocarril Central Mexicano y línea de Tula á Pachuca.

(Concesión núm. 114.)

Itinerarios Jurisdiccionales.

MEXICO A PASO DEL NORTE.					
ESTADOS	DISTRITOS, CANTONES Ó PARTIDOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
			K. M.	K. M.	K. M.
Distrito Federal	Municipio de México	México	0.000	0.000	1,970.300
		Tlalnepantla	11.700	11.700	1,958.600
		Barrientos	5.900	17.600	1,952.700
México		Lechería	3.300	20.900	1,949.400
		Cuautitlán	6.800	27.700	1,942.600
		Teoloyucan	8.300	36.000	1,934.300
		Huehuetoca	10.500	46.500	1,923.800
		Nochistongo	6.000	52.500	1,917.800
		El Salto	9.900	62.400	1,907.900
Hidalgo	Tula	Tula	17.600	80.000	1,890.300
		San Antonio	13.500	93.500	1,876.800
México	Xilotepec	Prieto	14.700	108.200	1,862.100
		Lena	9.600	117.800	1,852.500
		Marqués	3.800	121.600	1,848.700
Hidalgo	Huichapan	Nopala	8.300	129.900	1,840.400
		Dañá	8.000	137.900	1,832.400
México	Xilotepec	Polotitlán	14.000	151.900	1,818.400
Hidalgo	Huichapan	Cazadero	9.200	161.100	1,809.200
		Palmillas	10.900	172.000	1,798.300
		San Juan del Río	18.600	190.600	1,779.700
		Chintepec	13.300	203.900	1,766.400
Querétaro		Ahorcado	12.200	216.100	1,754.200
	Querétaro	Hércules	24.400	240.500	1,729.800
		Querétaro	5.000	245.500	1,724.800
		Mariscala	18.500	264.000	1,706.300
		Apaseo	14.500	278.500	1,691.800
		Celaya	13.000	291.500	1,678.800
		Guaje	18.200	309.700	1,660.600
		Sarabia	8.300	318.000	1,652.300
		Salamanca	14.500	332.500	1,637.800
Guanajuato		Chico	11.100	343.600	1,626.700
		Irapuato	9.200	352.800	1,617.500
		Villalobos	16.600	369.400	1,600.900
		Silao	13.200	382.600	1,587.700
		Trinidad	19.000	401.600	1,568.700
		León	14.200	415.800	1,554.500
		San Francisco del Rincón	16.400	432.200	1,538.100
		Pedrito	15.400	447.600	1,522.700
		Loma	13.700	461.300	1,509.000
		Lagos	13.600	474.900	1,495.400
		Serrano	17.600	492.500	1,477.800
Jalisco		Los Salas	3.300	495.800	1,474.500
		Santa Bárbara	14.500	510.300	1,460.000
		Santa María	10.200	520.500	1,449.800
		Encarnación	16.700	537.200	1,433.100
		Peñuelas	26.400	563.600	1,406.700
		Aguascalientes	21.500	585.100	1,385.200
		Chicalote	14.300	599.400	1,370.900
Aguascalientes		Las Animas	8.600	608.000	1,362.300
		Pabellón	7.200	615.200	1,355.100
		Rincón de Romos	8.500	623.700	1,346.600
		Soledad	20.500	644.200	1,326.100
		Ojo Caliente	16.100	660.300	1,310.000
		Berriozábal	20.400	680.700	1,289.600
		Guadalupe	15.300	696.000	1,274.300
		Zacatecas	9.900	705.900	1,264.400
		Pimienta	13.500	719.400	1,250.900
		Calera	16.100	735.500	1,234.800
		Ojuelos	13.700	749.200	1,221.100
		Fresnillo	14.300	763.500	1,206.800
Zacatecas		Mendoza	15.500	779.000	1,191.300
		Gutiérrez	15.000	794.000	1,176.300
		Cañitas	22.100	816.100	1,154.200
		Cedro	13.500	829.600	1,140.700
		La Colorada	20.700	850.300	1,120.000
		Pacheco	25.300	875.600	1,094.700
		Guzmán	19.000	895.100	1,075.200
		González	19.700	914.800	1,055.500
		Camacho	21.400	936.200	1,034.100
		San Isidro	21.900	958.100	1,012.200
		Symon	23.200	981.300	989.000
		La Mancha	24.000	1,005.300	965.000
		Calvo	21.000	1,026.300	944.000
		Peralta	23.900	1,050.200	920.100
		Jimulco	15.500	1,065.700	904.600
Coahuila	Viesca	Jalisco	14.400	1,080.100	890.200

621

MEXICO A PASO DEL NORTE.					
ESTADOS	DISTRITOS, CANTONES Ó PARTIDOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Durango	Mapimi	Picardías	K. M. 14.300	K. M. 1,094.400	K. M. 875.900
		Mieleras	25.200	1,119.600	850.700
		Torreón	16.400	1,136.000	834.300
		Lerdo	5.200	1,141.200	829.100
		Noé	17.700	1,158.900	811.400
		Mapimi	20.000	1,178.900	791.400
		Peronal	24.000	1,202.900	767.400
		Conejos	22.000	1,225.100	745.200
		Yermo	22.700	1,247.800	722.500
		Saez	18.900	1,266.700	703.600
		Zavalza	18.500	1,285.200	685.100
		Escalón	14.600	1,299.800	670.500
	Allende	Rellano	18.000	1,317.800	652.500
		Corralitos	21.400	1,339.200	631.100
		Dolores	19.400	1,358.600	611.700
		Jiménez	14.700	1,373.300	597.000
	Jiménez	La Reforma	19.100	1,392.400	577.900
		Díaz	18.800	1,411.200	559.100
		Bustamante	19.200	1,430.400	539.900
		Santa Rosalía	15.700	1,446.100	524.200
	Camargo	La Cruz	16.000	1,462.100	508.200
		Concho	20.400	1,482.500	487.800
		Saucillo	15.600	1,498.100	472.200
		Las Delicias	16.100	1,514.200	456.100
Chihuahua	Rosales	Ortiz	7.300	1,521.500	448.800
		Bachimba	24.300	1,545.800	424.500
		Hercasitas	17.400	1,563.200	407.100
		Mápula	22.400	1,585.600	384.700
	Iturbide	Chihuahua	22.900	1,608.500	361.800
		Sacramento	23.100	1,631.600	338.700
		Terrazas	15.100	1,646.700	323.600
		Sauz	11.600	1,658.300	312.000
		Encinillas	19.900	1,678.200	292.100
		Agua Nueva	13.900	1,692.100	278.200
		Laguna	13.400	1,705.500	264.800
		Puerto	20.400	1,725.900	244.400
		Gallego	20.200	1,746.100	224.200
		Chivatito	29.000	1,775.100	195.200
		Moctezuma	15.400	1,790.500	179.800
		Las Minas	13.100	1,803.600	166.700
		Ojo Caliente	13.500	1,817.100	153.200
		Carmen	11.300	1,828.400	141.900
	Bravos	Ahumada	11.000	1,839.400	130.900
		San José	11.800	1,851.200	119.100
		Ranchería	24.100	1,875.300	95.000
		Los Médanos	28.700	1,904.000	66.300
		Samalayuca	18.200	1,922.200	48.100
		Tierra Blanca	16.100	1,938.300	32.000
		Mesa	14.400	1,952.700	17.600
		Paso del Norte (C. Juárez)	17.600	1,970.300	0.000
RAMAL A GUANAJUATO.					
Guanajuato	{	Silao	0.000	0.000	23.373
		Marfil	18.373	18.373	5.000
		Guanajuato	5.000	23.373	0.000
LINEA DE TAMPICO.					
Aguascalientes	{	Aguaascalientes	0.000	0.000	668.200
		Chicalote	14.300	14.300	653.900
		Cañada	6.200	20.500	647.700
		Gallardo	10.500	31.000	637.200
		El Tule	4.600	35.600	632.600
Zacatecas	{	San Gil	15.200	50.800	617.400
		San Marcos	8.200	59.000	609.200
		García	11.000	70.000	598.200
		La Honda	12.800	82.800	585.400
		Peñón Blanco	11.000	93.800	574.400
San Luis Potosí	{	Salinas	16.100	109.900	558.300
		Espíritu Santo	27.200	137.100	531.100
Zacatecas	{	Pinos	15.800	152.900	515.300
		Solana	9.500	162.400	505.800
San Luis Potosí	{	Arenal	16.200	178.600	489.600
		Ahualulco	10.900	189.500	478.700
		Estanzuela	21.900	211.400	456.800
		San Luis Potosí	13.300	224.700	443.500
		La Tinaja	30.800	255.500	412.700
		Corcovada	13.600	269.100	399.100
		Peotillos	15.300	284.400	383.800
	{	Silos	7.300	291.700	376.500
		Villar	8.600	300.300	367.900
		La Joya	8.700	309.000	359.200
		San Lázaro	4.800	313.800	354.400
		Cerritos	13.400	327.200	341.000
		San Bartolo	29.600	356.800	311.400
		Las Tablas	18.400	375.200	293.000

LINEA DE TAMPICO.					
ESTADOS	DISTRITOS, CANTONES Ó PARTIDOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
San Luis Potosí	Hidalgo	Cárdenas	K. M.	K. M.	K. M.
		La Labor	39.000	414.200	254.000
		Las Canoas	13.500	427.700	240.500
		Tamosopo	9.000	436.700	231.500
		Tambaca	25.500	462.200	206.000
	Valles	Rascón	8.800	471.000	197.200
		Crucitas	9.000	480.000	188.200
		Micos	15.000	495.000	173.200
		Valles	9.500	504.500	163.700
		Taninul	24.500	529.000	139.200
Veracruz	Ozuluama	Las Palmas	18.300	547.300	120.900
Tamaulipas		Chijol	7.800	555.100	113.100
	Sur y Centro	Tauco	68.500	623.600	44.600
		Tampico	31.500	655.100	13.100
			13.100	668.200	0.000
LINEA DE IRAPUATO A GUADALAJARA.					
Guanajuato	Irapuato	Irapuato	0.000	0.000	259.100
		San Miguel	5.100	5.100	254.000
		Rivera	11.300	16.400	242.700
		Cuizco	7.600	24.000	235.100
		San Rafael	14.200	38.200	220.900
	Pénjamo	Pénjamo	11.600	49.800	209.300
		Villaseñor	14.300	64.100	195.000
		Palo Verde	7.100	71.200	187.900
		Cortés	13.500	84.700	174.400
		La Piedad	6.600	91.300	167.800
Michoacán	La Piedad	Patri	20.100	111.400	147.700
		Yurécuaro	14.300	125.700	133.400
	La Barca	Negrete	21.000	146.700	112.400
		La Barca	6.400	153.100	106.000
		Feliciano	4.700	157.800	101.800
Jalisco	La Barca	Limón	8.300	166.100	93.000
		Ocotlán	13.200	179.300	79.800
		Poncitlán	17.500	196.800	62.300
	Guadalajara	Atequiza	21.600	218.400	40.700
		La Capilla	8.300	226.700	32.400
		El Castillo	7.600	234.300	24.800
		Guadalajara	24.800	259.100	0.000
LINEA DE TULA A PACHUCA.					
Hidalgo	Tula	Tula	0.000	0.000	70.200
		Iturbide	4.500	4.500	65.700
		Teocalco	4.500	9.000	61.200
		Tlaxcoapan	5.600	14.600	55.600
		Tetepango	7.000	21.600	48.600
	Actopan	Rosol	8.800	30.400	39.800
		Temoaya	10.900	41.300	28.900
		Concepción	20.900	62.200	8.000
	Pachuca	Pachuca	8.000	70.200	0.000

Las líneas que explota la Empresa del Ferrocarril Central Mexicano están adicionadas con la del Ferrocarril de Tula á Pachuca y Zacualtipán, que pertenece á la misma Empresa, aun cuando su concesión es independiente de la del Ferrocarril Central. En este concepto, las líneas explotadas por la Empresa son las siguientes:

	K. M.
De México á Ciudad Juárez	1,970.300
„ Silao á Guanajuato	23.373
„ Chicalote á Tampico	654.000
„ Tampico á la Barra	9.500
„ Irapuato á Guadalajara	259.100
„ Tula á Pachuca	70.200

2986

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase	0 02 „
Tercera clase	0 01½ „

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$0.18 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.

EN MENOS DE CARRO POR ENTERO.

		Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:				
De:	1 a 150 kilómetros.....	\$ 0 12	\$ 18 00	\$ 18 00
"	151 a 300	0 09	13 50	31 50
"	301 a 1,150	0 05	42 50	74 00
"	1,151 a 2,000	0 04	34 00	108 00

1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De	1 a 100 kilómetros.....	\$ 0 06	\$ 9 00	\$ 9 00
"	101 a 400	0 05½	14 38	23 38
"	401 a 500	0 05½	5 50	28 88
"	501 a 600	0 05½	5 25	34 13
"	601 a 700	0 05	5 00	39 13
"	701 a 1,150	0 04	18 00	57 13
"	1,151 a 2,000	0 03½	29 75	86 88

2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De	1 a 150 kilómetros.....	\$ 0 04	\$ 6 00	\$ 6 00
"	151 a 400	0 03½	9 38	15 38
"	401 a 500	0 03½	3 50	18 88
"	501 a 600	0 03½	3 25	22 13
"	601 a 1,150	0 03	16 50	38 63
"	1,151 a 2,000	0 02½	21 25	59 88

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De	1 a 150 kilómetros.....	\$ 0 02½	\$ 3 75	\$ 3 75
"	151 a 400	0 02½	5 94	9 69
"	401 a 500	0 02½	2 25	11 94
"	501 a 600	0 02½	2 12	14 06
"	601 a 2,000	0 02	28 00	42 06

EN CARRO POR ENTERO.

Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:

De	1 a 150 kilómetros.....	\$ 0 10	\$ 15 00	\$ 15 00
"	151 a 300	0 08	12 00	27 00
"	301 a 2,000	0 04	68 00	95 00

1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De	1 a 75 kilómetros.....	\$ 0 05½	\$ 4 31	\$ 4 31
"	76 a 150	0 05½	3 85	8 16
"	151 a 225	0 04	3 00	11 16
"	226 a 300	0 03	2 25	13 41
"	301 a 700	0 02½	8 50	21 91
"	701 a 1,150	0 02	9 00	30 91
"	1,151 a 2,000	0 01½	12 75	43 66

2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De	1 a 185 kilómetros.....	\$ 0 03½	\$ 7 17	\$ 7 17
"	186 a 400	0 02½	4 57	11 74
"	401 a 800	0 02	8 00	19 74
"	801 a 900	0 01½	1 75	21 49
"	901 a 1,150	0 01½	3 75	25 24
"	1,151 a 2,000	0 01½	10 62	35 86

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De	1 a 75 kilómetros.....	\$ 0 02½	\$ 1 78	\$ 1 78
"	76 a 100	0 02	0 50	2 28
"	101 a 700	0 01½	9 00	11 28
"	701 a 1,150	0 01½	5 63	16 91
"	1,151 a 2,000	0 01	8 50	25 41

Línea de Tula á Pachuca.

TARIFA DE PASAJES.

Primera clase.....	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase.....	0 02 "
Tercera clase.....	0 01½ "
A cada pasajero se le admitirán 15 kilogramos de equipaje libre.	

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase.....	\$ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase.....	0 04 "
Tercera clase.....	0 03 "

TARIFAS ESPECIALES.

Reglas y Tarifa de precios para el servicio de trenes especiales y para los coches que con carácter de especiales se agreguen á los trenes ordinarios de pasajeros.

Los precios para trenes especiales comprenden: una locomotora y un coche de 1ª, 2ª ó 3ª clase, según se desee; pero no se aplican ni á coches dormitorios ni á coches privados, pues éstos están sujetos á arreglo especial.

El precio por cada coche adicional, agregado á un tren especial, será igual al importe de la tercera parte del precio del tren especial, y si el precio resulta fracción de un peso, esta fracción será considerada como peso completo.

En todo tren especial que se flete á los precios que fija esta tarifa, el número de pasajeros quedará limitado para cada coche de la manera siguiente:

Para cada coche de sillón reclinatorio ó de 1ª clase.....	20 personas.
Para cada coche de 2ª clase.....	25 "
Para cada coche de 3ª clase.....	35 "

Todas las personas que pasen del número indicado pagarán el precio de pasaje ordinario de la clase que corresponda.

En los trenes especiales cada pasajero tiene derecho á llevar consigo hasta cincuenta kilos de equipaje libre, siempre que el equipaje pueda colocarse dentro de los coches, sin que éstos sufran deterioro. No se permitirá llevar equipajes en las plataformas de los coches.

Por los coches Pullman, coches de sillones reclinatorios, coches privados y de 1ª, 2ª ó 3ª clase, agregados á los trenes ordinarios de pasajeros, se cobrará el importe correspondiente al número de boletos, como sigue:

Coche Pullman, privado, de sillones reclinatorios ó de 1ª clase...	15 boletos de 1ª clase.
Coche de 2ª clase.....	20 " " 2ª "
Coche de 3ª clase.....	30 " " 3ª "

Todas las personas que excedan del número indicado, pagarán los precios ordinarios de la 1ª, 2ª ó 3ª clase, según el coche que ocupen.

Tratándose de coches Pullman ó privados, se pagará además de los boletos mencionados, lo que marca la tarifa de la Empresa Pullman y el tanto por distancia recorrida por el coche (millage) por el uso del mismo.

En los coches especiales agregados á los trenes ordinarios, los pasajeros podrán llevar hasta 15 kilogramos de equipaje libre por cada boleto, dándoseles un check por cada bulto. Los bultos así registrados se llevarán en el carro de equipajes.

Tanto para los trenes especiales como para los coches especiales agregados á los trenes ordinarios, se expedirá un solo boleto, formas 7, 8 ó 9, especificando el número de personas que deben ocupar el tren ó el coche de que se trate.

Lo que antecede es sólo para gobierno de los empleados; pero no se expedirán boletos ni se harán arreglos para trenes ó coches especiales, sin haber recibido primero la autorización correspondiente de esta Oficina.

133

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

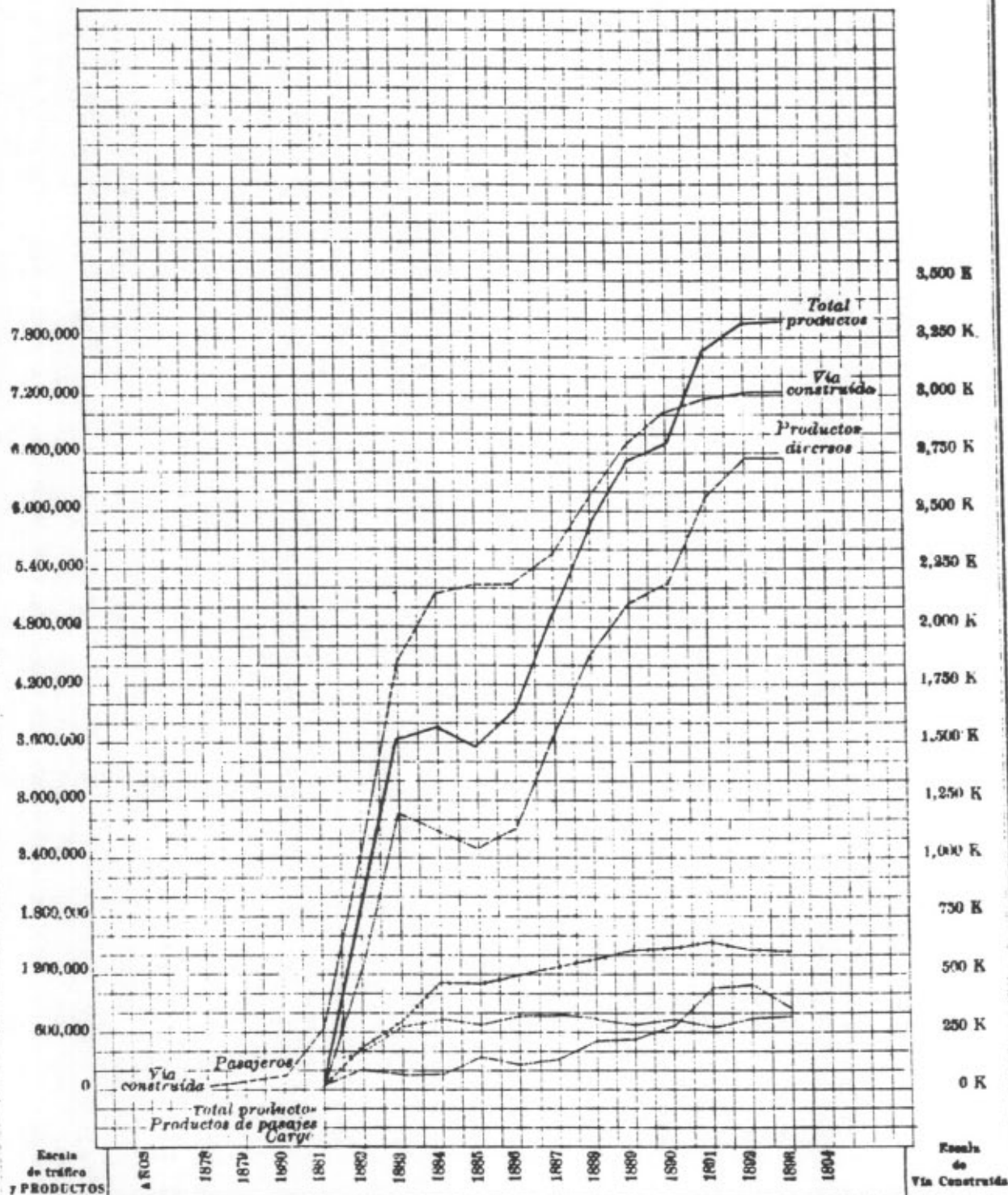
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1881	303,543	\$ 62,270 20	7,012	436	\$ 33,413 44	\$ 95,683 64
1882	491,985	442,726 54	202,304	993	1,289,387 24	1,732,113 78
1883	653,669	726,830 09	167,356	565	2,876,906 29	3,603,736 38
1884	761,687	1,111,906 96	190,423	972	2,662,684 86	3,774,591 82
1885	694,894	1,111,062 54	331,700	260	2,484,325 68	3,595,388 22
1886	769,655	1,185,662 53	255,027	111	2,754,613 02	3,940,275 55
1887	797,693	1,251,743 98	356,448	976	3,721,358 13	4,973,102 11
1888	756,560	1,337,734 10	519,261	394	4,554,830 53	5,892,564 63
1889	683,147	1,436,301 06	576,324	408	5,081,628 68	6,517,929 74
1890	736,730	1,487,086 60	694,966	914	5,212,261 40	6,699,348 00
1891	753,276	1,512,415 42	1,005,447	237	6,167,092 56	7,679,507 98
1892	735,363	1,442,310 99	1,100,364	029	6,534,507 42	7,976,818 41
1893	792,025	1,443,793 73	860,186	545	6,537,974 58	7,981,768 31
1894	945,434	1,576,801 35	898,484	071	6,849,223 95	8,426,025 28

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda

F. C. CENTRAL MEXICANO y F. C. de TULA á PACHUCA

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO



Construyó M. Valdez de León.

V. B. E. Valasco, jefe de la Sección.

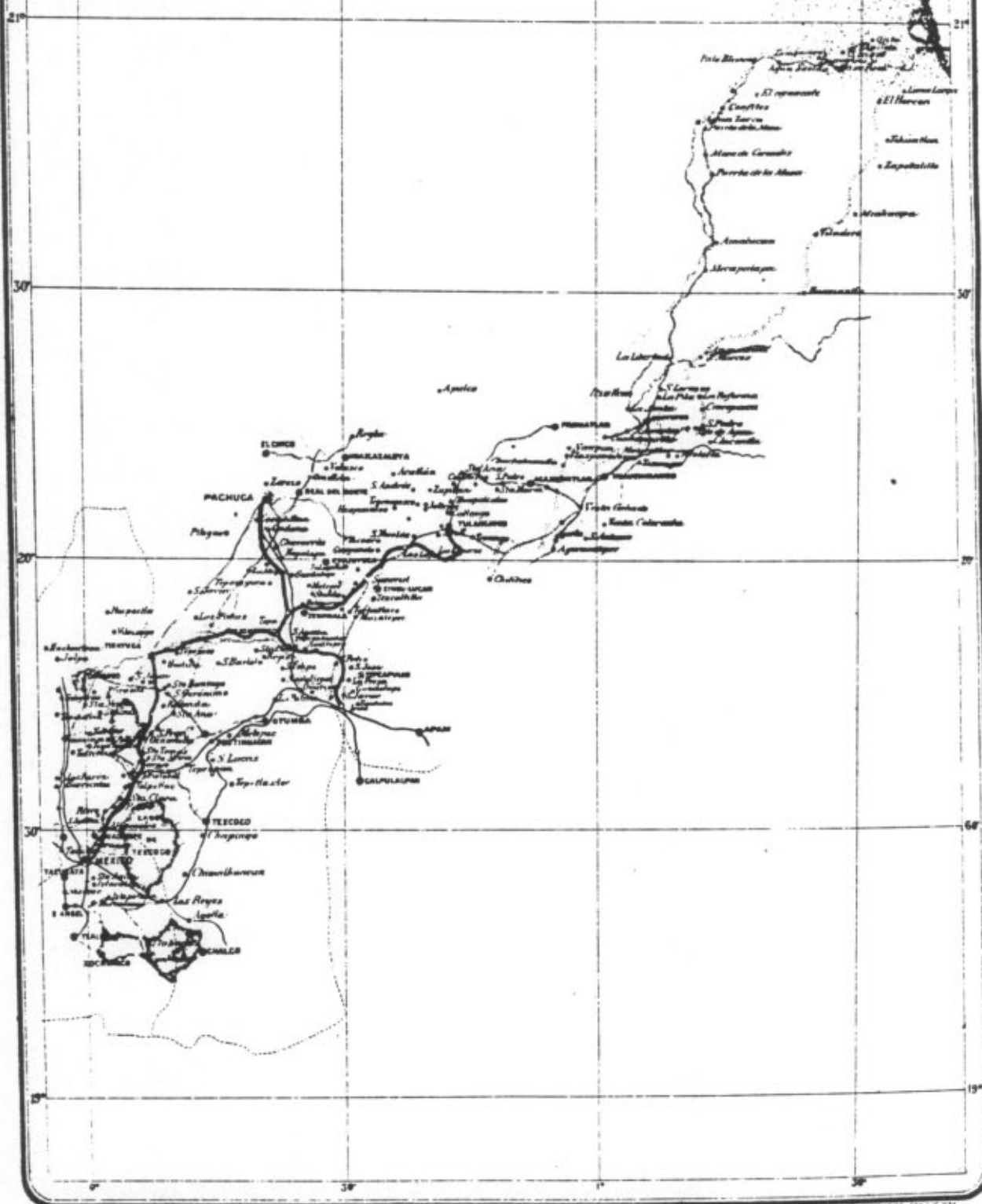
SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

CARTA DE LOS FERROCARRILES
HIDALGO Y DEL NORDESTE

Construyeron y dibujaron:
E. CORDERAS - F. de MIRAT y J.

ESCALA - 1 : 1.172.000.

Y. B. E. VELASCO
Cia. de la Sección



NÚMERO 18.

Ferrocarril de Hidalgo, y línea del Nordeste de México.

(Concesión número 95.)

Itinerarios Jurisdiccionales.

LINEA DE TIZAYUCA A PACHUCA.							
ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES.	DISTANCIAS				
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final		
Hidalgo.....	Pachuca.....	{ Tizayuca Tezontepec San Agustín Tepa Xochihuatán Pachuca	K. M. 0.000 16.200 11.278 6.641 8.700 17.057	K. M. 0.000 16.200 27.478 34.119 42.819 59.876	K. N. 59.876 43.676 32.398 25.757 17.057 0.000		
Hidalgo.....	LINEA DE TEPA A TULANCINGO.						
	{	Pachuca.....	{ Tepa..... Tecajete..... Somoriel..... Las Lajas..... Santiago..... Tulancingo.....	0.000 8.400 11.900 10.586 18.714 5.500	0.000 8.400 20.300 30.886 49.600 55.100	55.100 46.700 34.800 24.214 5.500 0.000	
		LINEA DE TIZAYUCA A ZUMPANGO.					
		Hidalgo.....	Pachuca.....	Tizayuca.....	0.000	0.000	14.224
		México.....	Zumpango.....	Zumpango.....	14.224	14.224	0.000
		Hidalgo.....	LINEA DE SAN AGUSTIN A IROLO.				
			{	Pachuca.....	{ San Agustín..... Tlanalapa..... Irolo.....	0.000 14.063 14.000	0.000 14.063 28.063	28.063 14.000 0.000
LINEA DEL NORDESTE DE MÉXICO.							
Distrito Federal.....	Municipio de México.....			México.....	0.000	0.000	50.400
México.....	{	Tlalnepantla.....	Canal.....	19.000	19.000	31.400	
		Morelos.....	{ Ojo de Agua..... Santa Ana.....	11.400 5.200	30.400 35.600	20.000 14.000	
Hidalgo.....	Pachuca.....	Tizayuca.....	14.800	50.400	0.000		

Como se ha indicado, la Empresa del Ferrocarril Hidalgo posee también la concesión del Ferrocarril del Nordeste de México, haciéndose el tráfico de explotación combinado en ambas líneas; por esta razón se considera que las líneas explotadas por la referida Empresa son las siguientes:

De México á Tizayuca.....	K. M. 50.400
De Tizayuca á Pachuca.....	59.876
De Tepa á Tulancingo.....	55.100
De Tizayuca á Zumpango.....	14.224
De San Agustín á Irolo.....	28.063

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase.....	\$ 0 02½ por kilómetro.
Segunda clase.....	„ 0 02 „
Tercera clase.....	„ 0 01½ „

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por kilómetro y por 1,000 kilos.

Clase especial.....	\$ 0 12
Primera clase.....	„ 0 07
Segunda clase.....	„ 0 05
Tercera clase.....	„ 0 04

Línea del Ferrocarril del Nordeste de México.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 03	por kilómetro.
Segunda clase	„ 0 02	„
Tercera clase	„ 0 01½	„

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje. Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$ 0 12 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Clase especial	\$ 0 12	por kilómetro.
Primera clase	„ 0 06	„
Segunda clase	„ 0 05	„
Tercera clase	„ 0 04	„

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

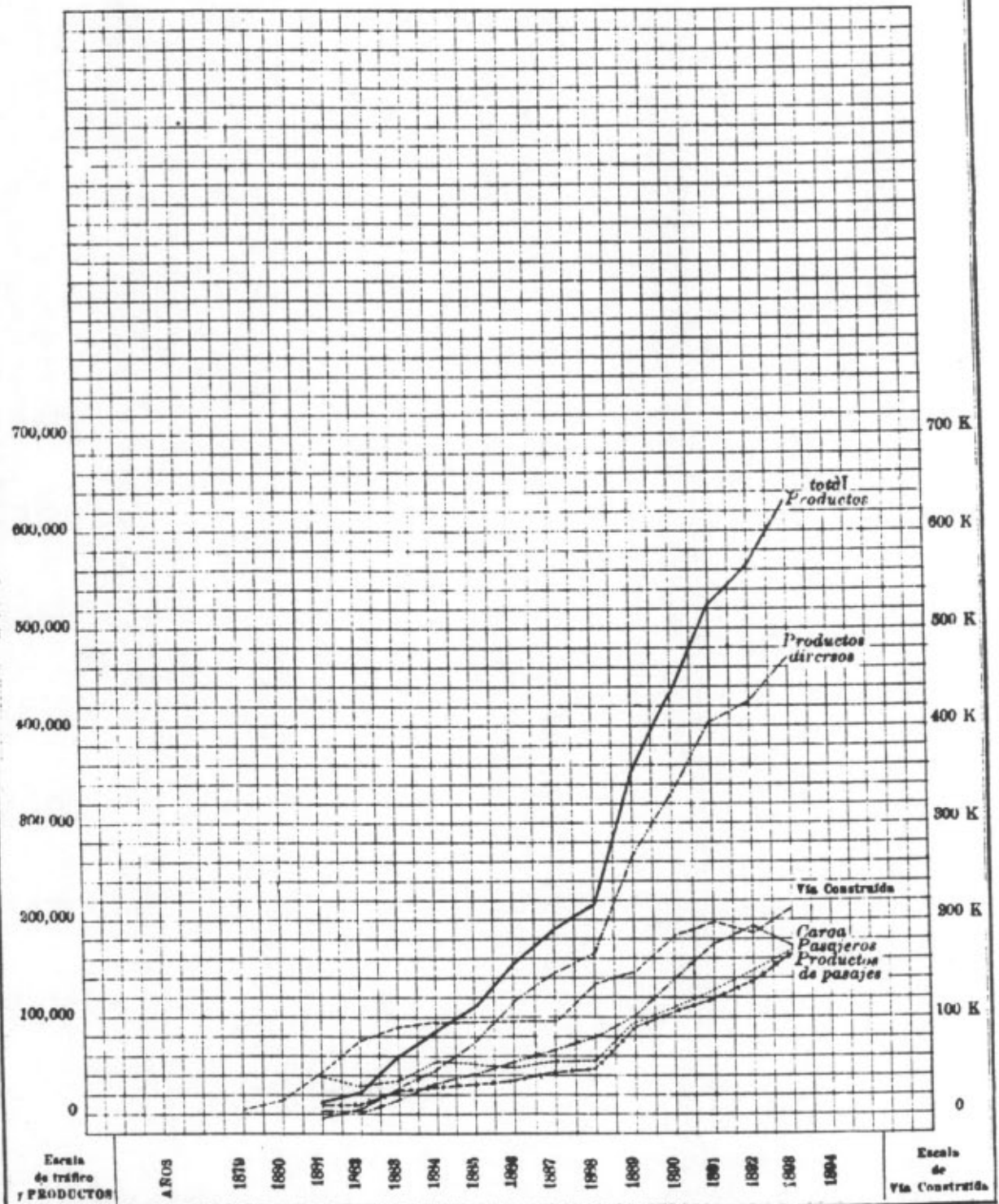
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1881	39,759	\$ 9,897 17	2,264	000	\$ 1,659 36	\$ 11,556 53
1882	30,940	12,270 02	7,624	000	10,442 30	22,712 32
1883	37,198	25,713 04	17,852	283	33,220 80	58,933 84
1884	55,209	32,648 22	34,958	222	54,955 16	87,603 38
1885	51,823	32,295 08	40,960	794	76,710 43	109,005 51
1886	44,666	36,692 27	51,760	395	117,603 55	154,295 82
1887	53,958	43,582 66	65,524	057	145,702 22	189,284 88
1888	55,055	45,805 05	77,203	173	161,773 18	207,578 23
1889	90,241	90,194 56	100,110	733	262,081 27	352,275 83
1890	113,605	106,397 87	137,467	201	328,124 49	434,522 36
1891	127,972	120,128 18	176,432	664	404,735 74	524,863 92
1892	148,540	141,360 09	186,041	471	422,052 91	563,413 00
1893	168,422	161,908 45	178,174	047	468,566 69	630,475 14
1894	214,837	178,477 10	200,685	687	643,700 93	822,178 03

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

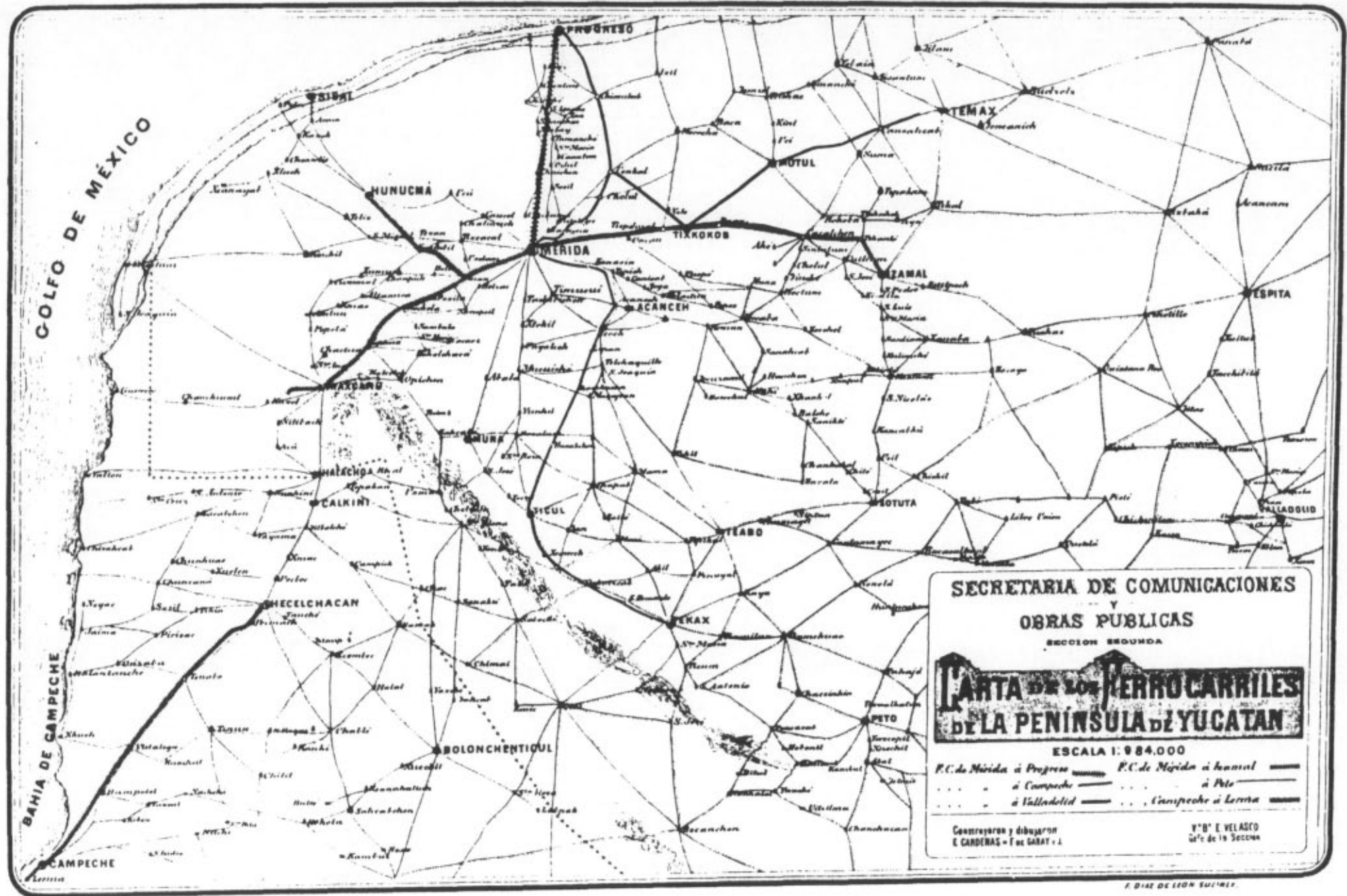
F. C. de HIDALGO y del NORDESTE.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO



Construyó M. Velázquez de Lam.

Vº Bº, E. Velasco, jefe de la Sección.



NÚMERO 23.

Ferrocarril de Mérida á Progreso.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Yucatán.....	Mérida.....	Mérida	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 36.456
		San Ignacio	22.000	22.000	14.456
		Progreso	14.456	36.456	0.000

El desarrollo de la línea del Ferrocarril de Mérida á Progreso es de 36 kilómetros 456 metros, los cuales son explotados conforme á los datos siguientes:

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase.....	\$ 0 02½ por kilómetro.
Segunda clase	0 01½ " "
Tercera clase	0 00½ " "

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje por kilómetro y por tonelada de 1,000 kilos \$0 10.

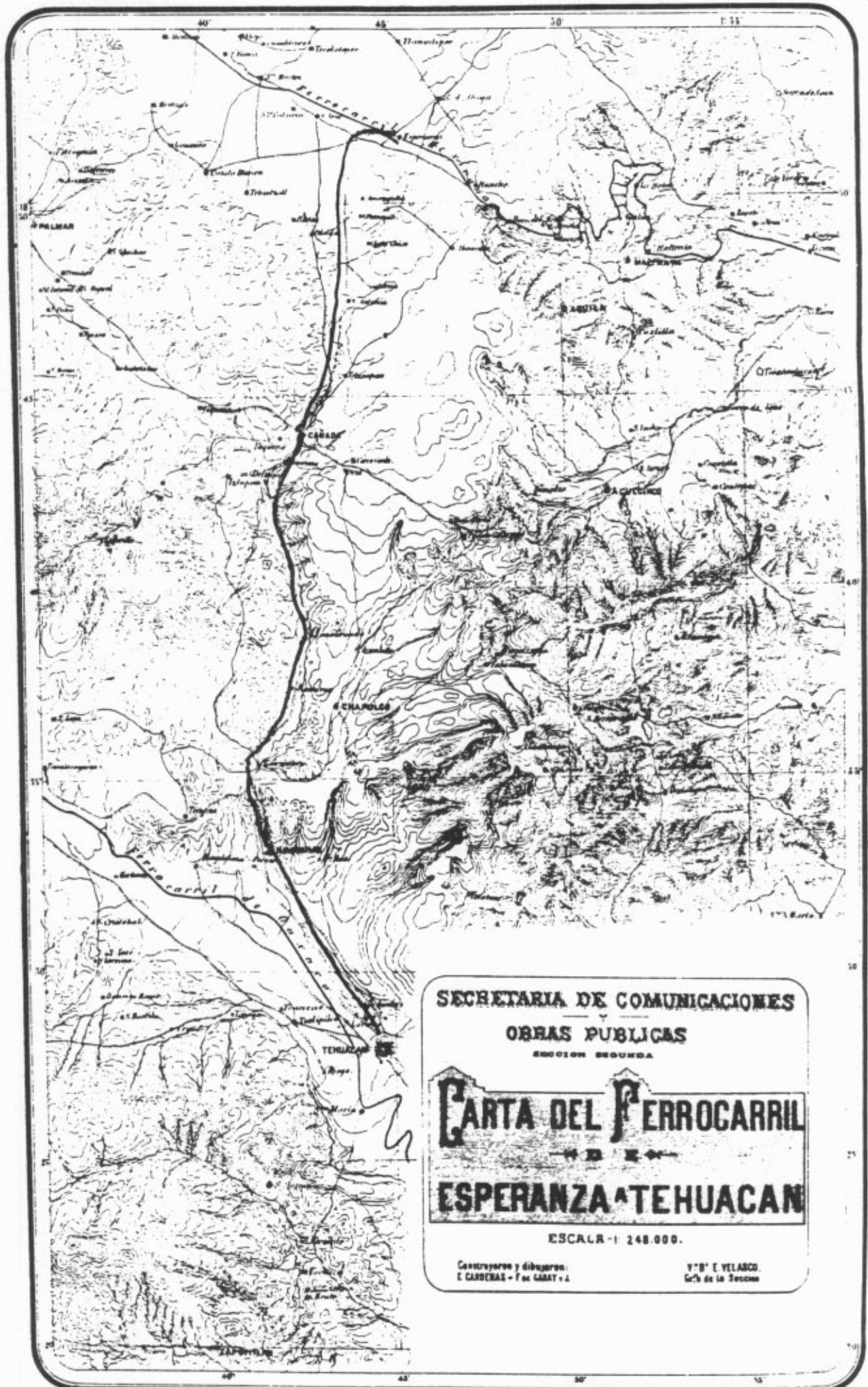
TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase	0 04 " "
Tercera clase	0 02½ " "

RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilom		
1881	56,085	28,639 50	.....	..	53,236 00	81,875 50
1882	84,016	37,642 38	41,934	297	75,242 88	112,885 26
1883	83,231	36,239 83	59,859	715	108,248 80	144,488 63
1884	87,159	37,940 54	95,962	902	139,299 59	177,240 13
1885	64,173	29,078 41	79,611	737	120,389 13	149,467 54
1886	77,139	33,353 16	58,239	254	78,168 66	111,521 82
1887	85,044	22,844 42	46,055	714	52,995 68	75,840 10
1888	109,997	29,812 76	30,872	512	64,291 88	94,104 64
1889	158,534	56,763 81	44,619	200	97,017 37	153,781 18
1890	162,701	55,566 97	53,949	818	89,139 81	144,706 78
1891	129,989	46,155 85	34,486	000	67,460 18	113,616 03
1892	108,119	36,538 45	28,856	499	83,593 75	120,132 20
1893	91,291	39,276 08	34,406	476	96,230 47	135,506 55
1894	79,653	33,387 18	38,659	401	68,513 05	101,900 23



NÚMERO 26.

Ferrocarril de Tehuacán á Esperanza.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Puebla	Chalchicomula	Esperanza	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 50.000
		Cañada	17.000	17.000	33.000
	Tehuacán	Carmen	18.000	35.000	15.000
		Miahuatlán	4.500	39.500	10.500
		Tehuacán	10.500	50.000	0.000

La línea del Ferrocarril de Tehuacán á Esperanza, tiene un desarrollo de 50 kilómetros, que explota la Empresa respectiva.

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase	0 02 "
Tercera clase	0 01 "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje, por tonelada de 1,000 kilogramos \$ 0 50 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 14 por kilómetro.
Segunda clase	0 12 "
Tercera clase	0 10 "

TARIFAS ESPECIALES.

	1ª clase	2ª clase	3ª clase	Plataforma para carga
DE TEHUACÁN				
á Miahuatlán	\$ 6 00	\$ 5 00	\$ 4 00	\$ 4 00
á Llano Grande	14 00	12 00	10 00	10 00
á Cañada Morelos	20 00	17 00	14 00	14 00
á Esperanza	28 00	24 00	20 00	20 00
DE MIAHUATLÁN				
á Tehuacán	\$ 6 00	\$ 5 00	\$ 4 00	\$ 4 00
á Llano Grande	8 00	7 00	6 00	6 00
á Cañada Morelos	14 00	12 00	10 00	10 00
á Esperanza	22 00	19 00	16 00	16 00
DE LLANO GRANDE				
á Miahuatlán	\$ 8 00	\$ 7 00	\$ 6 00	\$ 6 00
á Tehuacán	14 00	12 00	10 00	10 00
á Cañada Morelos	6 00	5 00	4 00	4 00
á Esperanza	14 00	12 00	10 00	10 00
DE CAÑADA MORELOS				
á Llano Grande	\$ 6 00	\$ 5 00	\$ 4 00	\$ 4 00
á Miahuatlán	14 00	12 00	10 00	10 00
á Tehuacán	20 00	17 00	14 00	14 00
á Esperanza	8 00	7 00	6 00	6 00
DE ESPERANZA				
á Cañada	\$ 8 00	\$ 7 00	\$ 6 00	\$ 6 00
á Llano Grande	14 00	12 00	10 00	10 00
á Miahuatlán	22 00	19 00	16 00	16 00
á Tehuacán	28 00	24 00	20 00	20 00

144

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

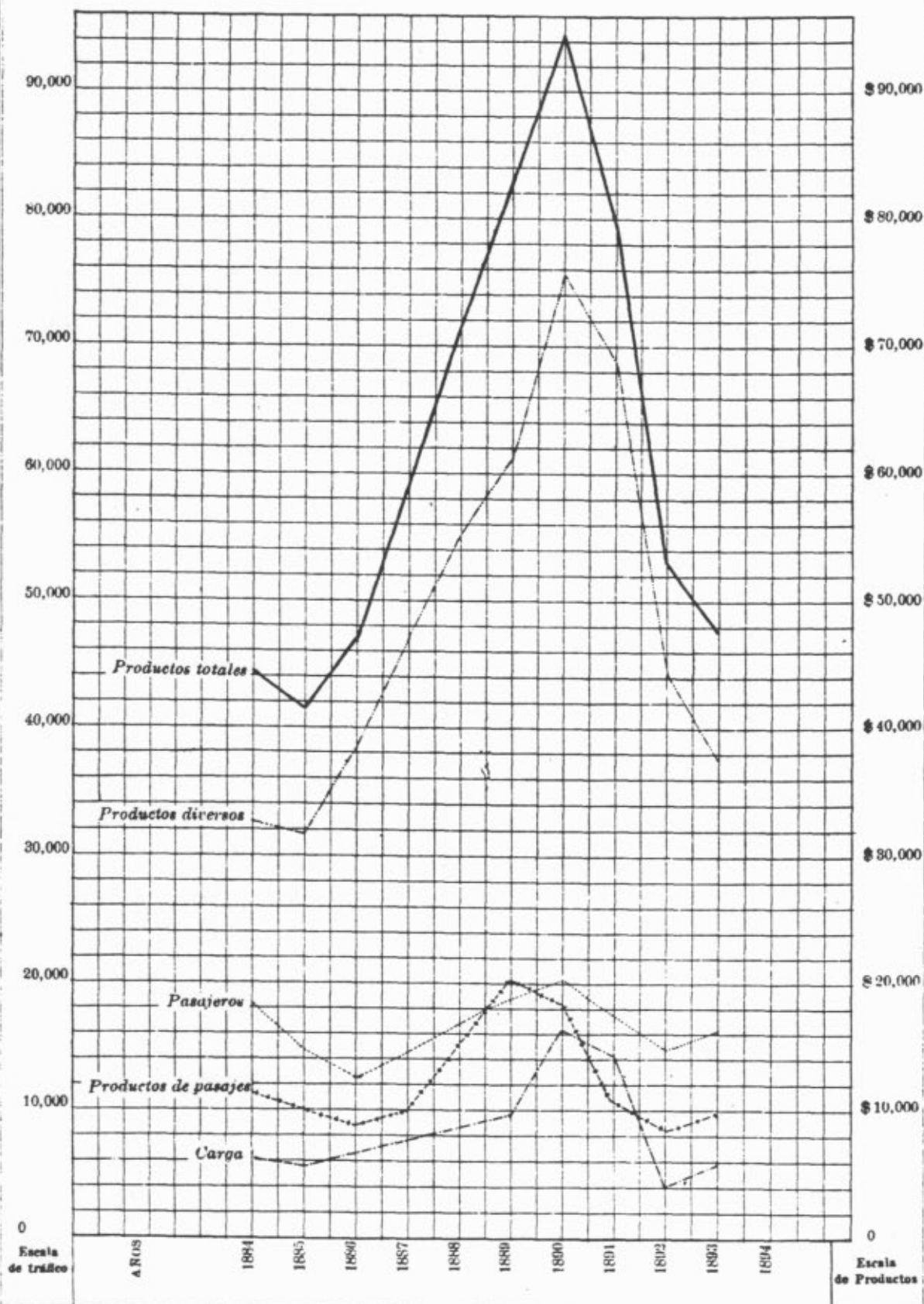
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1884	18,313	11,427 64	6,043	813	32,921 87	44,349 51
1885	15,049	10,077 20	5,857	257	31,905 66	41,982 86
1886	12,942	9,111 04	6,003	705	38,271 80	47,382 84
1887	14,848	10,080 15	7,669	730	47,437 17	57,517 92
1888	17,116	15,376 57	8,764	045	54,500 93	69,877 50
1889	19,385	20,673 00	9,858	360	61,564 09	82,237 09
1890	20,462	18,459 96	16,625	870	75,744 37	94,204 33
1891	17,426	11,087 06	14,381	340	68,684 08	79,771 14
1892	15,102	8,792 35	4,179	510	44,602 09	53,394 44
1893	16,096	9,411 51	5,663	530	37,997 45	47,408 96
1894	.....	.....	.....	...	.....	.....

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de TEHUACAN á ESPERANZA

DIAGRAMA DE TRAFICO.



Construyó M. Velázquez de León.

V. B. E. Velasco, jefe de la Sección.

Ferrocarril de Mérida á Peto.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
			K. M.	K. M.	K. M.
Yucatán	Mérida	Mérida	0.000	0.000	104.000
		Kanasín	8.000	8.000	100.000
	Acanceh	Acanceh	17.000	25.000	83.000
		Tecoh	8.000	33.000	75.000
		Lepan	5.000	38.000	70.000
	Ticul	Xcauchakan	9.000	47.000	61.000
		Hunucben	11.000	58.000	50.000
		Ticul	17.000	75.000	33.000
	Tekax	Oxkutzcab	15.000	90.000	18.000
		Akil	9.000	99.000	9.000
		Tekax	9.000	108.000	0.000

La Empresa del Ferrocarril de Mérida á Peto tiene en explotación el tramo de 108 kilómetros que median entre Mérida y Tekax.

TARIFA DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 02	por kilómetro.
Segunda clase	0 01½	"
Tercera clase	0 01	"

A cada adulto se le libran 25 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje. Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$ 0 10 por kilómetro.

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Clase especial	\$ 0 12	por kilómetro.
Primera clase	0 06	"
Segunda clase	0 05	"
Tercera clase	0 04	"

TARIFAS ESPECIALES.

TRENES DE PASAJE.

Por un tren llevando un furgón junto á la máquina y un carro de pasajeros.
Pago anticipado.

ESTACIONES		DISTANCIA EN KENTROS.		PRECIOS
		Parcial	Total	
De Mérida á Kanasín	ó viceversa	8	8	\$ 16 00
" á Acanceh	"	17	25	50 00
" á Tecoh	"	8	33	66 00
" á Lepan	"	5	38	76 00
" á Xcauchakan	"	9	47	94 00
" á Hunucben	"	11	58	116 00
" á Ticul	"	17	75	150 00
" á Oxkutzcab	"	15	90	180 00
" á Akil	"	9	99	198 00
" á Tekax	"	9	108	216 00

ADVERTENCIAS.—Cuando el tren se pida para ida y vuelta, se cobrará por la vuelta un descuento del 50 por 100 de estas tarifas, pero sólo podrá detenerse el tren por dos horas de espera.

Cuando el servicio sea de noche se cobrarán estas tarifas con un recargo del 50 por 100.

Cuando el tren se pida con más de un coche de pasajeros se cobrará por cada uno que se aumente, el recargo de un 25 por 100.

Este servicio sólo se prestará sin alterar en lo más mínimo el Itinerario de los trenes ordinarios.

NOTA.—Cuando el servicio sea mixto se cobrará por cada carro de carga, el flete que cause *Por Entero* conforme á la Tarifa común.

TRENES DE CARGA.

Por un carro de porte de 10 toneladas.
Pago anticipado.

ESTACIONES			DISTANCIA EN KMTROS.		PRECIOS
			Parcial	Total	
De Mérida á Kanasin	ó viceversa	.....	8	8	\$ 16 00
" á Acanceh	"	.....	17	25	50 00
" á Tecoh	"	.....	8	33	66 00
" á Lepad	"	.....	5	38	76 00
" á Xcanchakan	"	.....	9	47	94 00
" á Hnnabehen	"	.....	11	58	116 00
" á Ticul	"	.....	17	75	150 00
" á Oxkutzcab	"	.....	15	90	180 00
" á Akil	"	.....	9	99	198 00
" á Tekax	"	.....	9	108	216 00

ADVERTENCIAS.—Cuando el tren se pida para ida y vuelta se cobrará por la vuelta un descuento de un 50 por 100 de estas tarifas, pero sólo se detendrá dos horas á la espera.

Cuando el servicio sea de noche, se cobrarán estas tarifas con un recargo del 50 por 100.

Cuando el tren se pida con más de un carro de carga, se cobrará por cada uno el valor del carro *Por Estero* conforme á la Tarifa común.

Este servicio sólo se prestará sin alterar ó interrumpir en lo más mínimo, la marcha de los trenes ordinarios.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

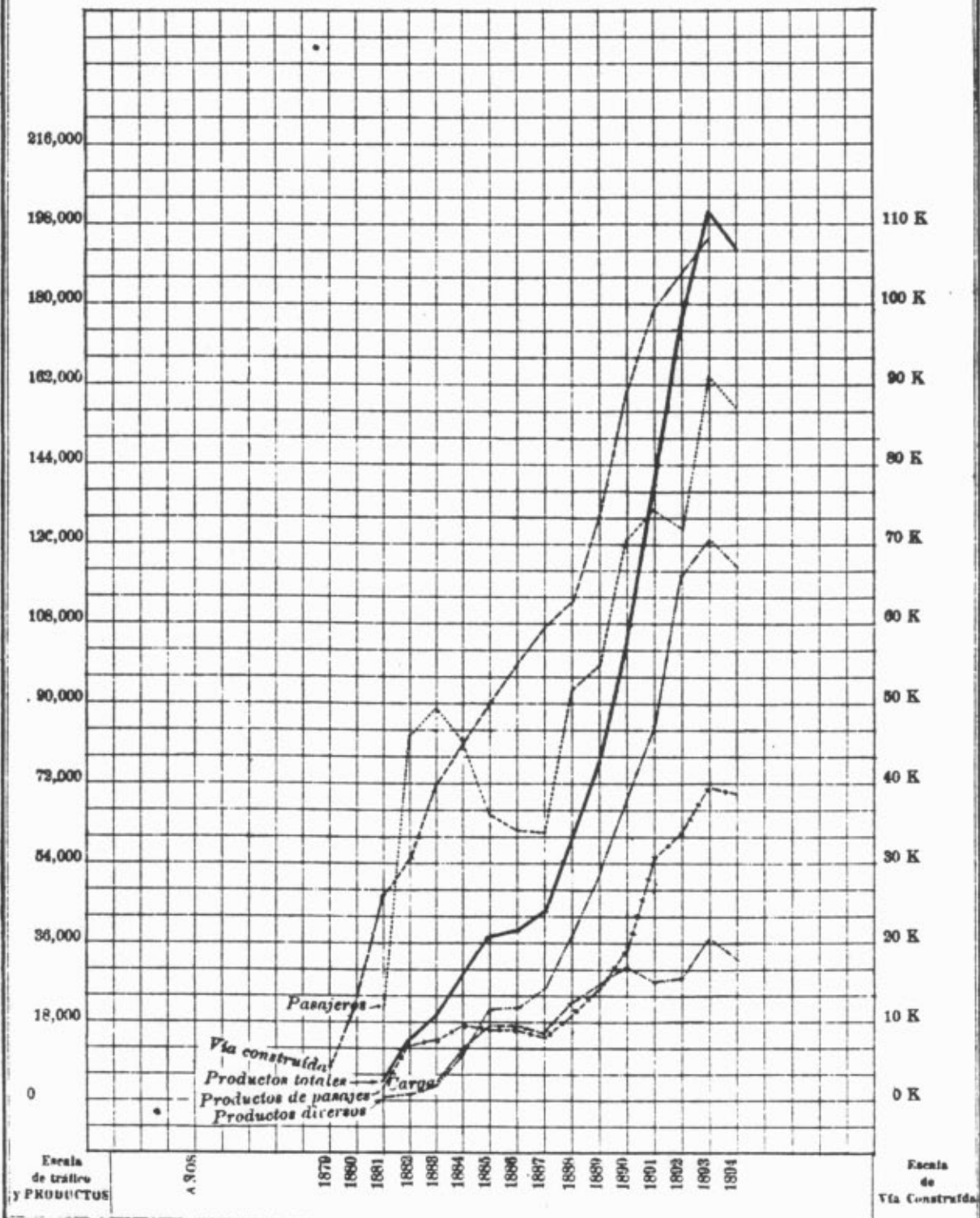
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1881	22,852	\$ 3,913 69	.....	...	\$ 430 60	\$ 4,344 29
1882	81,102	12,293 58	.....	...	2,637 42	14,930 99
1883	88,920	14,422 31	5,654	115	4,833 23	19,255 54
1884	81,566	17,818 29	11,063	915	11,588 49	29,406 78
1885	64,118	16,795 70	16,919	464	20,222 10	37,017 80
1886	62,983	16,728 82	17,368	079	21,710 91	38,439 73
1887	62,763	15,943 55	15,827	969	26,619 71	42,563 26
1888	92,773	22,146 61	20,231	714	37,013 76	59,160 37
1889	99,761	25,351 70	25,397	822	52,553 95	77,905 65
1890	126,978	34,514 70	30,024	477	69,390 02	103,904 72
1891	134,438	55,007 97	27,106	666	85,602 24	140,610 21
1892	129,163	59,742 62	28,266	475	118,214 20	177,956 82
1893	163,852	71,970 64	36,202	439	128,115 61	200,086 25
1894	157,311	70,898 03	32,260	765	121,547 79	192,445 82

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de MERIDA á PETO.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y
OBRAS PUBLICAS

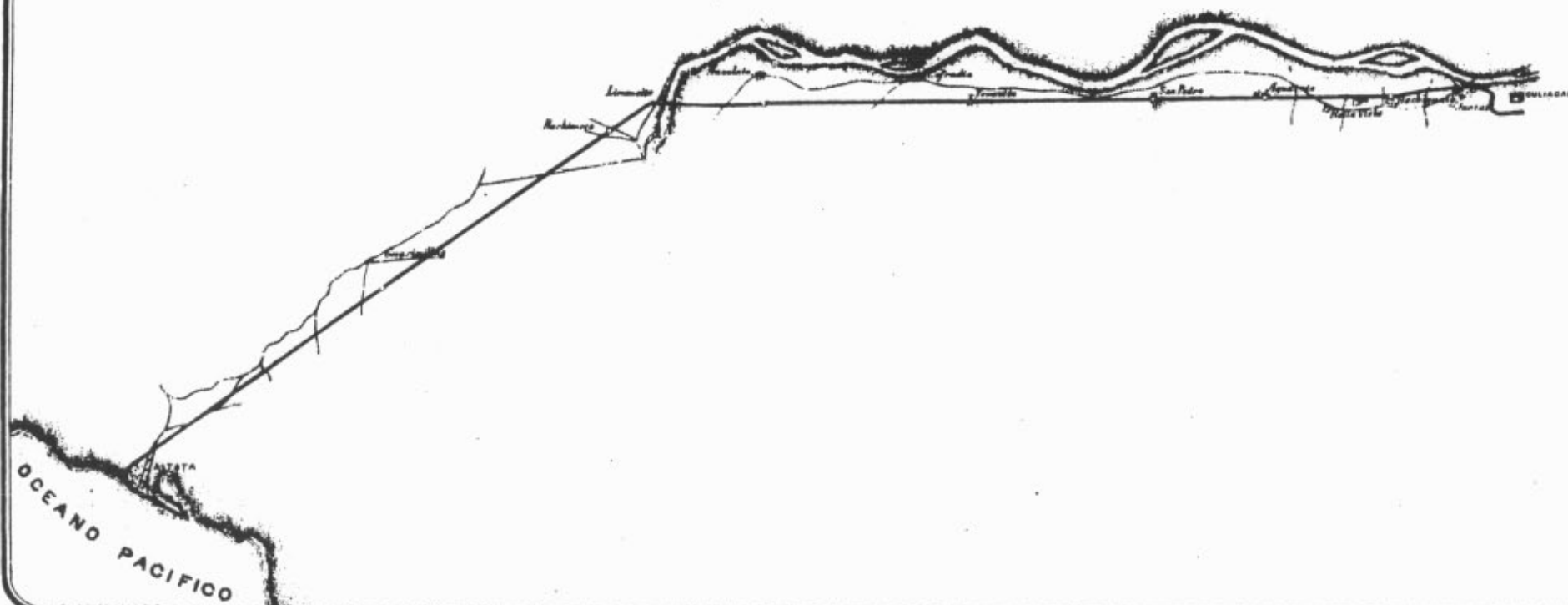
SECCION SEGUNDA

CARTA DEL FERROCARRIL DE ALTATA-CULIACAN

ESCALA-1: 252,000.

Contruyeron y dibujaron:
E. CARDENAS - F. de SARAT - J.

V. B. E. VELASCO,
Jefe de la Seccion



NÚMERO 31.

Ferrocarril de Sinaloa y Durango.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Sinaloa.....	Culiacán	Altata	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 61.927
		Gnosimillas.....	15.000	15.000	46.927
		Bachineto.....	10.000	25.000	36.927
		Limoncito.....	2.000	27.000	34.927
		Navolato.....	4.000	31.000	30.927
		Yevavito.....	8.000	39.000	22.927
		San Pedro.....	7.000	46.000	15.927
		Aguaruto.....	4.000	50.000	11.927
		Bachihualato.....	4.000	54.000	7.927
		Las Flores.....	3.000	57.000	4.927
		Culiacán.....	4.927	61.927	0.000

La Empresa del Ferrocarril de Sinaloa y Durango explota la línea de Altata á Culiacán que tiene una longitud de 61 kilómetros 927 metros.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase.....	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase.....	0 02 "
Tercera clase.....	0 01½ "

Por cada pasaje se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje por tonelada de 1,000 kilogramos \$ 0 10.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase.....	\$ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase.....	0 04 "
Tercera clase.....	0 03 "

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

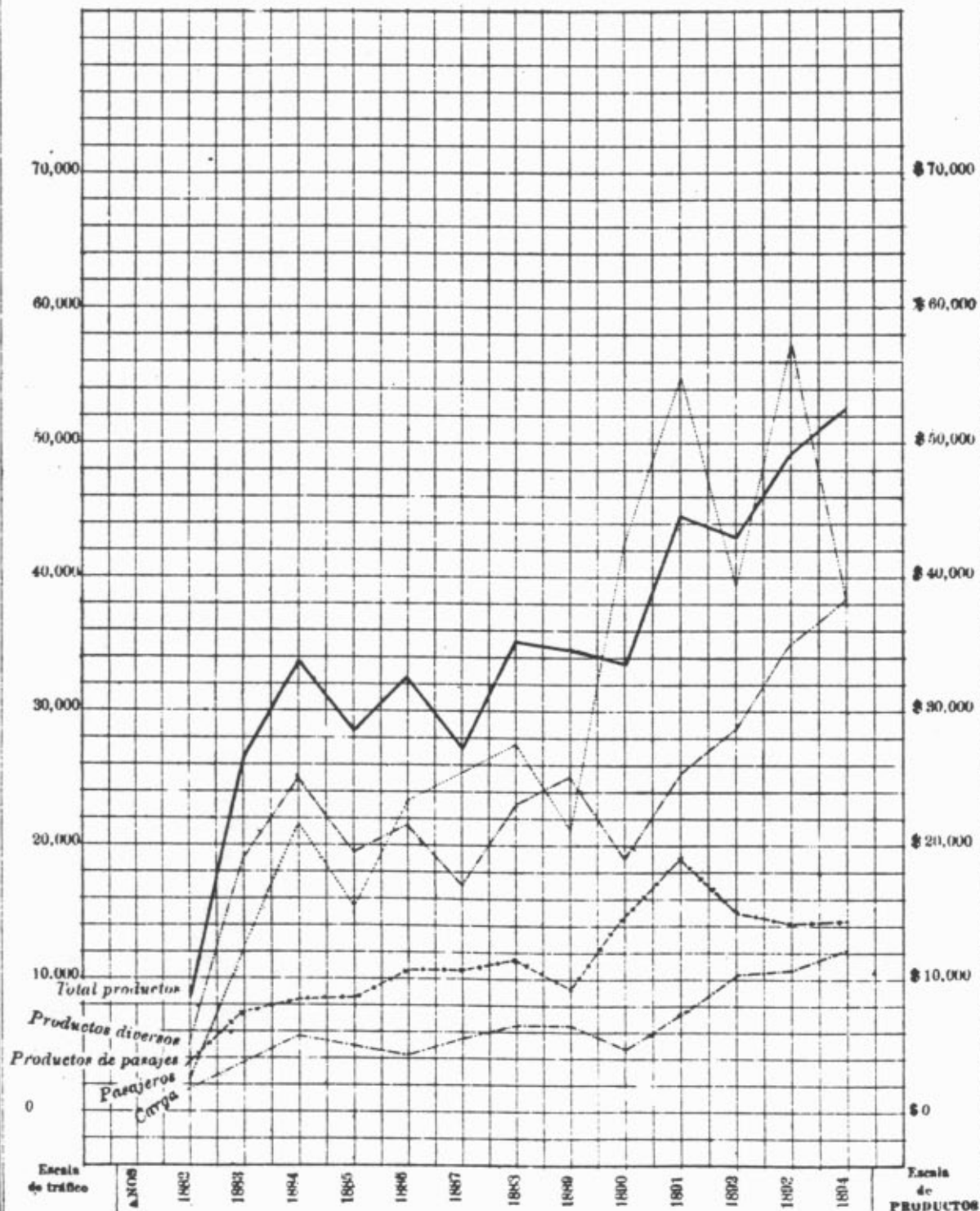
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1882	2,727	\$ 3,712 04	1,864	589	\$ 5,155 65	\$ 8,327 69
1883	12,251	7,816 94	3,913	477	18,717 39	26,534 33
1884	21,776	8,584 57	5,962	325	25,019 62	33,604 19
1885	15,816	8,786 88	4,953	364	19,719 92	28,506 80
1886	23,171	10,681 46	4,316	116	21,880 39	32,561 85
1887	25,487	10,705 56	5,962	325	16,661 71	27,367 27
1888	27,904	11,459 15	6,736	532	23,650 34	35,109 49
1889	21,850	9,318 46	6,535	246	25,537 79	34,856 25
1890	42,987	14,871 77	4,722	749	18,911 41	33,783 18
1891	54,678	19,170 23	7,442	886	25,381 35	44,551 58
1892	39,494	14,837 39	10,371	701	28,131 17	42,968 56
1893	56,503	14,152 07	10,893	822	35,205 12	49,357 19
1894	38,451	14,040 41	12,093	568	38,393 29	52,433 60

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de SINALOA y DURANGO,
(Altata á Culiacán.)

DIAGRAMA DE TRAFICO.



NÚMERO 33.

Ferrocarril de Mérida á Campeche.

Itinerarios Jurisdiccionales.

LINEA DE MERIDA A MAXCANU.					
ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Yucatán	{	Mérida	K. M.	K. M.	K. M.
		Hunucmá	0.000	0.000	59.152
		Maxcanú	16.000	16.000	43.152
		Chochohá	18.000	34.000	25.152
		San Bernardo	16.000	50.000	9.152
		Maxcanú	9.152	59.152	0.000
Campeche	LINEA DE CAMPECHE A HECELCHAKAN.				
	{	Campeche	0.000	0.000	56.000
		Concepción	15.000	15.000	41.000
	{	Esperanza	9.000	24.000	32.000
		Tenabo	16.000	40.000	16.000
		Pomuch	12.000	52.000	4.000
		Hechelchacán	4.000	56.000	0.000
		RAMAL DE UMAN A HUNUCMA.			
	{	Uman	0.000	0.000	20.375
		Texán	11.000	11.000	9.375
Hunucmá		9.375	20.375	0.000	

La Empresa del Ferrocarril de Mérida á Campeche explota las líneas siguientes:

	K. M.
De Mérida á Maxcanú	59.152
„ Campeche á Hecelchacán	56.000
Ramal de Uman á Hunucmá	20.375

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase	\$ 0 02 por kilómetro.
Segunda clase	0 01½ „
Tercera clase	0 01 „

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos \$0 10 por kilómetro.

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase	0 05 „
Tercera clase	0 04 „

RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN.

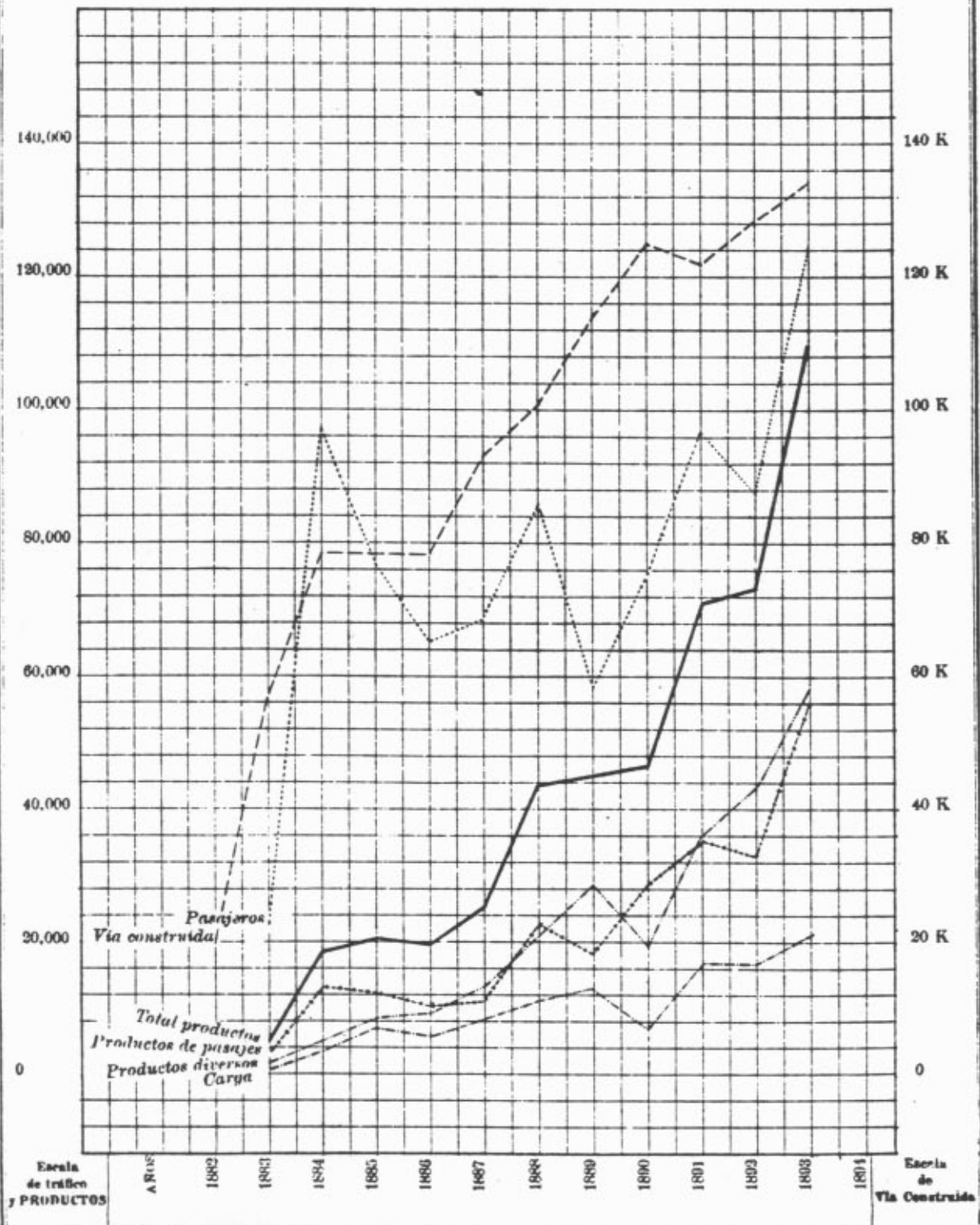
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1883	22,944	\$ 3,586 10	462	169	\$ 1,120 32	\$ 4,706 42
1884	97,295	13,161 59	3,952	565	5,203 67	18,365 26
1885	76,135	12,535 94	7,794	570	9,346 31	21,842 25
1886	65,274	10,779 44	6,265	722	9,579 90	19,359 34
1887	68,883	11,793 63	8,106	813	13,263 22	25,056 85
1888	86,329	22,172 11	11,514	018	21,106 70	43,278 81
1889	58,383	17,017 46	12,534	035	28,300 44	45,317 90
1890	75,496	28,939 04	6,779	458	19,057 69	47,996 73
1891	96,994	35,303 04	17,328	478	36,035 70	71,338 74
1892	87,954	33,598 11	17,363	510	39,330 26	72,928 37
1893	124,983	56,034 03	21,775	101	53,390 97	109,425 00
1894	.....	.....	.....	...	.....	.....

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de MERIDA á CAMPECHE.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



NÚMERO 34.

Ferrocarril de Campeche á Lerna.

Las dos poblaciones, Campeche y Lerma, se encuentran en el Estado de Campeche, Distrito de Campeche.

La Empresa del Ferrocarril de Campeche á Lerma explota el tramo de 6 kilómetros que media entre ambas poblaciones.

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase.....	\$ 0 02	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 01½	„
Tercera clase.....	0 01	„

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$0.10 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase.....	* 0 06	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 05	"
Tercera clase.....	0 04	"

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

Años	* Pasajeros	Productos de pasajes
1892	7,200	\$ 648 00
1893	9,504	855 36
1894		

NÚMERO 36.

Ferrocarril de Mérida á Valladolid.

Itinerarios Jurisdiccionales.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Yucatán	{	Mérida	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 77.240
		Cholul	11.500	11.500	65.710
		Conkal	4.420	15.920	61.320
		Tixkokob	15.185	31.105	46.135
		Motul	14.895	46.000	31.240
		Cansalcab	20.960	66.960	10.220
		Cahuacá	10.280	77.240	0.000
LINEA DE CONKAL A PROGRESO.					
		Conkal	0.000	0.000	30.688
		Chicxulub	7.613	7.613	23.075
		Progreso	23.075	30.688	0.000

La Empresa del Ferrocarril de Mérida á Valladolid explota las líneas siguientes:

	K. M.
De Mérida á Cahucá	77.240
„ Conkal á Progreso	30.688

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase.....	\$ 0 01½	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 01	„
Tercera clase.....	0 00½	„

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase.....	\$ 0 05	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 04	"
Tercera clase.....	0 03	"

Exceso de equipaje: diez centavos por kilómetro. Por cada boleto de pasaje se libran 25 kilogramos de equipaje.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

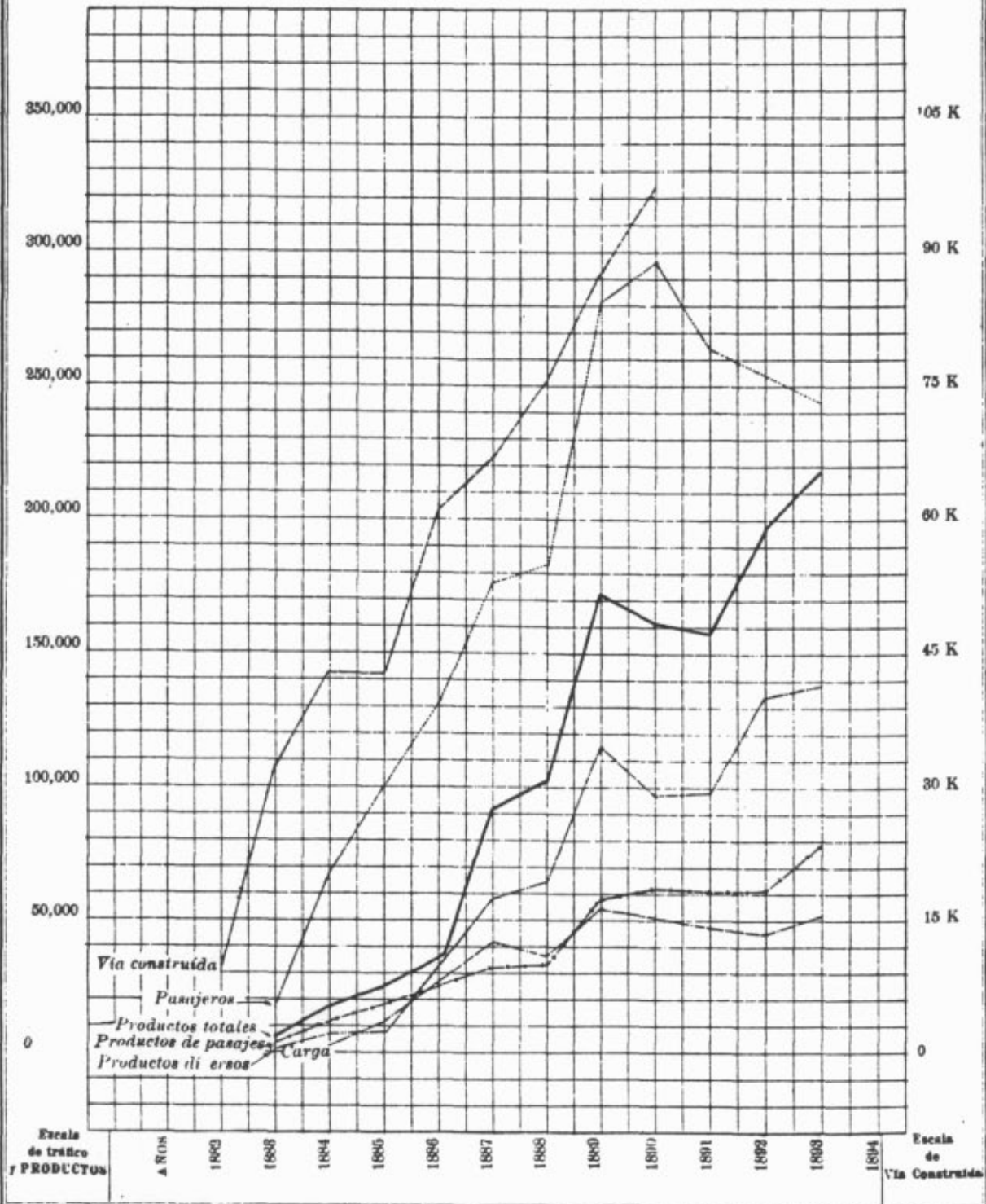
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1883	18,123	\$ 2,570 17	.....	...	\$ 609 18	\$ 3,179 35
1884	75,541	12,593 63	4,248	788	5,287 96	17,883 59
1885	100,015	18,548 61	6,040	957	8,487 63	27,036 24
1886	132,210	25,798 73	25,181	498	33,276 45	29,075 18
1887	176,501	32,298 87	41,496	479	58,096 41	90,395 28
1888	183,973	37,957 45	35,975	207	65,864 26	103,821 71
1889	280,348	53,691 70	54,206	189	115,032 74	173,724 44
1890	295,034	63,485 18	50,781	662	96,611 23	160,096 41
1891	264,781	60,366 76	47,064	535	98,212 31	158,579 07
1892	254,344	61,573 70	46,124	159	134,209 85	195,783 55
1893	244,040	79,223 48	50,633	534	139,384 68	218,608 16
1894	.....	.....	.....	..	.....	.....

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de MERIDA á VALLADOLID.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



NÚMERO 38.

Ferrocarril de Tlalmanalco.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
México	Chalco	Chalco	K. M.	K. M.	K. M.
		E. La Compañía	0.000	0.000	26.650
		H. La Compañía	2.000	2.000	24.650
		Miraflores	3.000	5.000	21.650
		Tlalmanalco	7.000	12.000	14.650
		Tlalmanalco	4.000	16.000	10.650
		San Juan	3.000	19.000	7.650
		Zavaleta	1.000	20.000	6.650
		Santo Tomás	2.000	22.000	4.650
		San Antonio	2.000	24.000	2.650
		Amecameca	2.650	26.650	0.000

La línea del Ferrocarril de la Compañía á Tlalmanalco, Chalco y Amecameca, tiene un desarrollo de 26 kilómetros 650 metros, que se hallan en explotación.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 01½ por kilómetro.
Segunda clase	0 01 "
Tercera clase	0 00½ "

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos \$ 0 10 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase	0 05 "
Tercera clase	0 04 "

La tarifa de trenes especiales es: de veinticinco centavos por kilómetro en servicio diurno y cincuenta centavos en el nocturno.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1883	39,688	\$ 4,022 44	10,813	000	\$ 5,564 91	\$ 9,587 35
1884	40,211	4,596 80	9,641	000	7,276 95	11,873 75
1885	41,226	4,577 43	7,466	713	6,830 06	11,740 49
1886	41,905	4,621 28	6,845	349	6,360 51	10,981 79
1887	47,808	5,098 09	8,083	538	6,788 75	11,886 84
1888	46,150	5,076 97	10,722	122	9,164 56	14,241 53
1889	49,866	5,536 16	13,710	170	11,566 53	17,102 69
1890	55,345	6,654 20	24,988	131	12,019 62	18,673 82
1891	61,236	6,765 86	15,469	050	12,684 68	19,450 54
1892	62,618	7,225 65	12,303	020	9,853 83	17,079 48
1893	60,835	6,492 30	18,572	715	15,430 59	21,922 89
1894	.....	.....	.....	...	.....	.....

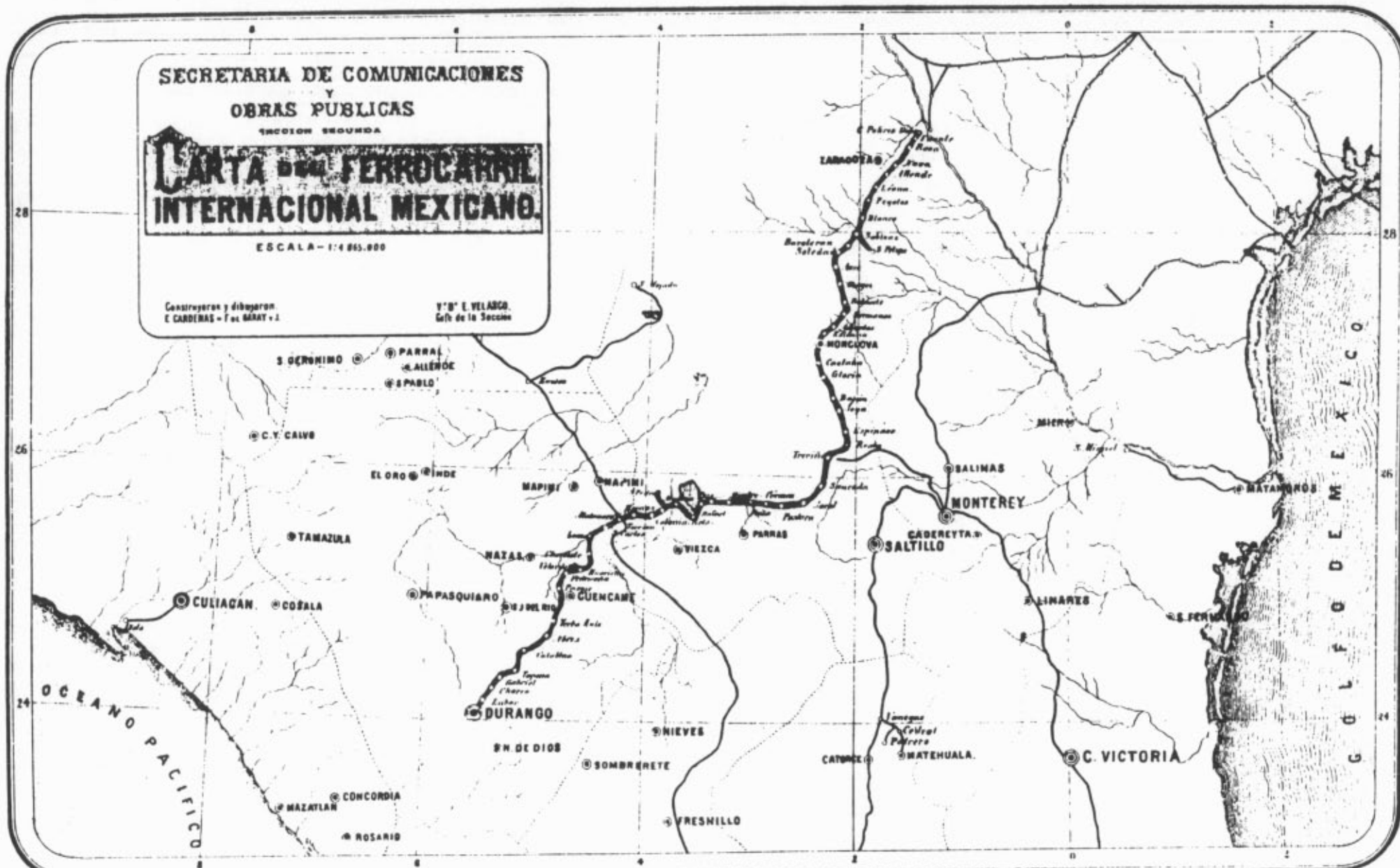
SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
TERCERA SECCION

CARTA DEL FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO.

ESCALA - 1:4 865,000

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - Fac. MARAT - J.

Y. B. E. VELAZCO,
Cofe de la Seccion



NÚMERO 40.

Ferrocarril Internacional Mexicano.

Itinerario Jurisdiccional.

LINEA DE CIUDAD PORFIRIO DIAZ A DURANGO.					
ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Coahuila	Río Grande	Porfirio Díaz	K. M.	K. M.	K. M.
		Fuente	0.000	0.000	809.510
		Ros	6.540	6.540	862.970
		Nava	7.060	13.600	855.910
		Alteude	26.200	39.800	829.710
		Leona	11.960	51.760	817.750
		Peyotes	14.940	66.700	802.810
		Blanco	15.640	82.340	787.170
		Sabinas	21.430	103.770	765.740
		Soledad	12.850	116.620	752.890
		Baroterán	15.250	132.470	737.040
		Aura	10.650	143.120	726.390
		Obuys	14.120	157.240	712.270
		Obuys	15.290	172.330	696.980
		Balnarte	15.130	187.660	681.850
	Monclova	Hermanas	10.690	198.350	671.160
		Adjuntas	21.230	219.580	649.930
		Estancia	13.570	233.150	636.360
		Monclova	4.770	237.920	631.590
		Castaño	18.560	256.480	613.030
	Centro	Gloria	14.920	271.400	598.110
		Buján	19.590	290.990	598.520
		Joya	12.420	303.410	586.100
		Espinazo	20.410	323.820	545.690
		Reuta	12.080	335.900	533.610
		Treviño	22.760	358.660	510.750
		Sauceda	26.040	384.800	484.710
		Jaral	24.760	409.560	459.950
		Pastora	23.020	432.580	436.930
		Carmen	21.610	454.190	415.320
	Parras	Paila	23.970	478.160	391.350
		Minibre	19.770	497.930	371.680
		Rafael	16.540	514.370	353.140
		Pozo	12.970	527.340	342.170
		Bola	11.290	538.630	330.880
	Viesca	Mayrán	13.480	552.110	317.400
		Hornos	10.870	562.980	306.530
		Colonia	13.410	576.390	293.120
		Matamoros	17.620	594.010	275.500
		Torreón	22.540	616.550	252.960
Durango	Mapimí	San Carlos	8.050	624.600	244.910
		Loma	15.740	640.340	229.170
		Chocolate	19.280	659.620	209.890
		Huachic	20.870	680.490	189.020
		Pedriceña	15.200	695.690	173.220
	Cuencamé	Pasaje	25.640	721.330	142.180
		Yerbavis	24.540	745.870	123.640
		Noria	21.580	767.450	102.060
		Catalina	12.760	780.210	89.300
		Tapona	12.150	792.360	77.150
	San Juan del Río	Gabriel	22.040	814.400	55.110
		Chorro	16.930	831.330	38.180
		Labor	26.420	857.750	11.760
	Durango	Durango	11.760	869.510	0.000
	RAMAL DE SABINAS.				
Coahuila	Monclova	Empalme	0.000	0.000	19.810
		Felipe	17.430	17.430	2.380
		Hondo	2.380	19.810	0.000
RAMAL DE SAN PEDRO.					
Coahuila	Viesca Parras	Hornos	0.000	0.000	23.040
		San Pedro	23.400	23.400	0.000
RAMAL DE VELARDEÑA.					
Durango	Cuencamé	Pedriceña	0.000	0.000	9.370
		Velardeña	9.370	9.370	0.000

La Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano tiene en explotación las siguientes líneas:

	K. M.
De Ciudad Porfirio Díaz a Durango	869.510
" Sabinas a Hondo	19.810
" Hornos a San Pedro	23.400
" Pedriceña a Velardeña	9.370

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase	\$ 0 04 por kilómetro.
Segunda clase	0 03 "
Tercera clase	0 02 "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, con arreglo a la clase especial.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.

MENOS DE CARRO ENTERO.

	Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 12	\$ 12 00	\$ 12 00
" 101 a 200 "	0 10	10 00	22 00
" 201 a 300 "	0 08	8 00	30 00
" 301 a 400 "	0 06	6 00	36 00
" 401 a 1,000 "	0 05	30 00	66 00
1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 08	\$ 8 00	\$ 8 00
" 101 a 200 "	0 07	7 00	15 00
" 201 a 300 "	0 06	6 00	21 00
" 301 a 1,000 "	0 05½	38 50	59 50
2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 150 kilómetros	\$ 0 06	\$ 9 00	\$ 9 00
" 151 a 300 "	0 05	7 50	16 50
" 301 a 1,000 "	0 04½	31 50	48 00
3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 150 kilómetros	\$ 0 04	\$ 6 00	\$ 6 00
" 151 a 450 "	0 03½	10 50	16 50
" 451 a 1,000 "	0 03	16 50	33 00

CARRO ENTERO.

Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 150 kilómetros	\$ 0 10	\$ 15 00	\$ 15 00
" 151 a 300 "	0 08	12 00	27 00
" 301 a 400 "	0 06	6 00	33 00
" 401 a 1,000 "	0 05	30 00	63 00
1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 08	\$ 8 00	\$ 8 00
" 101 a 200 "	0 06	6 00	14 00
" 201 a 300 "	0 05	5 00	19 00
" 301 a 500 "	0 04	8 00	27 00
" 501 a 1,000 "	0 03½	17 50	44 50
2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 06	\$ 6 00	\$ 6 00
" 101 a 200 "	0 05	5 00	11 00
" 201 a 300 "	0 04	4 00	15 00
" 301 a 1,000 "	0 03	21 00	36 00
3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:			
De 1 a 100 kilómetros	\$ 0 04	\$ 4 00	\$ 4 00
" 101 a 200 "	0 03	3 00	7 00
" 201 a 1,000 "	0 02½	22 00	29 00

RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN.

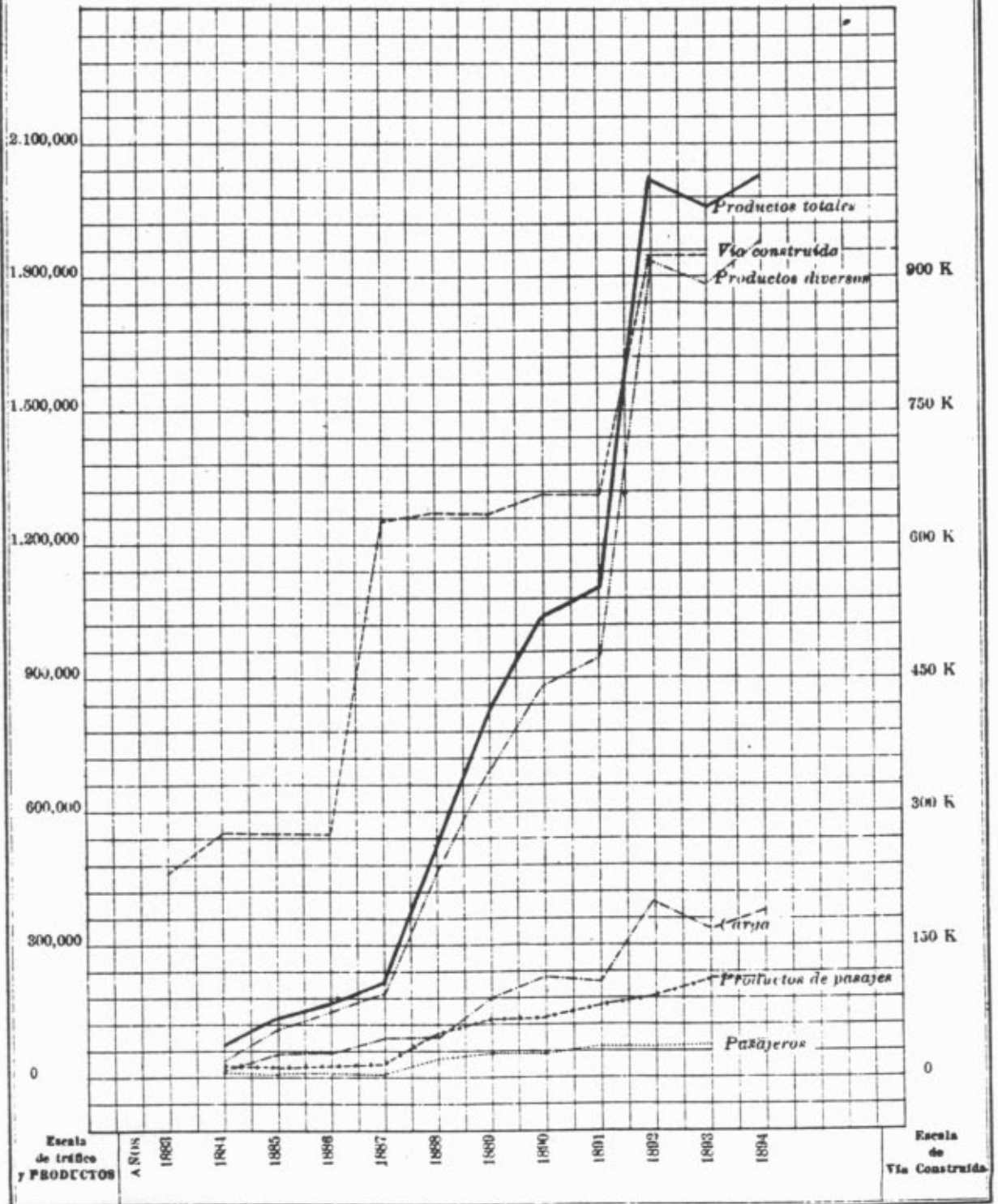
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1883	.....	.....	.....	...	.....	.....
1884	15,942	\$ 30,858 20	15,129	723	\$ 37,575 00	\$ 68,433 20
1885	9,853	25,881 44	50,896	181	118,177 80	144,059 24
1886	10,411	29,242 61	55,877	079	144,311 09	173,553 70
1887	9,796	32,516 71	86,889	772	189,184 86	221,701 57
1888	41,170	125,848 48	116,561	273	459,906 57	585,745 05
1889	53,194	140,676 05	180,544	270	691,477 04	832,153 09
1890	59,327	149,258 43	222,856	211	894,944 35	1,044,202 78
1891	64,641	170,304 00	216,465	739	956,546 91	1,126,850 91
1892	60,967	181,378 14	390,802	838	1,836,958 51	2,018,336 65
1893	74,577	219,624 38	335,200	769	1,743,140 42	1,962,764 80
1894	77,456	208,551 86	376,734	430	1,873,974 91	2,082,526 77

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. INTERNACIONAL

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



Construyó M. Valdezquez de León.

Vº Bº. E. Velasco, jefe de la Sección.

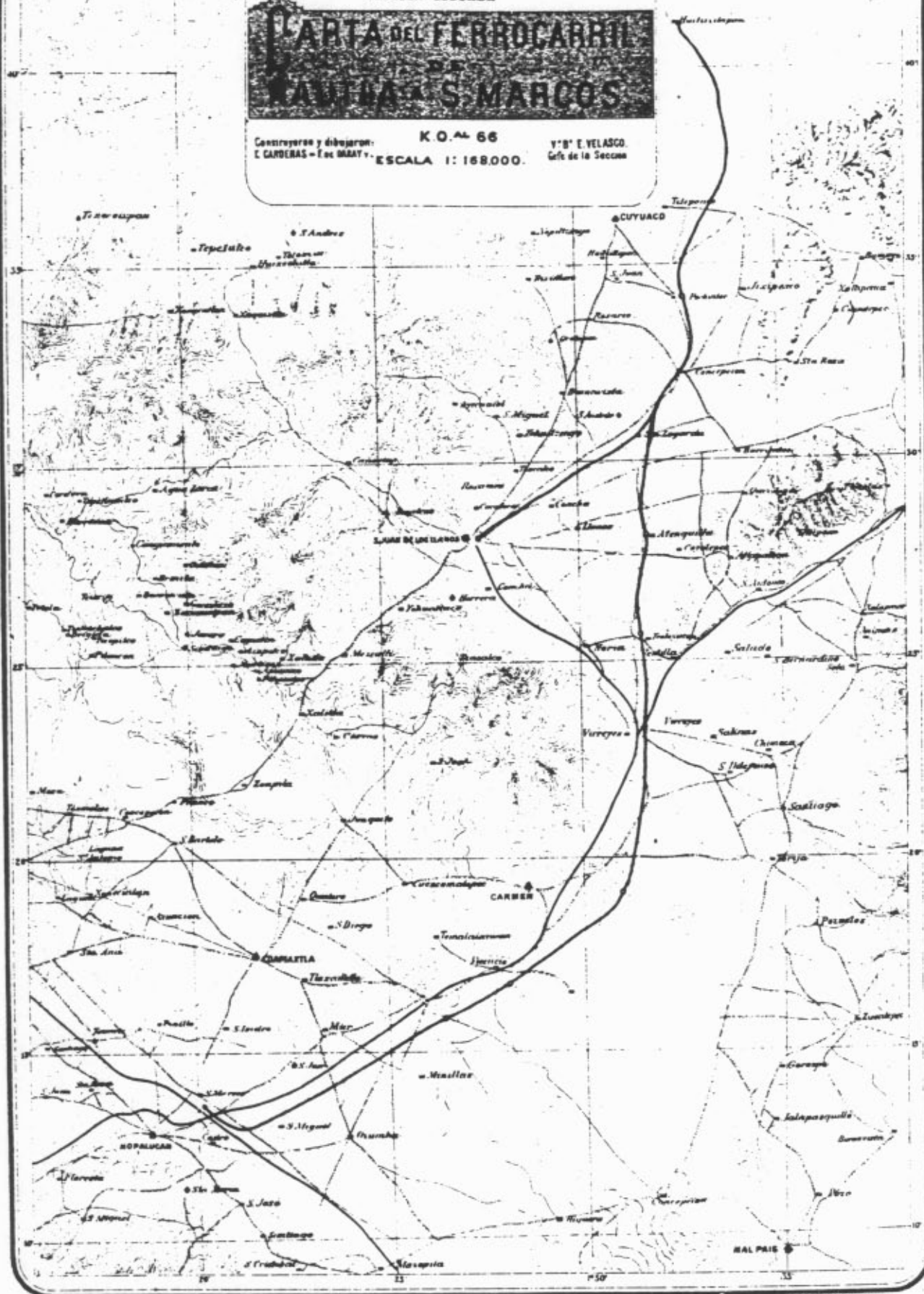
SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

MAPA DEL FERROCARRIL
DE
TAVILAS A S. MARCOS

Centraron y dibujaron:
E. CARPERAS - E. de HARAY

K.O. 66
ESCALA 1:168.000.

Y. B. E. VELASCO.
Dife de la Seccion



Ferrocarril de San Marcos á Nautla.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Puebla	Tepeaca	San Marcos	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 66.000
		Ojo de Agua	12.300	12.300	53.700
		Vicencio	5.500	17.800	48.200
		Dos Cerritos	6.100	23.900	42.100
		Virreyes	6.700	30.600	35.400
	San Juan de los Llanos...	Teoloyucan	4.700	35.300	30.700
		Atenquique	4.400	39.700	26.300
		Concepción	7.500	47.200	18.800
		Pochintoc	4.500	51.700	14.300
		Huitztlilapam	14.300	66.000	0.000

Concepción y Villa de Libres se encuentran en el Distrito de San Juan de los Llanos, formando la línea que los une un ramal de 10:500 de longitud.

Las líneas del Ferrocarril de Nautla á San Marcos, que explota la Empresa respectiva, son las siguientes:

	K. M.
De San Marcos á Huitztlilapam	66.000
De la Concepción á Villa de Libres	10.500

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase	" 0 02 "
Tercera clase	" 0 01½ "
Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.	

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

MENOS DE CARRO ENTERO:

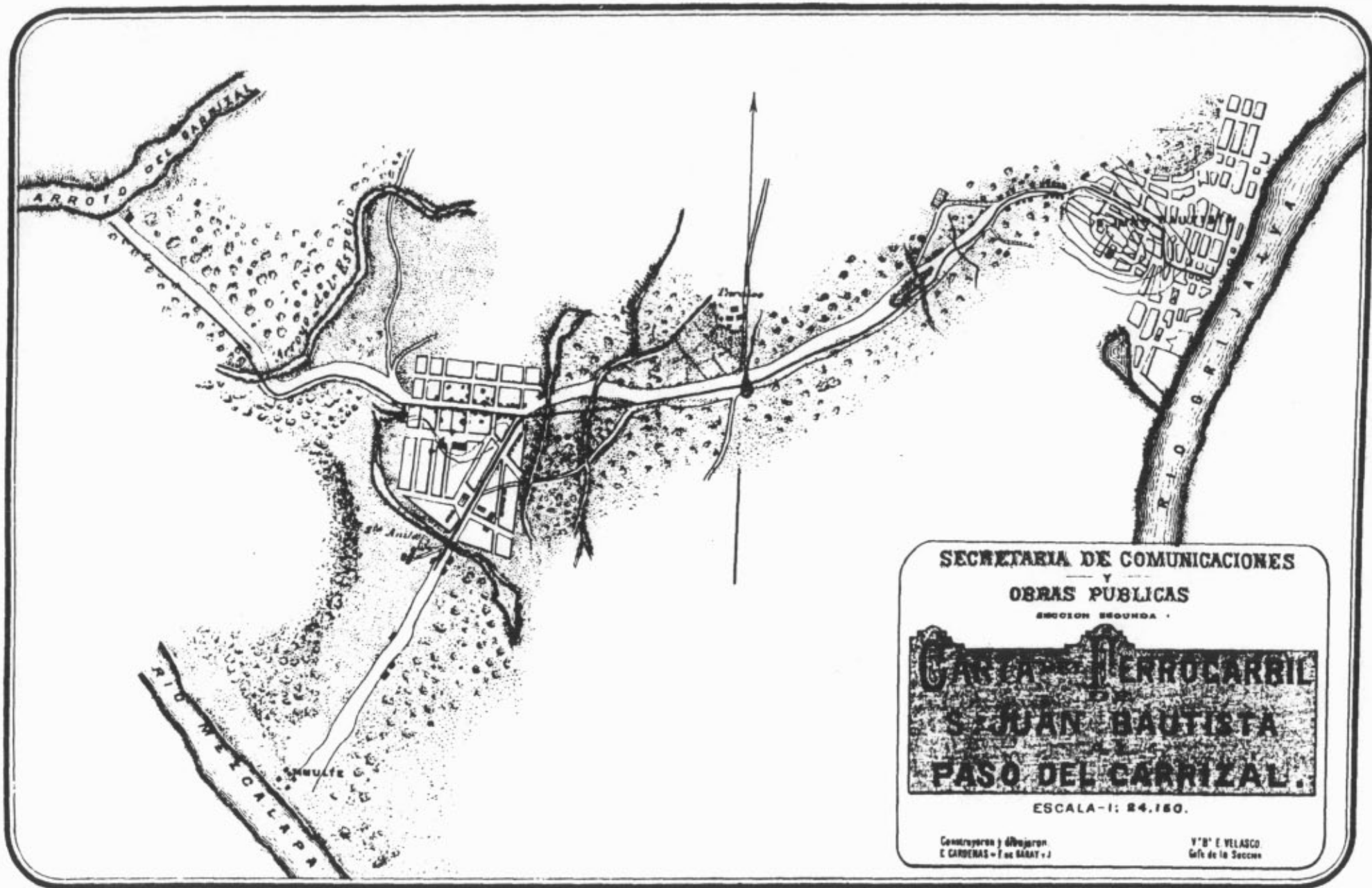
Clase especial	\$ 0 12 por kilómetro.
Primera clase	" 0 06 "
Segunda clase	" 0 04 "
Tercera clase	" 0 03 "

CARRO ENTERO:

Primera clase	\$ 0 06 por kilómetro.
Segunda clase	" 0 04 "
Tercera clase	" 0 03 "

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1891	4,582	\$ 3,181 70	5,307	750	\$ 5,968 12	\$ 9,149 82
1892	10,894	5,968 34	12,000	570	17,835 93	23,804 27
1893	14,136	7,339 14	19,576	000	27,008 47	34,347 61
1894	15,481	7,918 63			29,519 97	37,438 60



LIT. DE F. DIAZ DE LEON S. R.

Ferrocarril de San Juan Bautista al Paso del Carrizal.

Itinerario Jurisdiccional.

Esta línea de ferrocarril se encuentra comprendida en el Partido de San Juan Bautista, Estado de Tabasco, tiene un desarrollo de 5 kilómetros 750 metros, que explota la respectiva Empresa.

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase	\$ 0 04½
Segunda clase	0 02½

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$ 0 50 por kilómetro.

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 18 por kilómetro.
Segunda clase	0 15 ,,

TARIFAS ESPECIALES.

Coches de pasajeros.

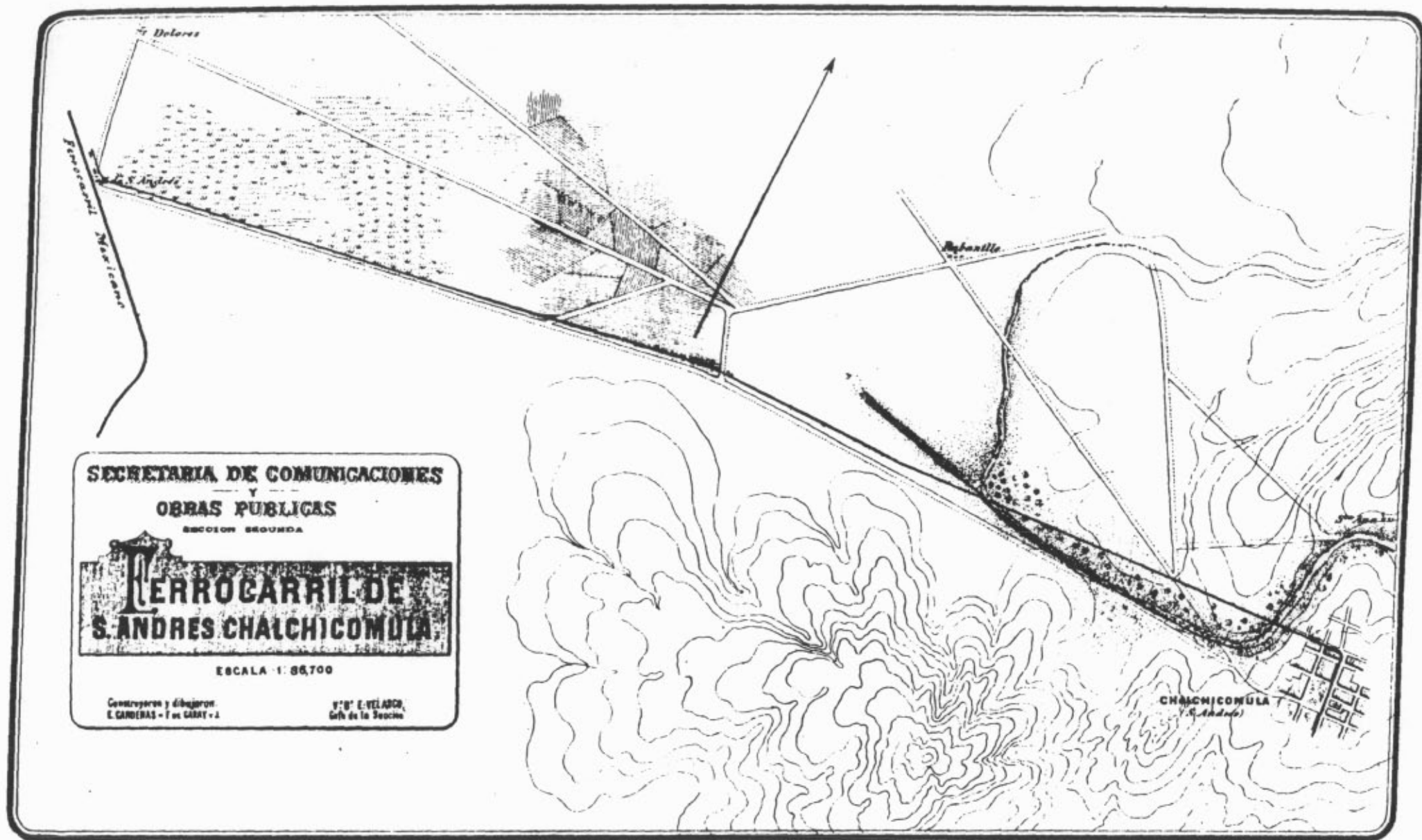
Un coche especial desde las 4.30 a. m. á 6.30 p. m. de esta capital á Atasta ó viceversa	\$ 5 00
Un coche especial de 4.30 a. m. á 6.30 p. m. de Atasta á Paso del Carrizal ó viceversa	5 00
De 6.30 p. m. á 10 p. m.	10 00
De 10 p. m. á 4 a. m.	20 00

Plataformas de carga.

Una plataforma para carga desde el Paso del Carrizal á la Estación de San Juan Bautista ó viceversa, desde las 8 a. m. á 10 a. m. y de 2 p. m. á 4 p. m.	\$ 12 00
Una plataforma de carga desde esta Estación á la de Atasta ó viceversa, de 7 a. m. á 5 p. m.	8 00

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJEROS	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1888	99,504	\$ 5,123 13	.....	...	.....	\$ 5,123 13
1889	56,880	4,406 10	.....	...	.....	4,406 10
1890	110,731	6,733 92	1,022	000	\$ 1,022 60	7,756 52
1891	105,251	7,923 34	922	000	922 79	8,846 13
1892	152,606	9,462 23	1,803	000	1,442 28	10,904 51
1893	150,243	9,965 56	2,052	000	1,842 70	11,858 26
1894	.....	.....	.....	...	.....	.....



E. DIAZ DE LEON SUZUKI

NÚMERO 50.

Ferrocarril de San Andrés Chalchicomula.

Itinerario Jurisdiccional.

La jurisdicción en que se encuentran las dos estaciones extremas de este ferrocarril es la del Distrito de Chalchicomula, Estado de Puebla.

El ferrocarril que une la población de San Andrés Chalchicomula con la estación del Ferrocarril Mexicano que tiene el mismo nombre, corre en una longitud de 10 kilómetros 353 metros, y se explota por la Empresa respectiva.

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase	0 02 "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje: Por tonelada de 1.000 kilogramos, \$ 0 50 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 14 por kilómetro.
Segunda clase	0 12 "

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

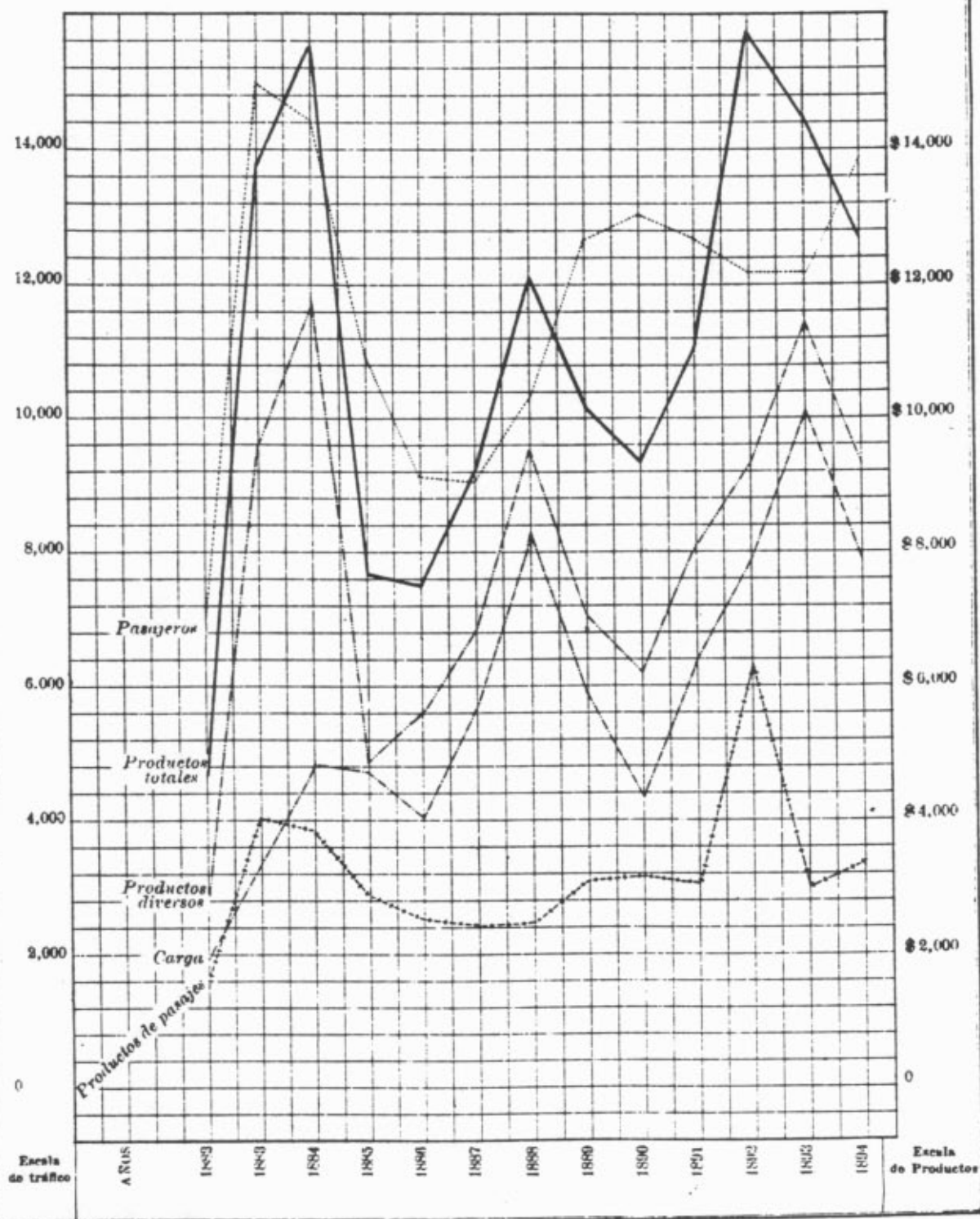
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1882	6,851	\$ 1,905 53	1,658	614	\$ 2,847 76	\$ 4,753 29
1883	15,053	4,002 51	4,802	280	9,548 51	13,651 02
1884	14,218	3,683 23	4,485	960	11,681 15	15,364 38
1885	10,928	2,834 42	4,723	310	4,805 87	7,640 29
1886	9,994	2,595 58	4,079	294	4,980 84	7,576 42
1887	9,794	2,428 25	5,835	696	6,850 94	9,279 19
1888	10,173	2,489 80	8,324	735	9,592 88	12,082 68
1889	12,727	3,137 07	5,832	417	7,100 57	10,237 64
1890	13,010	3,163 15	4,385	480	6,225 35	9,388 50
1891	12,711	3,079 10	6,258	307	8,140 76	11,219 86
1892	12,223	6,327 21	7,980	430	9,376 67	15,703 88
1893	12,239	3,061 75	10,011	250	11,474 05	14,535 80
1894	13,998	3,398 65	7,781	980	9,266 42	12,665 07

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

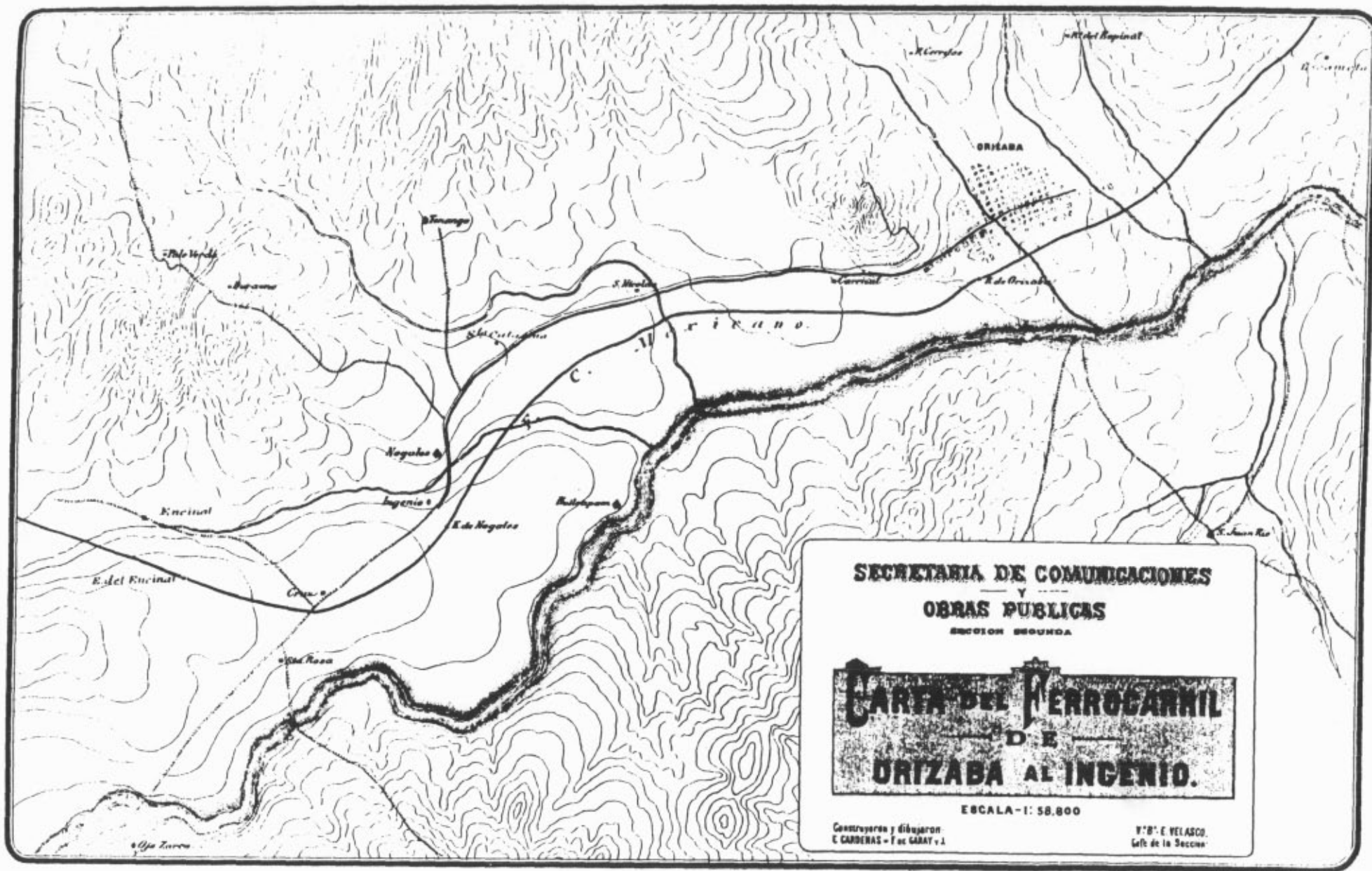
F. C. de San ANDRES CHALCHICOMULA.

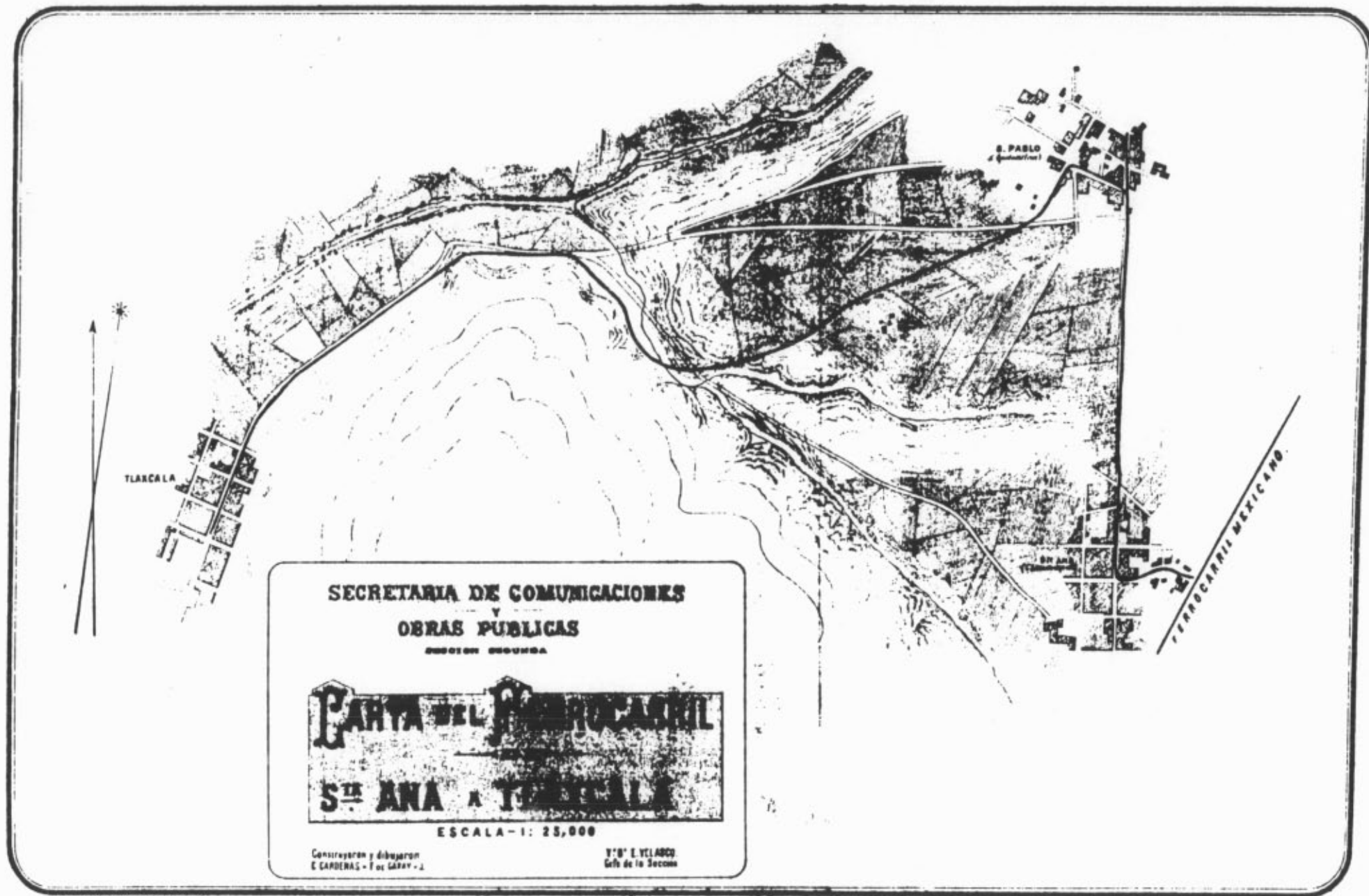
DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



Construyó M. Valdequez de León.

Vº Bº E. Velasco, jefe de la Sección.





NÚMERO 51.

Ferrocarril de Orizaba al Ingenio.

Itinerario Jurisdiccional.

Esta vía férrea está comprendida en la jurisdicción del Cantón de Orizaba, del Estado de Veracruz. La vía tiene una longitud de 7 kilómetros 550 metros que explota la respectiva Empresa.

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase\$ 0 04 por kilómetro.
Segunda clase 0 02½ „

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$ 0 30 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase\$ 0 15 por kilómetro.
Segunda clase 0 13 „

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJEROS	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1882	38,636	\$ 4,473 30	...	...	.....	\$ 4,473 30
1883	91,949	10,645 94	237	168	\$ 197 64	10,843 58
1884	94,323	10,920 74	360	972	300 82	11,221 56
1885	34,921	4,365 12	435	720	363 10	4,728 22
1886	86,047	9,962 57	384	813	350 18	10,312 75
1887	40,364	4,673 38	121	344	101 12	4,774 50
1888	41,945	4,800 00	182	400	152 00	4,952 00
1889	46,640	5,400 00	168	000	140 00	5,640 00
1890	106,773	12,362 20	504	000	420 00	12,782 20
1891	103,011	12,532 10	612	000	510 00	13,042 10
1892	99,553	13,303 20	750	000	728 36	14,031 56
1893	104,030	13,900 50	...	...	400 00	14,300 50
1894	104,019	13,990 77	704	000	528 00	14,518 77

NÚMERO 63.

Ferrocarril de Santa Ana á Tlaxcala.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
Tlaxcala	Hidalgo	Tlaxcala	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 8.500
		San Pablo	5.000	5.000	3.500
		Santa Ana	3.500	8.500	0.000

La Empresa del Ferrocarril de Santa Ana á Tlaxcala explota la expresada línea que mide una longitud de 8 kilómetros 500 metros.

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase 0 02 „

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos \$ 0 50 por kilómetro.



**SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS**
SECCION SEGUNDA

**CARTA DE PUNTO A PUNTO
DE VILLA DE CARDENAS
A RIO GRIJALVA**

ESCALA 1:184 000.

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - Fac. INIAAT - J.

V. B. E. VELAZCO
Cefe de la Seccion

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 14 por kilómetro.
Segunda clase	0 12 " "

TARIFA ESPECIAL.

Precios de wagones especiales.

					De 5 a. m. á 7 p. m.	De 7 á 12 p. m.	De 12 p. m. á 5 a. m.
Tlaxcala	á Santa Ana ó viceversa, 1ª clase				\$ 8 00	\$ 12 00	\$ 16 00
"	á " " " 2ª "				6 00	9 00	12 00
"	á San Pablo ó " 1ª "				6 00	9 00	12 00
"	á " " " 2ª "				4 00	6 00	8 00
San Pablo	á Santa Ana ó " 1ª "				3 00	5 00	7 00
"	á " " " 2ª "				2 00	4 00	6 00

NOTA.—La anterior tarifa para wagones especiales se refiere sólo al viaje de ida ó regreso, y si fuere ocupado para hacerlo redondo dentro de las dos horas siguientes después de terminado el viaje, pagará un 50 por 100 más de la referida tarifa. No se dispondrá la salida de un wagón especial si el pago no se verifica adelantado.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA.		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1883	58,068	\$ 2,860 20	.....	...	\$ 494 38	\$ 3,354 58
1884	117,560	8,580 60	.....	...	1,483 14	10,063 74
1885	174,204	12,714 98	.....	...	1,482 00	13,196 98
1886	156,676	6,733 14	.....	...	1,373 37	8,106 51
1887	117,518	8,463 85	.....	...	1,651 25	10,115 10
1888	120,910	9,179 28	.....	...	1,475 02	10,654 30
1889	110,574	8,294 98	.....	...	1,469 20	9,764 18
1890	145,203	8,398 00	.....	...	1,769 82	10,167 82
1891	66,716	9,098 30	.....	...	1,280 28	10,378 58
1892	55,768	7,011 74	.....	750 000	1,315 03	8,326 77
1893	59,127	7,326 40	.....	3,829 003	2,434 13	9,760 53
1894	.....	.....	.....	...	.....	.....

NÚMERO 67.

Ferrocarril de Cárdenas al Río Grijalva.

Itinerario Jurisdiccional.

La población de Cárdenas, así como el punto terminal de la línea á la orilla del Río Grijalva, se encuentran en jurisdicción del Partido de Cárdenas, del Estado de Tabasco.

Esta Empresa explota la expresada línea que tiene una longitud de 7 kilómetros 500 metros.

TARIFAS DE PASAJEROS.

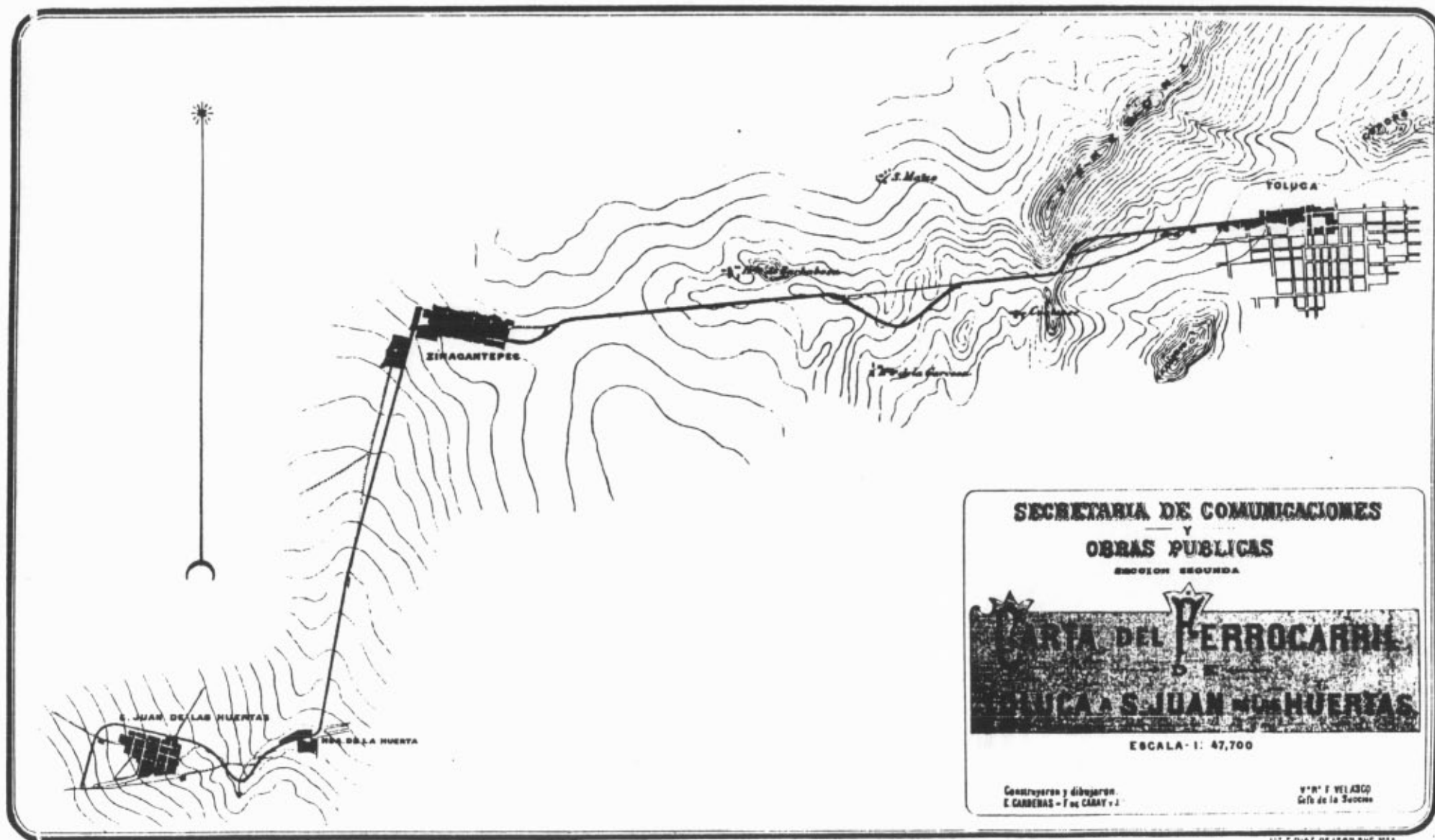
Primera clase	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase	0 02 " "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos, \$ 0 50 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 14 por kilómetro.
Segunda clase	0 12 " "



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

CARTA DEL FERROCARRIL
TOLUCA - S. JUAN DE LAS HUERTAS

ESCALA - 1: 47,700

Construyeron y dibujaron
E. CARRERAS - F. de CARAY y J.

V. R. F. VELAZCO
Jefe de la Sección

117 P. DIAZ DE LEON SUE MEX

179

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1886		\$ 263 01	.....	...	\$ 526 00	\$ 789 01
1887		401 43	.....	...	722 57	1,124 00
1888		309 07	.....	...	781 13	1,090 20
1889		216 72	.....	...	839 69	1,056 41
1890		380 00	.....	...	839 69	1,219 69
1891		480 00	.....	...	939 69	1,419 69
1892				...		
1893				...		
1894				...		

NÚMERO 69.

Ferrocarril de Toluca á San Juan de las Huertas.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
México	Toluca	Toluca	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 15.721
		Zinacantepec	8.600	8.600	7.121
		H. la Huerta	4.150	12.750	2 971
		San Juan de las Huertas	2.971	15 721	0.000

El Ferrocarril de Toluca á San Juan de las Huertas, cuya explotación hace la Empresa respectiva, tiene una longitud de 15 kilómetros 721 metros.

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase	\$ 0 02 por kilómetro.
Segunda clase	0 01½ "
Tercera clase	0 00½ "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos \$ 0 50 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 08 por kilómetro.
Segunda clase	0 07 "
Tercera clase	0 06 "

TARIFA PARA TRENES ESPECIALES.

Por un tren especial para pasajeros con un wagón de 1ª clase.

Entre Toluca y Zinacantepec ida ó vuelta	\$ 20 00	Cada wagón de aumento	\$ 5 00
" " y " ida y vuelta	25 00	" " "	8 00
" " y La Huerta ida ó vuelta	25 00	" " "	7 00
" " y " ida y vuelta	28 00	" " "	12 00
" " y San Juan ida ó vuelta	30 00	" " "	10 00
" " y " ida y vuelta	35 00	" " "	16 00

Por un tren especial para carga pudiendo llevar hasta 25 toneladas.

Entre Toluca y Zinacantepec	\$ 25 00
" " y La Huerta	30 00
" " y San Juan	35 00

Los precios de esta tarifa se consideran haciendo un servicio de las 6 a. m. á las 8 p. m. Después de esta hora las cuotas aumentan 25 por 100.

SECRETARIA
DE COMUNICACIONES
Y OBRAS PUBLICAS

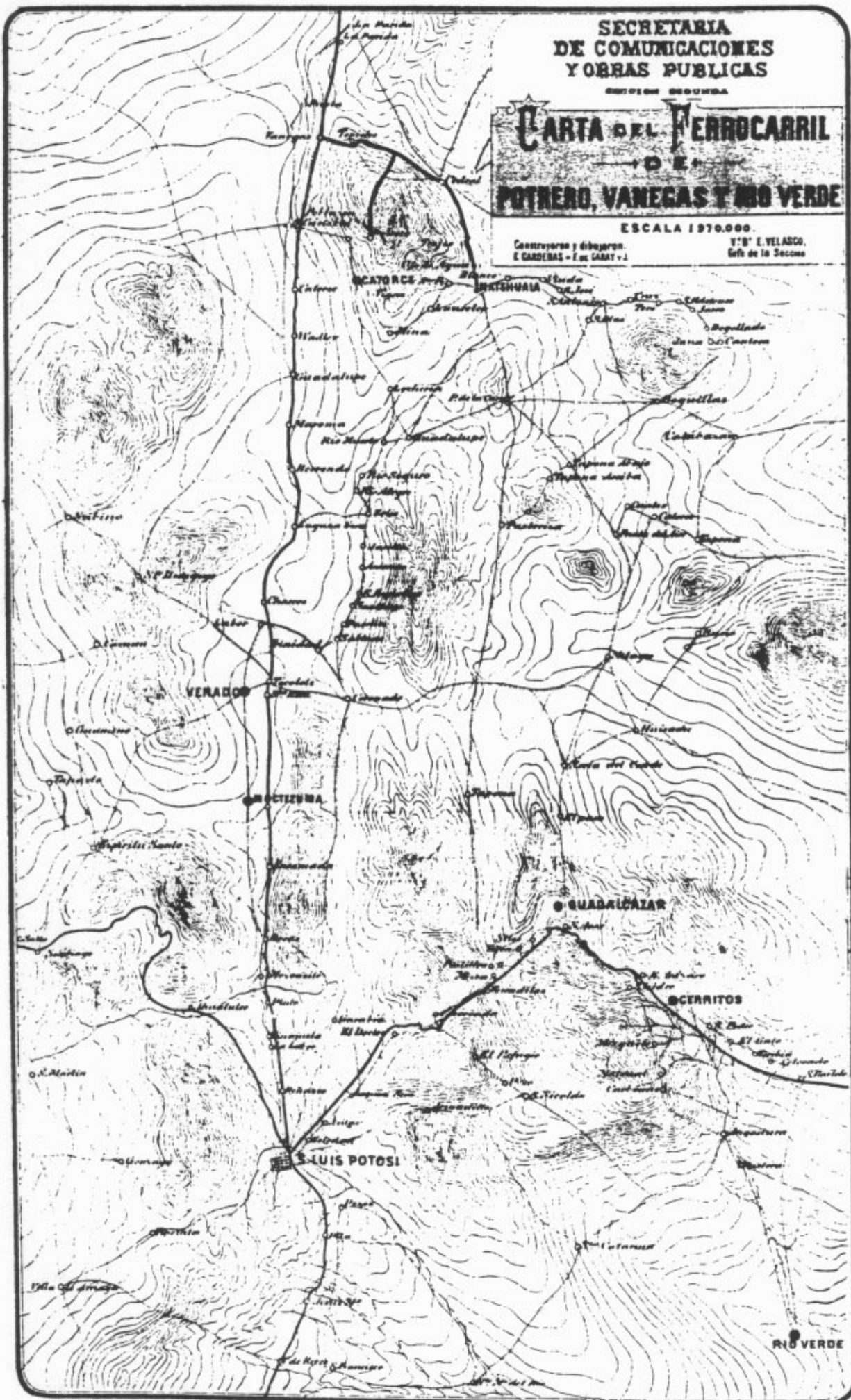
DIRECCION GENERAL

CARTA DEL FERROCARRIL DE POTRERO, VANEGAS Y RIO VERDE

ESCALA 1:970,000.

Construyeron y dibujaron:
E. GARDIAS - E. de SARAY y J.

V. B. E. VELASCO,
Jefe de la Sección



RIO VERDE

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1885	75,052	\$ 7,016 39	.....	...	\$ 1,138 19	\$ 8,154 58
1886	97,535	9,078 95	6,133	000	5,201 59	14,280 54
1887	94,874	8,788 61	9,361	000	6,755 49	15,544 10
1888	93,512	8,475 83	7,251	750	4,729 99	13,205 82
1889	134,193	12,677 97	13,483	088	8,087 03	20,765 00
1890	178,072	16,264 75	18,595	861	12,156 67	28,421 42
1891	156,917	15,293 69	13,998	185	11,082 76	26,376 45
1892	107,122	13,777 47	13,924	530	11,702 56	25,480 03
1893	176,241	16,340 90	14,128	510	11,690 24	28,031 14
1894	121,949	15,328 76	13,778	920	11,536 10	26,864 86

NÚMERO 71.

Ferrocarril de Potrero, Vanegas y Río Verde.

Itinerario Jurisdiccional.

LINEA DE VANEGAS A MATEHUALA.					
ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
San Luis Potosí.....	Catorce	Vanegas	K. M.	K. M.	K. M.
		San Isidro.....	0.000	0.000	47.000
		Cedral	15.750	15.750	31.250
		Trojes	9.250	25.000	22.000
		Matehuala	15.000	40.000	7.000
			7.000	47.000	0.000
RAMAL DEL POTRERO.					
San Luis Potosí.....	Catorce	San Isidro.....	0.000	15.750	31.250
		Potrero	18.000	33.750	65.000

La Empresa del Ferrocarril de Potrero, Vanegas y Río Verde, explota las siguientes líneas:

Vanegas al Cedral.....	47 kilómetros.
Ramal al Potrero.....	18 "

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase.....	\$ 0 02 por kilómetro.
Segunda clase.....	0 01½ "
Tercera clase.....	0 01 "

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos \$0 10 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Clase especial.....	\$ 0 10 por kilómetro.	Segunda clase.....	\$ 0 03½ por kilómetro.
Primera clase.....	0 05 "	Tercera clase.....	0 02½ "

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

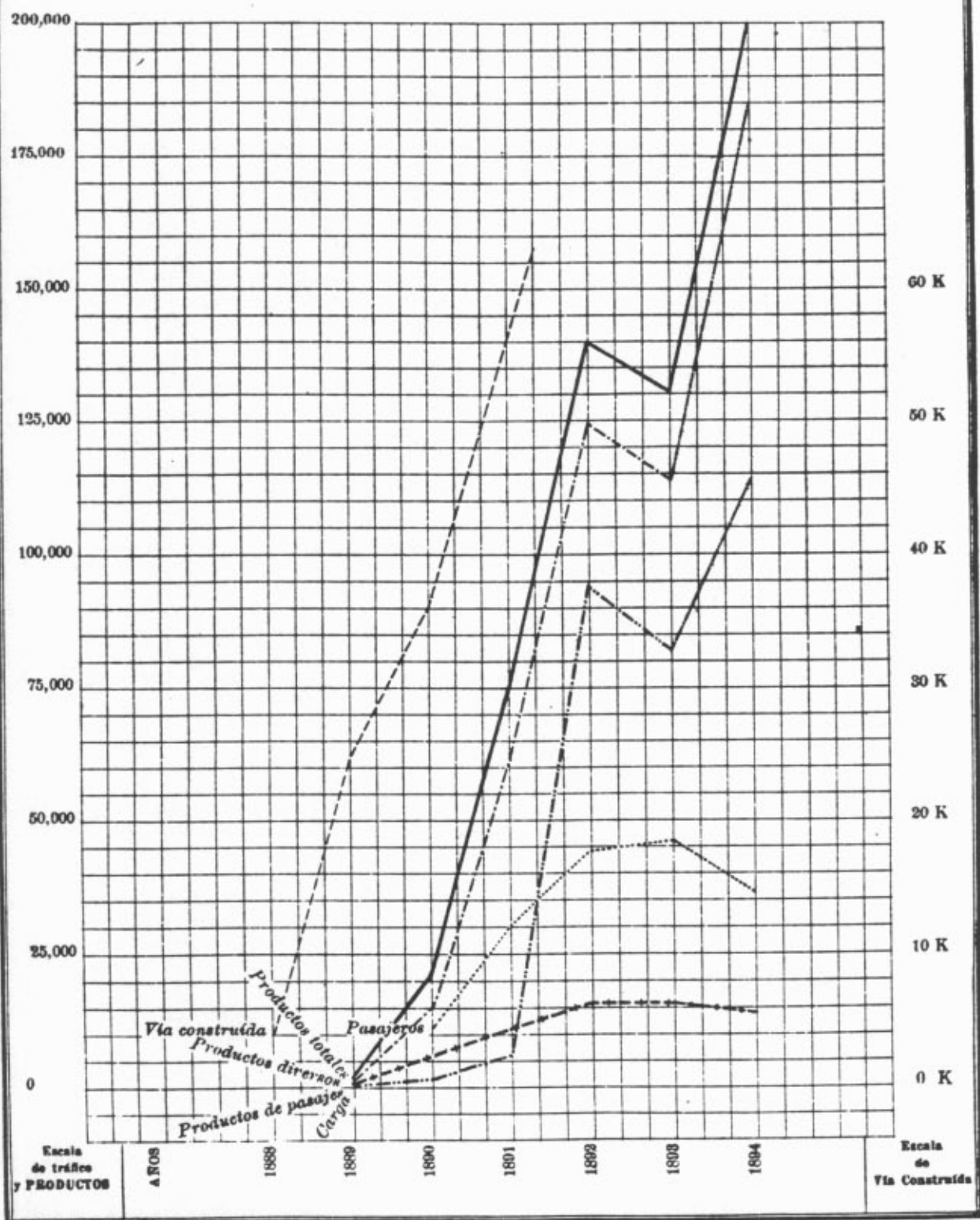
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1889	.....	\$ 449 69	28	540	\$ 335 24	\$ 784 93
1890	10,848	5,763 16	1,840	661	15,492 27	21,255 43
1891	36,742	12,783 05	5,939	568	61,513 43	74,296 48
1892	44,502	16,083 11	94,112	500	124,565 69	140,648 80
1893	46,083	16,030 02	83,115	000	114,505 49	130,533 51
1894	35,213	13,798 53	113,384	000	185,649 51	199,448 04

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de POTRERO al Cedral, Vanegas, Matehuala
y Río Verde.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



Construyó M. Velázquez de León.

Vº Bº E. Velasco, jefe de la Sección.

NÚMERO 78.

Ferrocarril de Mérida á Izamal.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Yucatán.....	{	Mérida	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 66.848
		Tixpehual	19.178	19.178	47.670
		Tixkokob	5.300	24.478	42.370
		Enan	5.522	30.000	36.848
		Cacalchén	11.840	41.840	25.008
		Tekantó	13.160	55.000	11.848
		Izamal	11.848	66.848	0.000

La línea del Ferrocarril de Mérida á Izamal, que explota la respectiva Empresa, tiene una longitud de 66 kilómetros 848 metros.

TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase.....	\$ 0 02	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 01½	"
Tercera clase.....	0 01	"

Por cada boleto se libran 25 kilogramos de equipaje.

Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos \$0 10 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase.....	\$ 0 06	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 04	"
Tercera clase.....	0 02½	"

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

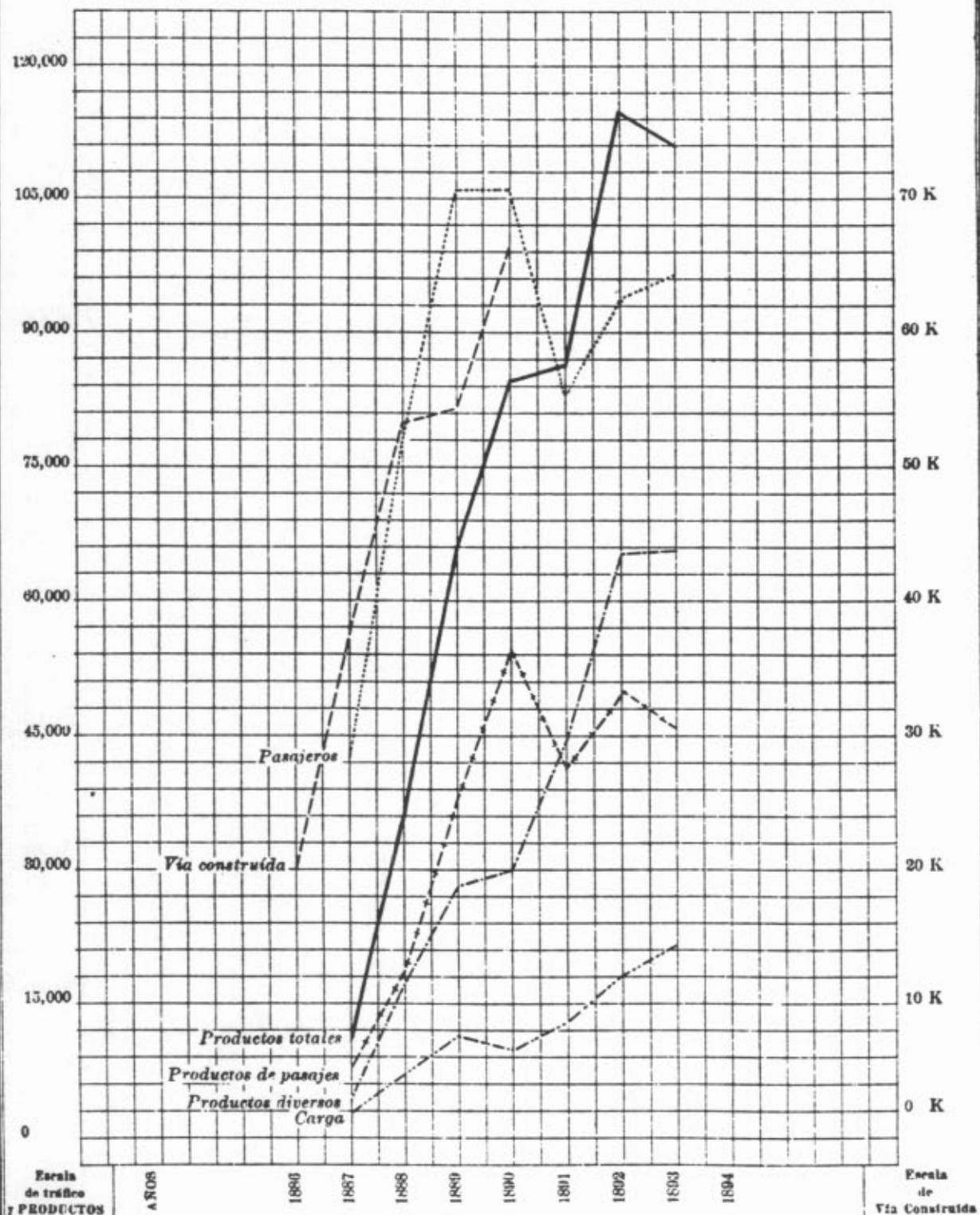
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJEROS	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1887	42,812	\$ 7,280 38	2,729	000	\$ 3,954 64	\$ 11,235 01
1888	78,102	18,981 70	7,871	541	17,656 81	36,638 51
1889	106,089	38,330 34	11,633	376	28,069 91	66,400 25
1890	106,883	54,462 10	10,146	374	29,995 33	84,457 43
1891	80,042	41,891 51	13,775	771	44,798 43	86,689 94
1892	94,634	49,729 03	18,094	768	65,565 47	115,292 50
1893	96,458	45,684 12	21,476	676	65,714 14	111,398 26
1894	.....	52,564 78	.....	...	61,335 45	113,900 23

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de MERIDA á IZAMAL.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
OBRAS PUBLICAS
SECCION SEGUNDA

CARTA DEL FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR

ESCALA-1: 4.750,000

Construyeron y dibujaron
E. CARDENAS - F. de MAYA J.

V. B. E. VELASCO
Cofe de la Seccion



NÚMERO 82.

Ferrocarril Mexicano del Sur.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Puebla	Puebla	Puebla	K. M.	K. M.	K. M.
		Tecali	0.000	0.000	366.600
	Tehuacan	Amozoc	18.400	18.400	348.200
		Santa Rosa	7.600	26.000	340.600
	Tecamachalco	Tepeaca	11.200	37.200	329.400
		Rosendo Márquez	17.400	54.600	312.000
	Tehuacan	Tecamachalco	10.500	65.100	301.500
		Las Animas	12.600	77.700	288.900
	Tehuacan	Tlacotepec	9.400	87.100	279.500
		Carnero	31.300	118.400	248.200
	Tehuacan	Tehuacan	8.900	127.300	239.300
		La Huerta	14.700	142.000	224.600
	Tehuacan	Santa Cruz	6.300	148.300	218.200
		Pantziugo	10.900	159.200	207.400
	Tehuacan	Nopala	14.600	173.800	192.800
		Venta Salada	6.400	180.200	186.400
	Tehuacan	San Antonio	15.200	195.400	171.200
		Mexia	8.700	204.100	162.500
	Tehuacan	Tecomavaca	20.300	224.400	142.200
		Quiotepec	10.900	235.300	131.300
Oaxaca	Cuicatlan	Cuicatlan	17.000	252.300	114.300
		Tomellin	4.800	257.100	109.500
	Nochistlan	Almolevas	19.200	276.300	90.300
		Santa Catarina	16.500	292.800	73.800
	Etila	El Parian	16.200	309.000	57.600
		Las Sedas	13.700	322.700	43.900
	Etila	San Pablo Huitzo	12.800	335.500	31.100
		Etila (Villa)	13.100	348.600	18.000
	Centro	Oaxaca	18.000	366.600	0.000

La Empresa del Ferrocarril Mexicano del Sur tiene en explotación la línea de 366 kilómetros, 600 metros, que une las ciudades de Puebla y de Oaxaca.

TARIFAS PROVISIONALES.

Pasajes.

Primera clase	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase	0 02 "
Tercera clase	0 01½ "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$0.15 por kilómetro.

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Clase especial	\$ 0 12 por kilómetro.
Primera clase	0 06 "
Segunda clase	0 04 "
Tercera clase	0 03 "

TARIFAS ESPECIALES.

TRENES ESPECIALES.

Por cada tren compuesto de una máquina y un coche, con carro de equipaje, cuando éste sea necesario, \$2.00 por kilómetro, por los primeros 200 kilómetros, y \$1.50 por el resto.

Cada coche extra agregado á un tren especial costará 50 centavos por kilómetro.

En un tren especial sólo pueden viajar 20 personas libres, y las que excedan de ese número deben comprar sus boletos de la clase, según tarifa.

La cantidad mínima que se cobre por un tren especial, será \$100.

COCHES ESPECIALES.

Por el uso de un coche especial agregado á un tren ordinario, se pagará 25 centavos por kilómetro recorrido; pero en ningún caso menos de \$ 25. Además, las personas que viajen en un coche especial comprarán su boleto de la clase según tarifa.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACION.

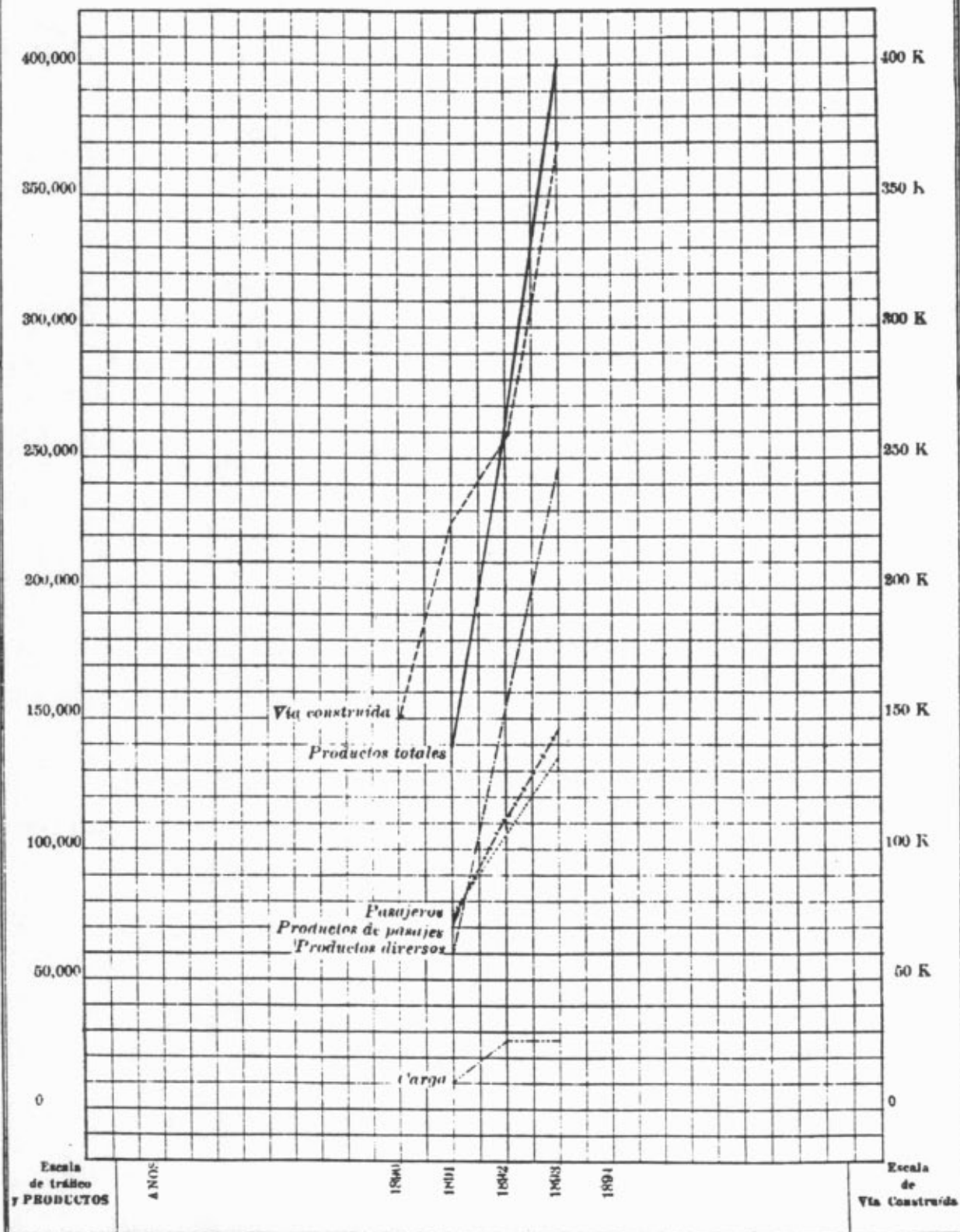
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1890	.....	.....	.....	...	.....	.....
1891	76,788	\$ 74,259 78	11,506	820	\$ 59,427 26	\$ 133,687 04
1892	104,296	109,011 90	26,977	490	152,859 11	261,871 01
1893	143,037	153,233 01	27,921	510	246,862 75	400,095 76
1894	225,447	191,624 01	40,911	430	246,668 50	480,476 84

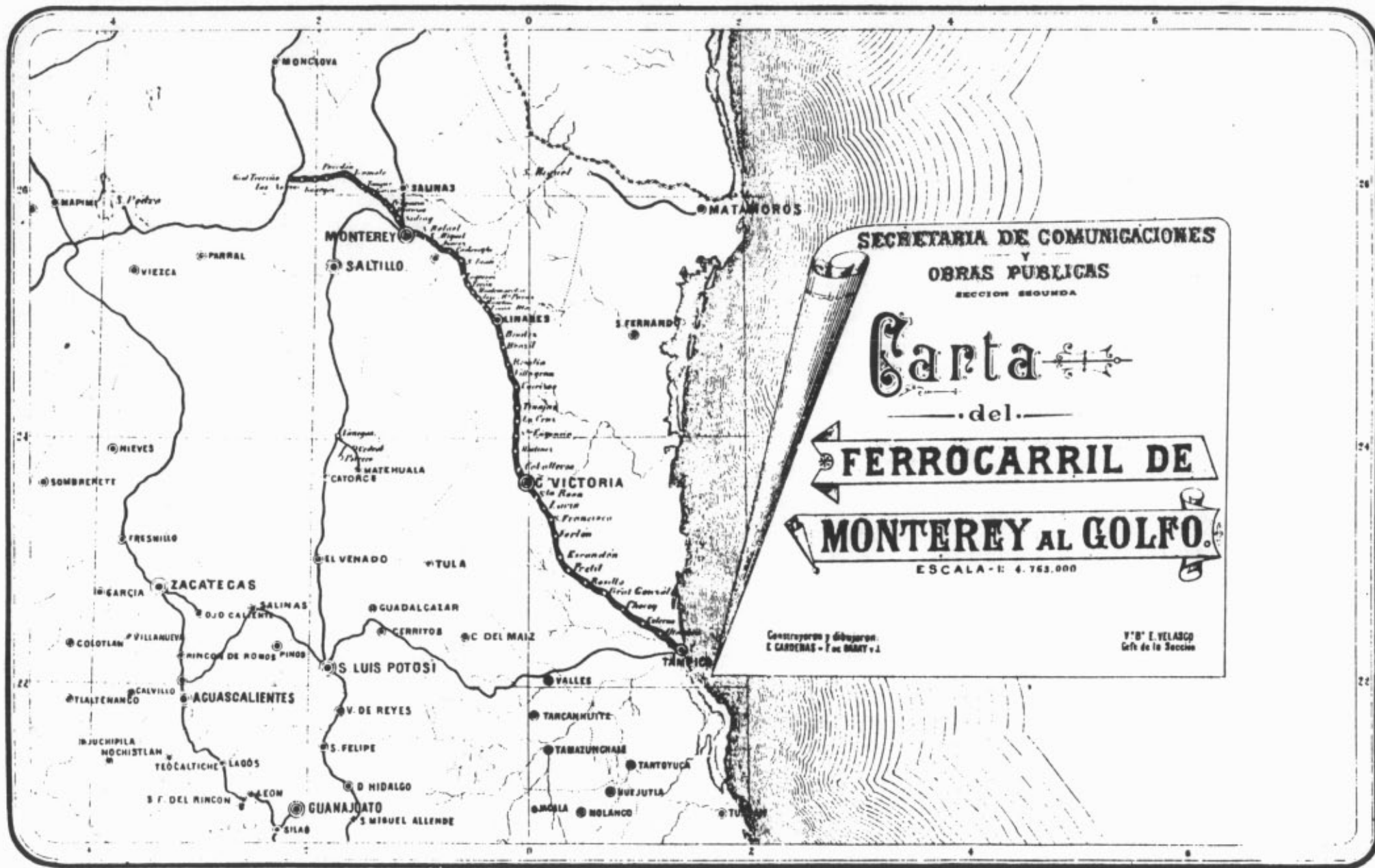
SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. MEXICANO del SUR.—PUEBLA á OAXACA.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO





Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS Ó MUNICIPALIDADES	ESTACIONES.	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
			K. M.	K. M.	K. M.
Coahuila	Distrito del Centro	General Treviño	0.000	0.000	624.640
		Las Norias	10.000	10.000	614.640
		Amargos	13.000	23.000	601.640
		Paredón	8.000	31.000	593.640
	Municipalidad de García	Icamole	24.000	55.000	569.640
		García	19.000	74.000	550.640
		Pesquería	11.000	85.000	539.640
		Durazno	3.500	88.500	536.140
	Monterrey	Siding	6.500	95.000	529.640
		Monterrey	11.000	106.000	518.640
Nuevo León	Guadalupe	San Rafael	9.700	115.700	508.940
		San Miguel	3.300	119.000	505.640
		Juárez	11.600	130.600	494.040
		Cadereyta	11.400	142.000	482.640
	Cadereyta	San Juan	18.000	160.000	464.640
		Vaqueros	20.000	180.000	444.640
		Terán	9.000	189.000	435.640
		Montemorelos	13.500	202.500	422.140
	Montemorelos	José M ^a Parás	12.200	214.700	409.940
		Huertas	12.800	227.500	397.140
Tamaulipas	Linares	Loma Alta	11.200	238.700	385.940
		Linares	14.300	253.000	371.640
		Benítez	19.000	272.000	352.640
		Brasil	14.500	286.500	338.140
	Villagrán	Santa Rosalía	11.500	298.000	326.640
		Villagrán	5.500	303.500	321.140
		Carrizos	11.500	315.000	309.640
		Tinajas	20.000	335.000	289.640
	Hidalgo	La Cruz	12.600	347.600	277.040
		Ortiz	11.000	358.600	266.040
Tamaulipas	Güemes	Martínez	4.000	362.600	262.040
		Caballeros	14.400	377.000	247.640
		Victoria	13.000	390.000	234.640
		Santa Rosa	16.000	406.000	218.640
	Casas	Lavín	19.000	425.000	199.640
		San Francisco	16.000	441.000	183.640
		El Fortín	17.000	458.000	166.640
		Escandón	20.000	478.000	146.640
	Jicotencal	Pretil	14.000	492.000	132.640
		Rosillo	15.000	507.000	117.640
Tamaulipas	Magiscatzín	González	20.000	527.000	97.640
		Chocoy	27.000	554.000	70.640
		Los Esteros	19.000	573.000	51.640
		Altamira	25.000	598.000	26.640
	Altamira	Altamira	25.000	598.000	26.640
		Tampico	26.640	624.640	0.000
	Tampico	Tampico	26.640	624.640	0.000
		Tampico	26.640	624.640	0.000
	Tampico	Tampico	26.640	624.640	0.000
		Tampico	26.640	624.640	0.000

La vía del Ferrocarril de Monterrey al Golfo consta de dos fracciones: una de Treviño á Monterrey con longitud de 106 kilómetros, y otra de Monterrey á Tampico, con desarrollo de 518 kilómetros 640 metros.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 04 por kilómetro.
Segunda clase	0 02½ " "
Tercera clase	0 01½ " "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.

EXCESO DE EQUIPAJE Y EXPRESO.

Por tonelada de 1,000 kilos.

		Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
Expreso ordinario y exceso de equipaje.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 á 100 kilómetros		\$ 0 16	\$ 16 00	\$ 16 00
" 101 á 200	"	0 15	15 00	31 00
" 201 á 300	"	0 14	14 00	45 00
" 301 á 400	"	0 13	13 00	58 00
" 401 á 500	"	0 12	12 00	70 00
" 501 á 600	"	0 11	11 00	81 00
" 601 á 700	"	0 10	10 00	91 00

193

Expreso especial.—DISTANCIA GRADUAL:		Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
De 1 a 50 kilómetros	.....	\$ 0 16	\$ 8 00	\$ 8 00
" 51 a 250	"	0 12	24 00	32 00
" 251 a 500	"	0 08	20 00	52 00
" 501 a 700	"	0 06	12 00	64 00

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.

MENOS DE CARRO ENTERO.

Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:		Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
De 1 a 100 kilómetros	.....	\$ 0 12	\$ 12 00	\$ 12 00
" 101 a 200	"	0 10	10 00	22 00
" 201 a 300	"	0 08	8 00	30 00
" 301 a 400	"	0 06	6 00	36 00
" 401 a 700	"	0 05	15 00	51 00
1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 a 100 kilómetros	.....	\$ 0 08	\$ 8 00	\$ 8 00
" 101 a 200	"	0 07	7 00	15 00
" 201 a 300	"	0 06	6 00	21 00
" 301 a 700	"	0 05½	22 00	43 00
2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 a 150 kilómetros	.....	\$ 0 06	\$ 9 00	\$ 9 00
" 151 a 300	"	0 05	7 50	16 50
" 301 a 700	"	0 04½	18 00	34 50
3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 a 150 kilómetros	.....	\$ 0 04	\$ 6 00	\$ 6 00
" 151 a 450	"	0 03½	10 50	16 50
" 451 a 700	"	0 03	7 50	24 00

CARRO ENTERO.

1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 a 100 kilómetros	.....	\$ 0 08	\$ 8 00	\$ 8 00
" 101 a 200	"	0 06	6 00	14 00
" 201 a 300	"	0 05	5 00	19 00
" 301 a 500	"	0 04	8 00	27 00
" 501 a 700	"	0 03½	7 00	34 00
2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 a 100 kilómetros	.....	\$ 0 06	\$ 6 00	\$ 6 00
" 101 a 200	"	0 05	5 00	11 00
" 201 a 300	"	0 04	4 00	15 00
" 301 a 700	"	0 03	12 00	27 00
3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De 1 a 100 kilómetros	.....	\$ 0 04	\$ 4 00	\$ 4 00
" 101 a 200	"	0 03	3 00	7 00
" 201 a 700	"	0 02½	13 75	20 75

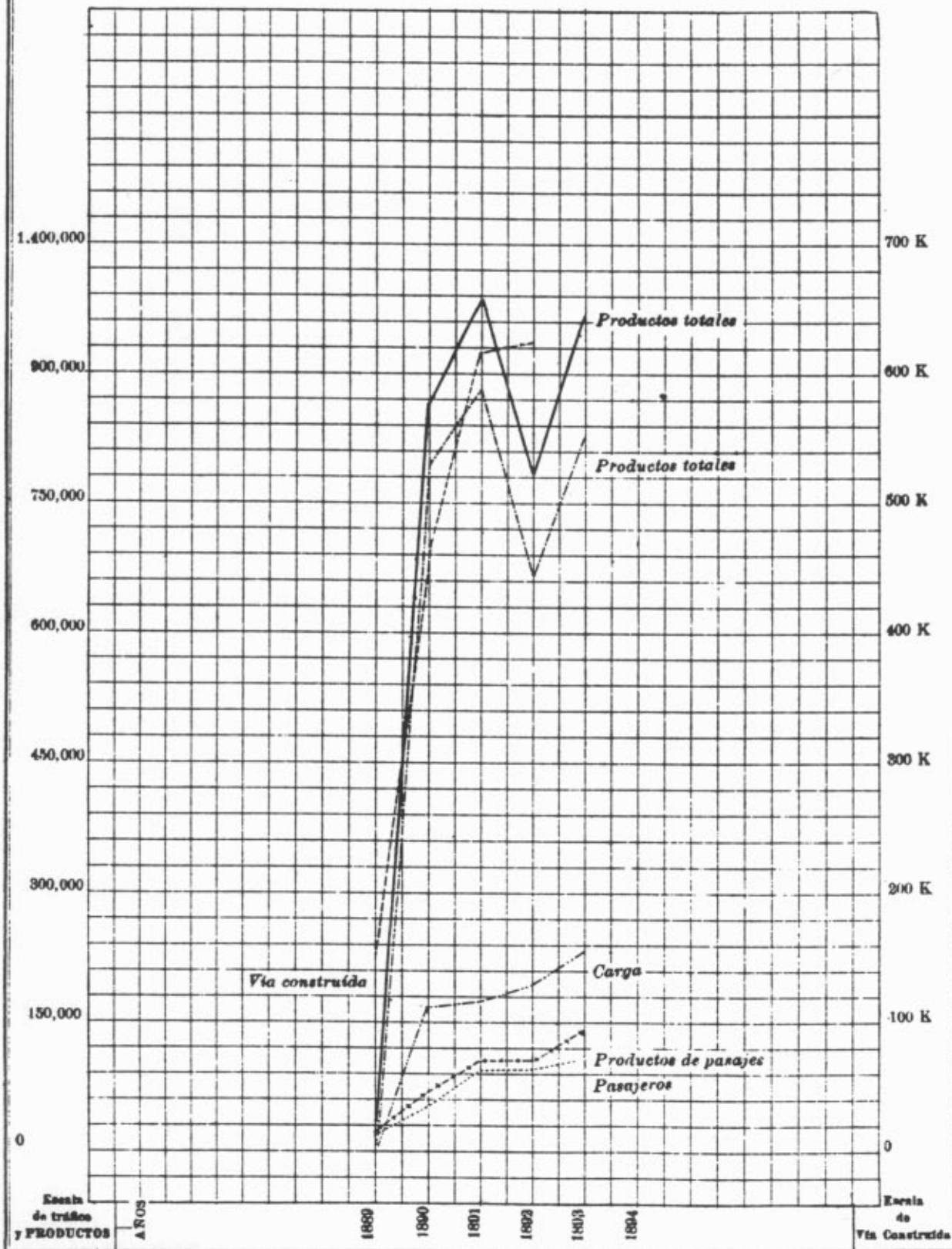
Valores. Por 1,000 pesos.—DISTANCIA GRADUAL:

		Precio parcial	Precio total			Precio parcial	Precio total
De 1 a 50 kilómetros	.....	\$ 1 00	\$ 1 00	De 301 a 400 kilómetros	.....	\$ 0 50	\$ 3 00
" 51 a 100	"	0 50	1 50	" 401 a 500	"	0 50	3 50
" 101 a 200	"	0 50	2 00	" 501 a 750	"	1 00	4 50
" 201 a 300	"	0 50	2 50				

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJEROS	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1889	16,714	\$ 17,144 65	4,197	432	\$ 13,440 52	\$ 30,585 17
1890	57,096	70,185 08	168,204	600	791,398 47	861,583 55
1891	94,052	112,910 64	174,829	706	876,563 75	989,474 39
1892	99,802	119,390 74	193,437	800	664,072 42	783,463 16
1893	107,378	141,093 86	238,442	000	820,433 06	961,926 92
1894	.....	.....	.....	...	.....	.....

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS
F. C. de MONTERREY al GOLFO.
DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRÁFICO.



NÚMERO 92.

Ferrocarril de Córdoba á Tuxtepec.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	CANTONES	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Veracruz	Córdoba	Córdoba	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 41.400
		San Miguelito	3.000	3.000	38.400
		Amatlán	1.300	4.300	37.100
		Guadalupe	6.700	11.000	30.400
	Orizaba	Cuichapa	6.000	17.000	24.400
		Xuchiles	7.000	24.000	17.400
		Ojos de Agua	7.450	31.450	9.950
	Zongolica	Presidio	3.550	35.000	6.400
		Motzorongo	6.400	41.400	0.000

De los 51 kilómetros que tiene construídos la Empresa del Ferrocarril de Córdoba á Tuxtepec, se hallan en explotación solamente 41 kilómetros 400 metros, que es la distancia que existe entre la ciudad de Córdoba y la hacienda de Motzorongo.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 04 por kilómetro.
Segunda clase	0 02½ "
Tercera clase	0 01½ "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos \$ 0 12 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	0 08 por kilómetro.
Segunda clase	0 06 "
Tercera clase	0 04 "

197

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

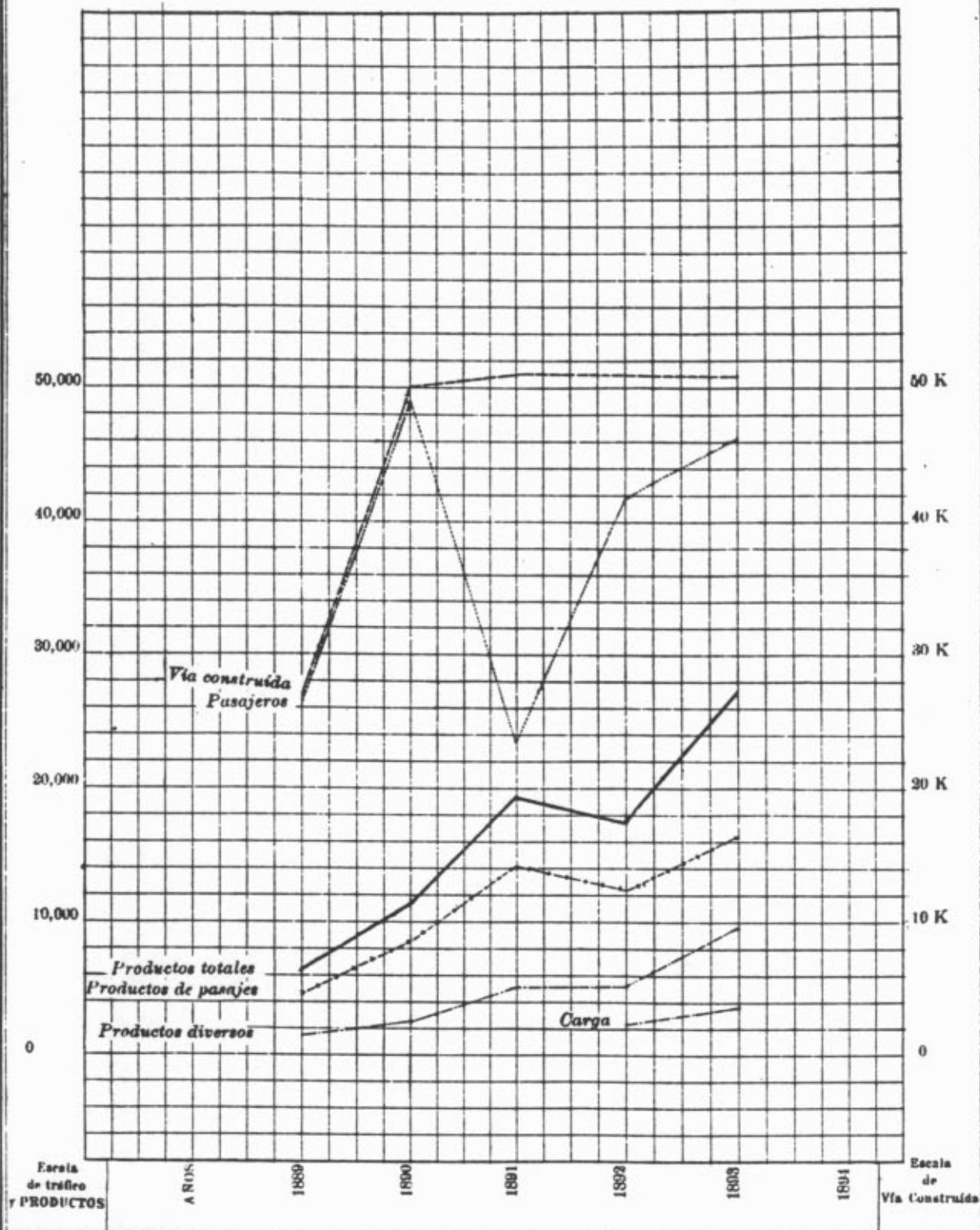
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1889	26,537	\$ 4,815 27	.....	...	\$ 1,285 13	\$ 6,100 40
1890	49,142	8,917 06	.....	...	2,379 97	11,297 03
1891	23,542	14,009 84	.....	...	5,097 98	19,107 82
1892	39,885	12,767 51	2,235	571	5,111 19	17,878 70
1893	46,086	17,433 62	3,730	424	9,828 94	27,262 56
1894	.....	.....	.....	...	.....	.....

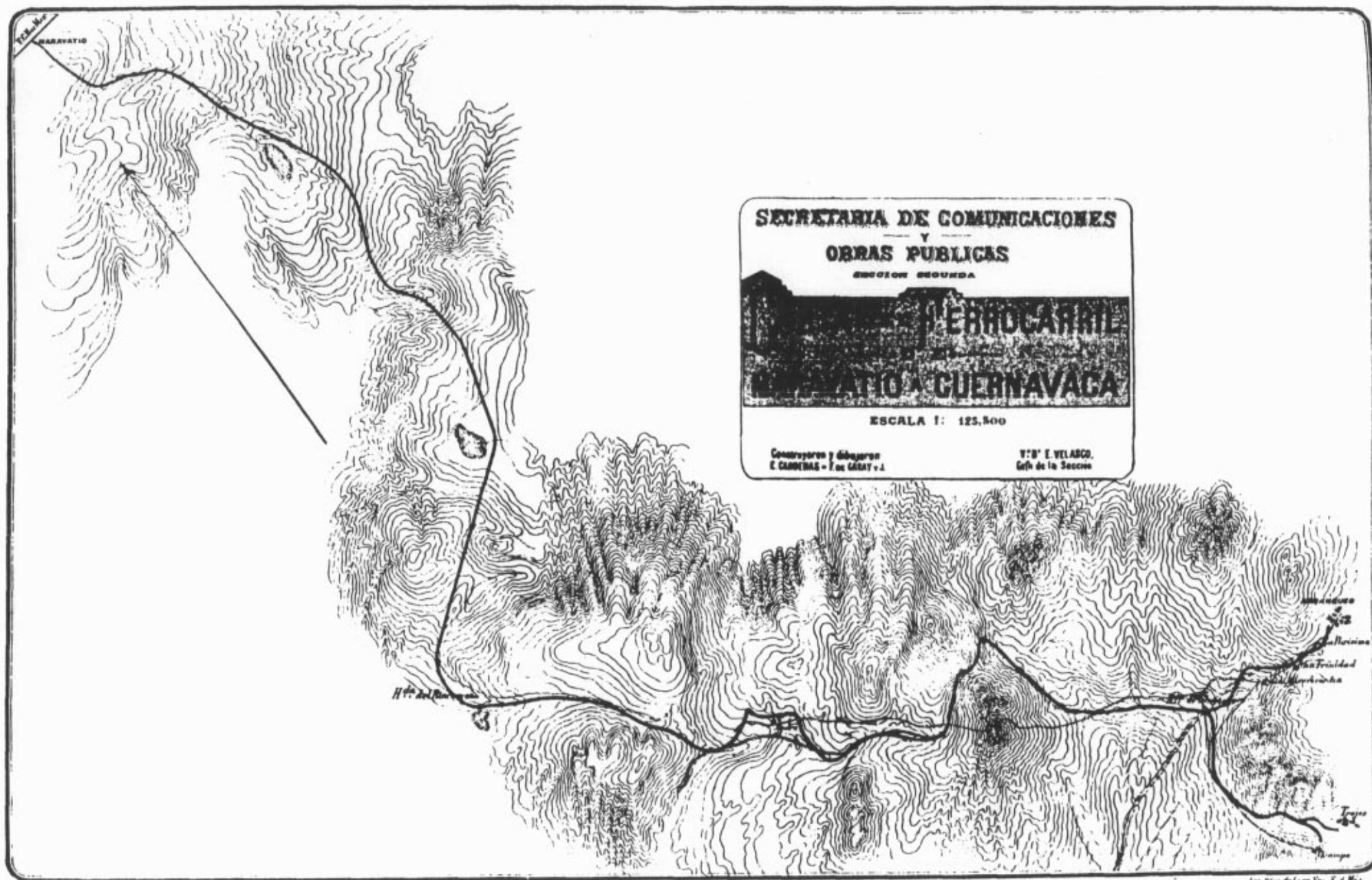
SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de CORDOBA á TUXTEPEC.

DÍAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRAFICO.





Ferrocarril de Maravatio á Cuernavaca.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parciales	Al extremo inicial	Al extremo final
Michoacán.....	Maravatio..... Zitácuaro.....	Maravatio.....	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 52.119
		Maravatio Y.....	2.000	2.000	50.119
		Chamuco.....	3.430	5.430	44.689
		La Huerta.....	6.790	12.220	39.899
		Senguio.....	6.151	18.371	33.748
		Irimbo.....	7.885	26.256	25.863
		Aporo.....	6.979	33.235	18.884
		Guerrero.....	9.765	43.000	9.118
		Anganguao Y.....	3.876	46.876	5.243
		Trojes Junta.....	4.335	51.211	0.908
		Ocampo.....	0.908	52.119	0.000

La Empresa del Ferrocarril de Maravatio á Cuernavaca explota las siguientes líneas:

	K. M.
De Maravatio á Ocampo.....	50.119
Ramal de Anganguao.....	3.736
Ramal de Trojes.....	0.865

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase.....	\$ 0 03	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 02	"
Tercera clase.....	0 01½	"
Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje.		

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase.....	\$ 0 06	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 04	"
Tercera clase.....	0 03	"

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1890	3,466	\$ 3,389 66	.....	...	\$ 3,372 10	\$ 6,761 76
1891	6,190	6,283 94	.....	...	16,741 42	23,025 36
1892	9,081	8,047 76	.....	...	30,160 42	38,208 18
1893	12,867	9,418 26	.....	...	28,201 99	37,620 25
1894	15,138	11,235 58	.....	...	32,238 33	43,473 91

Ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Guanajuato	{	Salamanca	K. M.	K. M.	K. M.
		Salamanca	0.000	0.000	35.500
		Los Lobos	11.500	11.500	24.000
		Valle de Santiago	11.000	22.500	13.000
		El Jaral	13.000	35.500	0.000

La Empresa respectiva explota la línea del Ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago y el Jaral, que tiene una longitud de 35 kilómetros 500 metros.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase	\$ 0 03 por kilómetro.
Segunda clase	0 02 "
Tercera clase	0 01 "

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos \$ 0 50 por kilómetro.

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 14 por kilómetro.
Segunda clase	0 12 "
Tercera clase	0 10 "

TARIFAS ESPECIALES.

Tarifa para coches especiales de 1ª ó 2ª clase.

SALAMANCA AL JARAL Y VICEVERSA.

Salamanca al Valle de Santiago, 23 kilómetros	\$ 10 00
Salamanca al Jaral, 36 kilómetros	15 00
Valle de Santiago al Jaral, 13 kilómetros	05 00

NOTA.—Esta Empresa, en atención al poco tráfico y corto trayecto que tiene en explotación, no creo necesario establecer vehículos especiales de carga.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

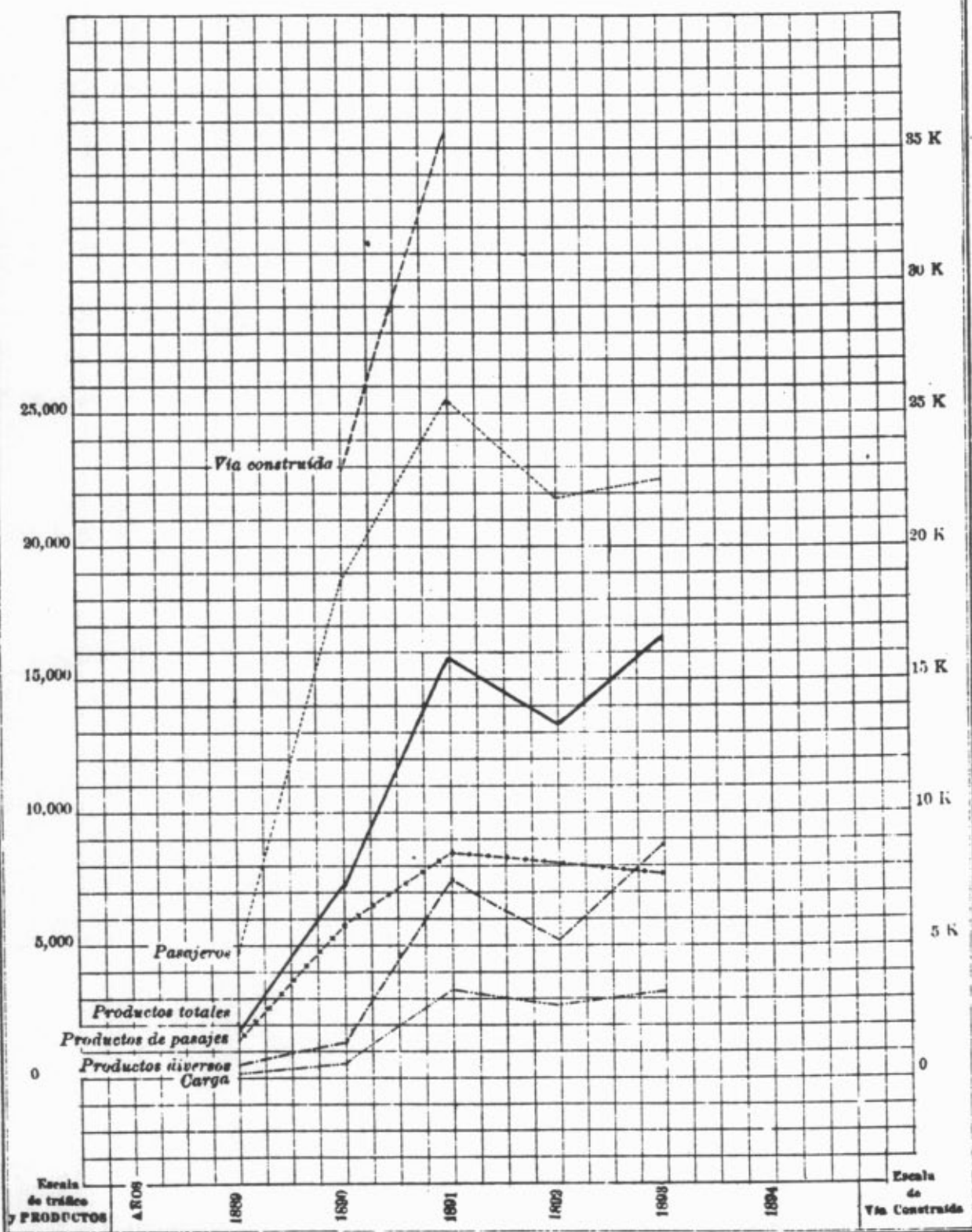
AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1889	4,709	\$ 1,486 51	132	270	\$ 304 26	\$ 1,790 77
1890	18,836	5,946 04	529	080	1,217 04	7,163 08
1891	25,432	8,554 11	3,324	430	7,237 67	15,791 78
1892	21,923	8,020 59	2,815	940	5,325 03	13,345 62
1893	22,674	7,719 44	3,380	060	8,910 74	16,638 18
1894	27,496	8,740 90	4,142	690	9,584 17	18,325 07

SECRETARIA
DE
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Sección Segunda.

F. C. de SALAMANCA al JARAL.

DIAGRAMA DE CONSTRUCCION Y TRÁFICO.



Construyó M. Velázquez de León.

Vº Bº E. Velasco, jefe de la Sección.

NÚMERO 97.

Ferrocarril de Monte Alto.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final #
México	Tlalnepantla	Tlalnepantla	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 0.000
		San Andrés	3.000	3.000	7.000
		Calacoaya	3.000	6.000	4.000
		Atizapán	2.000	8.000	2.000
		Pedregal	2.000	10.000	0.000

El Ferrocarril de Monte Alto tiene construída la vía en una longitud de 10 kilómetros, que explota la respectiva Empresa.

TARIFA DE PASAJES.

Primera clase	5 0 03	por kilómetro.
Segunda clase	0 02	"
Tercera clase	0 01½	"

A cada pasajero se le admitirán 15 kilogramos de equipaje libre.

TARIFA DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase	\$ 0 06	por kilómetro.
Segunda clase	0 04	"
Tercera clase	0 03	"

TARIFAS ESPECIALES.

Tarifa para carros especiales de pasajeros.

		kmtros.	De 6 a. m. a 6 p. m.	De 6 a 12 p. m.	De 12 p. m. a 6 a. m.
De Tlalnepantla a San Andrés	3	.....	\$ 4 00	\$ 4 80	\$ 6 00
" " a Calacoaya	6	.....	5 80	6 96	8 70
" " a Atizapán	8	.....	7 00	8 40	10 50
" " a Pedregal	10	.....	8 20	9 80	12 30

Tarifa para carros especiales de carga.

Tarifa ordinaria de carro por entero, con un 20 por 100 más.

RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1892	31,080	\$ 2,652 89	4,006	000	\$ 1,330 13	\$ 3,983 02
1893	30,888	3,260 28	6,135	000	1,965 72	5,226 00
1894	31,913	3,318 14	6,221	000	2,002 79	5,320 93

Ferrocarril del Valle de México.

Itinerario Jurisdiccional.

La jurisdicción de los puntos que toca este ferrocarril corresponde á las Prefecturas del Distrito Federal.

La Empresa del Ferrocarril del Valle de México tiene en explotación las líneas siguientes:

Vías urbanas.....	K. M.
Vías sub-urbanas.....	7.702
	15 192

TARIFAS DE PASAJES.

ESTACIONES	A											
	Ocampo. La Merced. Aduana.		Ciudadela.		Tacubaya.		Mixcoac.		San Angel.		Tizapán.	
	1ª clase	2ª clase	1ª clase	2ª clase	1ª clase	2ª clase	1ª clase	2ª clase	1ª clase	2ª clase	1ª clase	2ª clase
De Ocampo, la Merced y Aduana.....	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.	Centa.
" Ciudadela.....	5	3	5	3	10	5	15	8	20	11	25	14
" Tacubaya.....	10	5	10	5	10	5	15	8	20	11	25	14
" Mixcoac.....	15	8	15	8	10	5	15	8	20	11	25	14
" San Ángel.....	20	11	20	11	10	5	15	8	20	11	25	14
" Tizapán.....	25	14	25	14	15	9	10	6	5	3	10	6

De la Merced y calle de Ocampo á Santiago Tlaltelolco y viceversa, con correspondencia en Ciudadela:

Primera clase.....	\$ 0 04
Segunda clase.....	0 04

TARIFA PARA CARROS ESPECIALES

DE PASAJEROS.

De 1ª ó 2ª clase, para sólo 30 personas, tomado por entero en cualquiera de los trenes del horario, desde la Aduana, la Merced, Ocampo ó Ciudadela, por ida ó regreso:

A Tacubaya.....	\$ 3 00
A Mixcoac.....	4 00
A San Angel.....	5 00
A Tizapán.....	6 00

TARIFAS DE CARGA.

Para piedra en bruto, arena, barro, tepetate y adobe.

NÚMERO 1.

En plataforma por entero, cargando hasta 8 toneladas de 1,000 kilogramos.

ESTACIONES.	Ciudadela.	Tacubaya.	Mixcoac.	San Angel.	Tizapán.
Ciudadela.....	\$ 0 00	\$ 1 44	\$ 2 16	\$ 3 12	\$ 3 60
Tacubaya.....	1 44	0 00	0 96	1 68	2 16
Mixcoac.....	2 16	0 96	0 00	0 72	1 20
San Angel.....	3 12	1 68	0 72	0 00	0 48
Tizapán.....	3 60	2 16	1 20	0 48	0 00

Para piedra labrada, tabique, ladrillo, madera, leña y cal.

NÚMERO 2.

Por tonelada en furgón.

ESTACIONES.	Ciudadela.	Tacubaya.	Mixcoac.	San Angel.	Tizapán.
Ciudadela.....	\$ 0 00	\$ 0 36	\$ 0 54	\$ 0 78	\$ 0 90
Tacubaya.....	0 36	0 00	0 24	0 42	0 54
Mixcoac.....	0 54	0 24	0 00	0 18	0 30
San Angel.....	0 78	0 42	0 18	0 00	0 12
Tizapán.....	0 90	0 54	0 30	0 12	0 00

NÚMERO 3.

Por tonelada en plataforma.

ESTACIONES.	Ciudadela.	Tacubaya.	Mixcoac.	San Angel.	Tizapán.
Ciudadela.....	\$ 0 00	\$ 0 30	\$ 0 45	\$ 0 65	\$ 0 75
Tacubaya.....	0 30	0 00	0 20	0 35	0 45
Mixcoac.....	0 45	0 20	0 00	0 15	0 25
San Angel.....	0 65	0 35	0 15	0 00	0 10
Tizapán.....	0 75	0 45	0 25	0 10	0 00

NÚMERO 4.

En plataforma ó furgón por entero, cargando hasta 8 y 6 toneladas respectivamente.

ESTACIONES.	Ciudadela.	Tacubaya.	Mixcoac.	San Angel.	Tizapán.
Ciudadela.....	\$ 0 00	\$ 1 92	\$ 2 88	\$ 4 16	\$ 4 80
Tacubaya.....	1 92	0 00	1 28	2 24	2 88
Mixcoac.....	2 88	1 28	0 00	0 96	1 60
San Angel.....	4 16	2 24	0 96	0 00	0 64
Tizapán.....	4 80	2 88	1 60	0 64	0 00

Para efectos varios no comprendidos en las tarifas anteriores.

NÚMERO 5.

Por tonelada en furgón.

ESTACIONES.	Ciudadela.	Tacubaya.	Mixcoac.	San Angel.	Tizapán.
Ciudadela.....	\$ 0 00	\$ 0 42	\$ 0 63	\$ 0 91	\$ 1 05
Tacubaya.....	0 42	0 00	0 28	0 49	0 63
Mixcoac.....	0 63	0 28	0 00	0 21	0 35
San Angel.....	0 91	0 49	0 21	0 00	0 14
Tizapán.....	1 05	0 63	0 35	0 14	0 00

NÚMERO 6.

Por tonelada en plataforma.

ESTACIONES.	Ciudadela.	Tacubaya.	Mixcoac.	San Angel.	Tizapán.
Ciudadela.....	\$ 0 00	\$ 0 36	\$ 0 54	\$ 0 78	\$ 0 90
Tacubaya.....	0 36	0 00	0 24	0 42	0 54
Mixcoac.....	0 54	0 24	0 00	0 18	0 30
San Angel.....	0 78	0 42	0 18	0 00	0 12
Tizapán.....	0 90	0 54	0 30	0 12	0 00

NÚMERO 7.

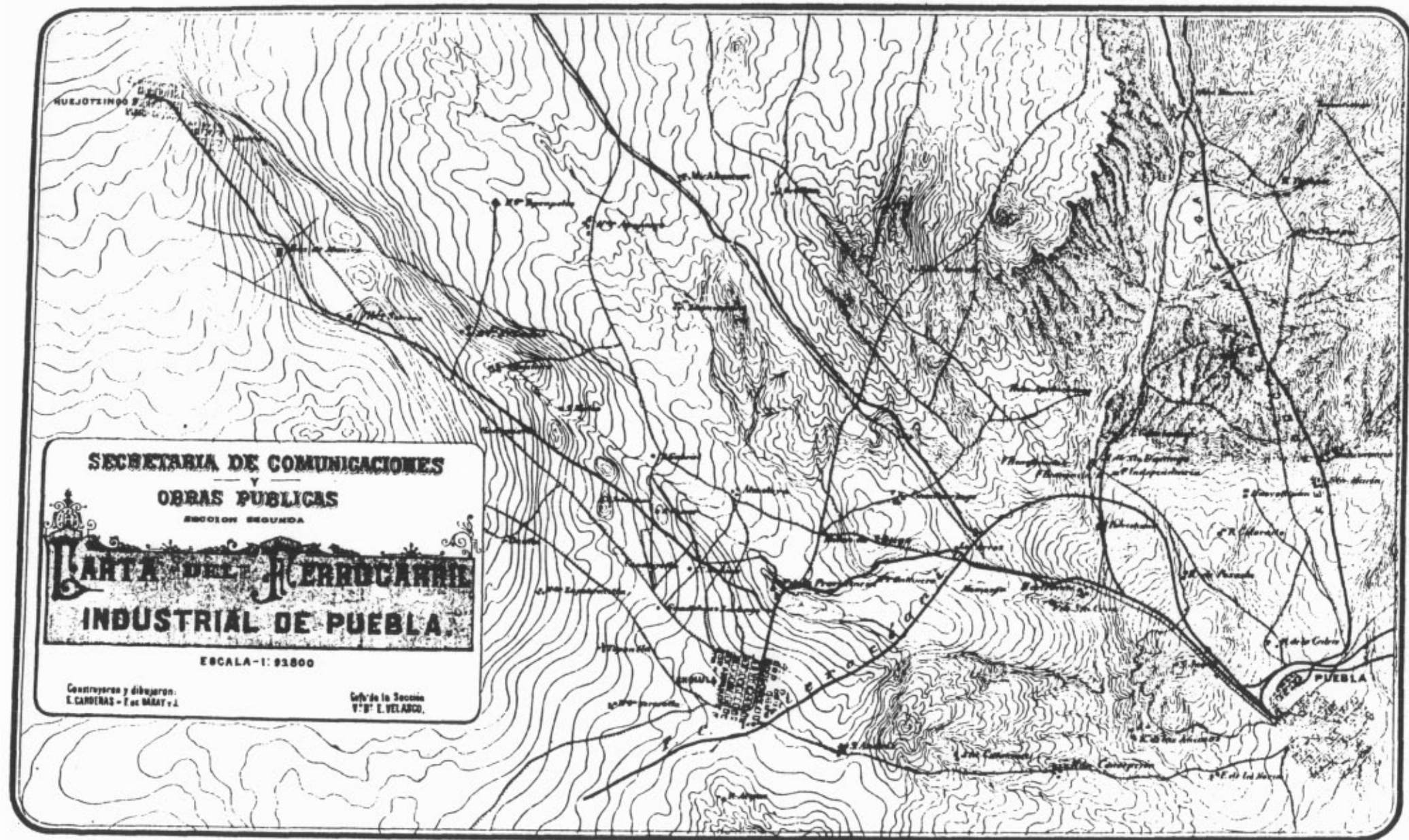
En plataforma ó furgón por entero, cargando hasta 8 y 6 toneladas respectivamente.

ESTACIONES.	Ciudadela.	Tacubaya.	Mixcoac.	San Angel.	Tizapán.
Ciudadela.....	\$ 0 00	\$ 2 40	\$ 3 60	\$ 5 20	\$ 6 00
Tacubaya.....	2 40	0 00	1 60	2 80	3 60
Mixcoac.....	3 60	1 60	0 00	1 20	2 00
San Angel.....	5 20	2 80	1 20	0 00	0 80
Tizapán.....	6 00	3 60	2 00	0 80	0 00

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1891	1,423,652	\$ 99,615 09	9,108	000	\$ 5,912 38	\$ 105,527 47
1892	1,639,873	119,379 76	21,154	000	12,310 35	131,690 11
1893	1,637,135	110,160 60	24,361	000	21,497 48	131,658 08
1894	.....	.....	.....	...	.....	.....





LIT. 2 1262 DE 17-17-17 MEX

NÚMERO 99.

Ferrocarril de Veracruz á Boca del Río.

Itinerario Jurisdiccional.

La jurisdicción de esta vía férrea corresponde al Cantón de Veracruz, del Estado del mismo nombre; tiene un desarrollo de 11 kilómetros 504 metros. La Empresa respectiva inauguró la explotación de la línea en el mes de Agosto de 1894.

TARIFAS DE PASAJES.

De Veracruz á Boca del Río ó viceversa.

Segunda clase	\$ 0 24
Tercera clase	0 18

Por cada boleto se concederán libres 15 kilogramos de equipaje.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por cada mil kilogramos y por cada kilómetro \$0 06.

NÚMERO 105.

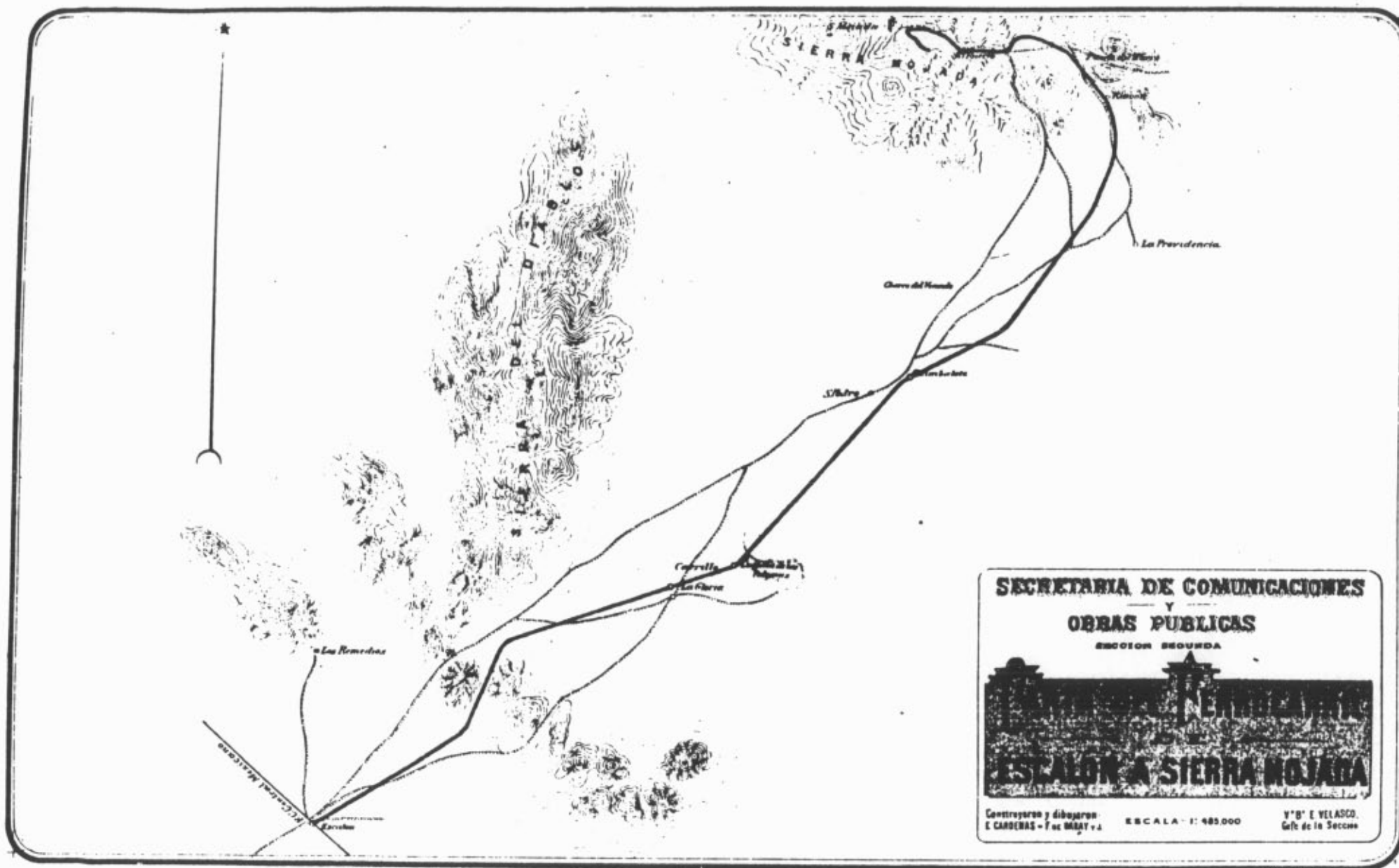
Ferrocarril Industrial de Puebla.

Itinerarios Jurisdiccionales.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Puebla	Puebla	Puebla Fábrica H. Patriotismo..... Fábricas Independencia y Economía Fábrica H. Constancia.....	K. M. 0.000 5.800 0.800 0.650	K. M. 0.000 5.800 6.600 7.250	K. M. 7.250 1.450 0.650 0.000
RAMAL A CHOLULA.					
Puebla	Puebla	Kilómetro 4 de la línea principal	0.000	0.000	8.500
		Molino del Puente.....	0.500	0.500	8.000
	Cholula	Fábrica H. Santa Cruz.....	1.500	2.000	6.500
		Los Arcos	1.450	3.450	5.050
		Fábrica la Providencia.....	3.550	7.000	1.500
		Cholula	1.500	8.500	0.000
RAMAL A HUEJOTZINGO.					
Puebla	Cholula	Fábrica la Providencia.....	0.000	0.000	15.500
		San Cosme	3.000	3.000	12.500
		San Sebastián	0.800	3.800	11.700
		Hacienda Serrano	5.700	9.500	6.000
	Huejotzingo	Hacienda Munive	2.000	11.500	4.000
		Huejotzingo	4.000	15.500	0.000

La Empresa del Ferrocarril Industrial de Puebla tiene en explotación las siguientes líneas:

	K. M.
De Puebla á la Constancia	7.250
Del 4º kilómetro de ésta á Cholula	8.500
Del 11º kilómetro del mismo á Huejotzingo	15.500



TARIFAS DE PASAJEROS.

Primera clase.....	\$ 0 03	por kilómetro.
Segunda clase	0 02	"
Tercera clase	0 014	"

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase.....	\$ 0 06	por kilómetro.
Segunda clase.....	0 04	"
Tercera clase.....	0 03	"

RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1891	151,380	\$ 23,234 66	.....	...	\$ 1,398 00	\$ 24,632 66
1892	125,766	20,052 34	.....	...	1,239 00	21,291 34
1893	155,112	24,082 55	.....	...	1,380 00	25,462 55
1894	190,480	31,620 62	.....	...	3,149 37	34,769 99

NÚMERO 117.

Ferrocarril Mexicano del Norte (Minero).

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Chihuahua	Allende	Escalón	K. M. 0.000	K. M. 0.000	K. M. 125.000
		La Gloria	40.700	40.700	84.300
	Jiménez	Carrillo	6.050	46.750	78.250
		Guimbalet	23.050	69.800	55.200
Coahuila	Monclova	Rincón	30.625	100.425	24.575
		El Puerto	19.575	120.000	5.000
		Sierra Mojada	5.000	125.000	0.000

La Compañía del Ferrocarril Minero explota la línea construída entre Escalón y Sierra Mojada, la cual tiene un desarrollo de 125 kilómetros, y otros ramales pequeños que en conjunto suman 5 kilómetros 260 metros.

TARIFAS DE PASAJEROS.

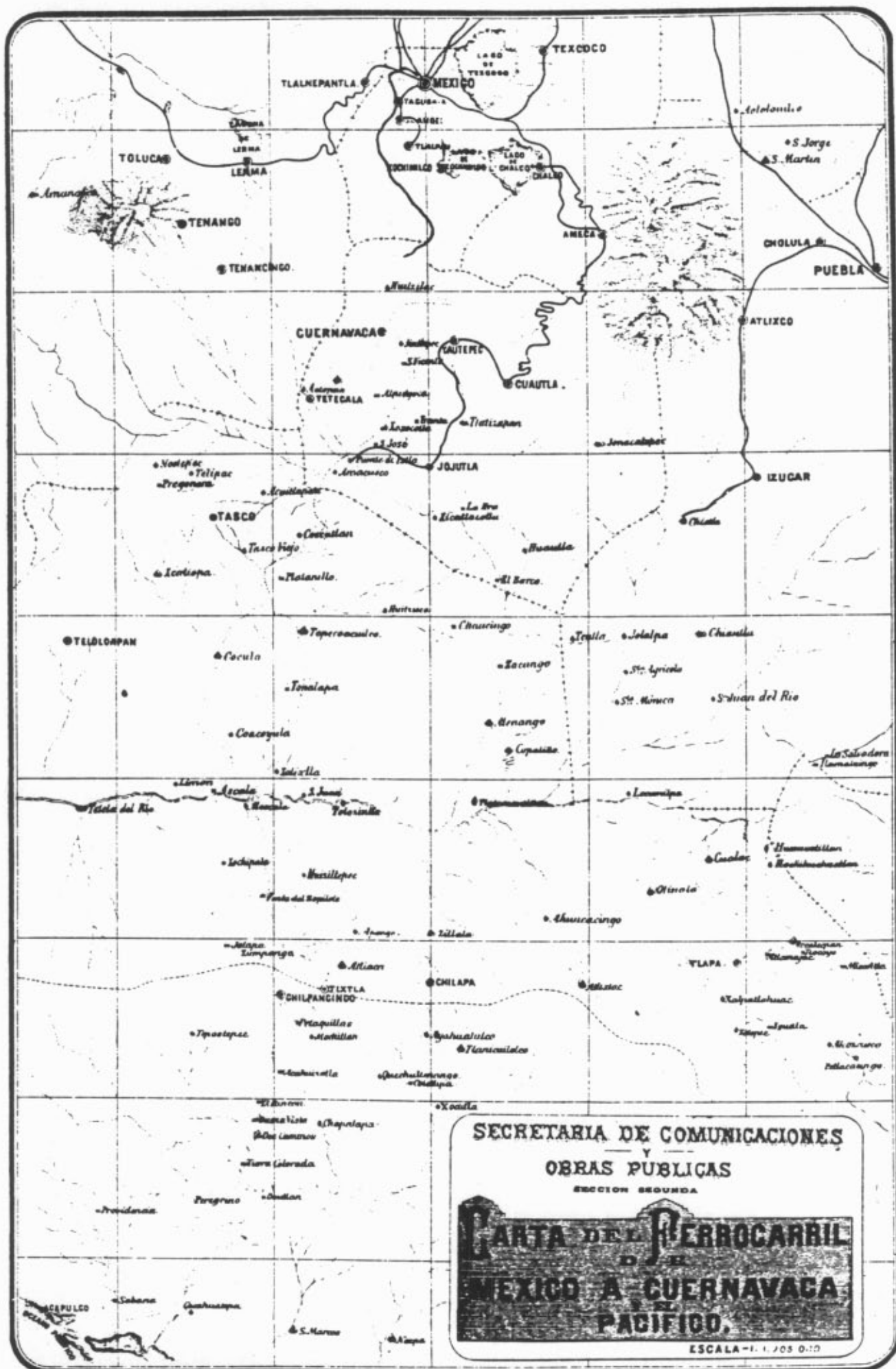
Primera clase	\$ 0 05	por kilómetro.
Tercera clase.....	0 03	"

Por cada boleto se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: por tonelada de 1,000 kilogramos \$ 0 12 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Por tonelada de 1,000 kilos.

Primera clase.....	\$ 0 10	por kilómetro.
Segunda clase	0 07	"
Tercera clase.....	0 05	"



RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN.

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS DE PASAJES	CARGA		PRODUCTOS DIVERSOS	TOTAL PRODUCTOS
			Toneladas	Kilos		
1891	4,870	\$ 14,802 61	94,726	000	\$ 740,122 98	\$ 754,925 59
1892	4,369	14,802 61	177,781	825	1,337,853 47	1,352,656 08
1893	4,058	13,087 90	176,801	913	1,334,524 47	1,347,612 37
1894	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NÚMERO 120.

Ferrocarril de México á Cuernavaca y el Pacífico.

Itinerario Jurisdiccional.

ESTADOS	DISTRITOS	ESTACIONES	DISTANCIAS		
			Parcial	Al extremo inicial	Al extremo final
Distrito Federal	Municipio de México.....	México	K. M.	K. M.	K. M.
		Empalme con el F.C. Central.	0.000	0.000	61.134
		Santa Julia	1.297	1.297	59.837
		Morales	3.127	4.424	56.710
	Prefectura de Tacubaya..	Molina del Rey	3.459	7.883	53.251
		Tacubaya	2.870	10.753	50.381
		Santo Domingo	1.287	12.040	49.094
		Mixcoac	0.627	12.667	48.467
	Prefectura de Tlalpam ...	La Castañeda	3.287	15.954	45.180
		Olivar	0.352	16.306	44.828
		Contreras	5.398	21.704	39.430
		Eslava	6.356	28.060	33.074
		Ajusco	2.521	30.581	30.553
		La Cima	15.362	45.943	15.191
			15.191	61.134	0.000

La Empresa del Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico, tiene en explotación la línea de esta Capital á la Cima de la Sierra de Ajusco, con una longitud de 61 kilómetros 134 metros.

TARIFAS DE PASAJES.

Primera clase.....	\$ 0 04 por kilómetro.
Segunda clase.....	0 03 "
Tercera clase.....	0 01½ "

Por cada pasaje se libran 15 kilogramos de equipaje. Exceso de equipaje: Por tonelada de 1,000 kilogramos, \$0.12 por kilómetro.

TARIFAS DE MERCANCÍAS.

Tipos diferenciales.—Por tonelada de 1,000 kilos.

MENOS DE CARRO ENTERO.

		Tipo por kntro.	Precio parcial	Precio total
Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:				
De	1 á 100 kilómetros	\$ 0 12	\$ 12 00	\$ 12 00
"	101 á 200 "	0 10½	10 50	22 50
"	201 á 300 "	0 09	9 00	31 50
"	301 á 400 "	0 07½	7 50	39 00
"	401 á 600 "	0 06	12 00	51 00
1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:				
De	1 á 100 kilómetros	\$ 0 08	\$ 8 00	\$ 8 00
"	101 á 200 "	0 07	7 00	15 00
"	201 á 400 "	0 06	12 00	27 00
"	401 á 600 "	0 05	10 00	37 00

2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

	Tipo por kmro.	Precio parcial	Precio total
De 1 á 200 kilómetros	\$ 0 06	\$ 12 00	\$ 12 00
" 201 á 300 "	0 05	5 00	17 00
" 301 á 600 "	0 04	12 00	29 00

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 á 200 kilómetros	\$ 0 04	\$ 8 00	\$ 8 00
" 201 á 400 "	0 03	6 00	14 00
" 401 á 600 "	0 02	4 00	18 00

CARRO ENTERO.**Clase especial.—DISTANCIA GRADUAL:**

De 1 á 100 kilómetros	\$ 0 11	\$ 11 00	\$ 11 00
" 101 á 200 "	0 09½	9 50	20 50
" 201 á 300 "	0 08	8 00	28 50
" 301 á 400 "	0 05½	5 50	34 00
" 401 á 600 "	0 05	10 00	44 00

1ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 á 100 kilómetros	\$ 0 07	\$ 7 00	\$ 7 00
" 101 á 200 "	0 06	6 00	13 00
" 201 á 300 "	0 05	5 00	18 00
" 301 á 600 "	0 04	12 00	30 00

2ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 á 100 kilómetros	\$ 0 05	\$ 5 00	\$ 5 00
" 101 á 300 "	0 04	8 00	13 00
" 301 á 600 "	0 03	9 00	22 00

3ª clase.—DISTANCIA GRADUAL:

De 1 á 100 kilómetros	\$ 0 03	\$ 3 00	\$ 3 00
" 101 á 500 "	0 02	8 00	11 00
" 501 á 600 "	0 01½	1 75	12 75

TARIFAS ESPECIALES.**Tarifa de precios para el servicio de trenes especiales.**

Distancia de no más de 50 kilómetros	\$ 100 00
" " 75 "	138 00
" " 100 "	160 00
" " 150 "	225 00
" " 175 "	245 00
De 200 kilómetros en adelante, por kilómetro	1 25

**Reglas y Tarifa de precios para el servicio de trenes especiales y para los coches
que con carácter de especiales
se agregan á los trenes ordinarios de pasajeros.**

Los precios para trenes especiales, comprenderán una locomotora y un coche de 1ª, 2ª ó 3ª clase, según se desee; pero no se aplicarán ni á coches dormitorios ni á coches privados, pues éstos están sujetos á arreglo especial.

El precio por cada coche adicional, agregado á un tren especial, será igual al importe de la tercera parte ($\frac{1}{3}$) de la cuota para una locomotora y un carro, y si en el precio resultare fracción de un peso, esta fracción será considerada como un peso completo.

En todo tren especial que se pida, á las cuotas que fija esta tarifa, el número de pasajeros quedará limitado por cada coche de la manera siguiente:

Por cada coche de sillones ó de 1ª clase	20 personas.
" " " de 2ª clase	25 "
" " " de 3ª clase	35 "

Todas las personas que pasen del número indicado pagarán el precio de pasaje ordinario de la clase que corresponda.

En los trenes especiales cada pasajero tiene derecho á llevar consigo 50 kilos de equipaje libre. El exceso se pagará á precios de tarifa ordinaria para exceso de equipaje.

No se permitirá llevar equipaje en las plataformas de los coches, pero todo el equipaje personal del pasajero podrá ponerse dentro del coche, siempre que éste no sufra deterioro.

**Reglas para los coches Pullman,
coches de sillones reclinatorios, privados y de primera, segunda y tercera clase,
agregados al tren ordinario de pasajeros.**

Los carros á que se hace referencia, se agregarán á cualquier tren ordinario de pasajeros, entendiéndose que por cada coche se cobrará el importe correspondiente al número de boletos, como sigue:

Por Pullman, privado ó carro de sillas	15 boletos de primera clase.
Por coche de segunda clase.....	20 „ de segunda clase.
Por coche de tercera clase.....	30 „ de tercera clase.

Todas las personas que excedan del número indicado, pagarán los precios ordinarios de 1ª, 2ª ó 3ª clase, según el coche que ocupen.

Tratándose de coches Pullman ó privados, se pagará, además de los boletos mencionados, lo que marca la tarifa de la Empresa Pullman y el tanto por distancia recorrida por el coche (millaje) por el uso del mismo.

En los coches especiales agregados á los trenes ordinarios de pasajeros, se podrán llevar hasta 15 kilos de equipaje libre por cada boleto, dándoseles un check por cada bulto. Los bultos así registrados se llevarán en el coche de equipajes.

Tanto para los trenes especiales como para los coches especiales agregados á los trenes ordinarios, se expedirá un solo boleto, forma local núm. 1, especificando en el mismo el número de personas que deban ocupar el tren ó el coche de que se trata.

Lo que antecede es solamente para el conocimiento de los empleados; pero no se expedirán boletos ni se harán arreglos para trenes ó coches especiales, sin haber recibido la autorización correspondiente de esta oficina.



TERCERA PARTE

FERROCARRILES CLASIFICADOS EN ZONAS,
CUADROS ESTADÍSTICOS
QUE INDICAN SU CONSTRUCCIÓN, PARTE COMERCIAL Y FINANCIERA
DE LAS COMPAÑÍAS, Y ACCIDENTES.

812

El Territorio de la República se considera dividido en las siguientes zonas ferrocarrileras, que coinciden con las zonas postales, por considerarse los ferrocarriles como el principal medio de comunicación por las vías terrestres en la República.

- | | |
|----------|---|
| 1ª zona. | Comprende los Estados de SONORA y SINALOA y TERRITORIO DE LA BAJA CALIFORNIA. |
| 2ª „ „ „ | „ DURANGO y CHIHUAHUA. |
| 3ª „ „ „ | „ COAHUILA, NUEVO LEÓN y TAMAULIPAS. |
| 4ª „ „ „ | „ JALISCO, COLIMA y el TERRITORIO DE TEPIC. |
| 5ª „ „ „ | „ S. LUIS POTOSÍ, ZACATECAS y AGUASCALIENTES. |
| 6ª „ „ „ | „ MICHOACÁN, QUERÉTARO y GUANAJUATO. |
| 7ª „ „ | el DISTRITO FEDERAL y los Estados de MÉXICO, HIDALGO, MORELOS y GUERRERO. |
| 8ª „ „ | los Estados de PUEBLA, TLAXCALA y VERACRUZ. |
| 9ª „ „ | „ OAJACA y CHIAPAS. |
| 10ª „ „ | „ YUCATÁN, CAMPECHE y TABASCO. |

Núm. 1.

DISTRIBUCION DE LOS FERROCARRILES EN ZONAS

HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 1894.

I	II	III	IV	V	VI	VII
Número de Zonas	Estados que comprenden	Superficie en kilómetros cuadrados	POBLACIÓN: Número de habitantes de cada Zona	Número de kilómetros de ferrocarril construidos en cada Zona	Número de kilómetros de ferrocarril por cada 10000 habitantes	Núm. de kilómetros de ferrocarriles corresponden. á 10000 ktrus. de superficie en cada Zona
1ª	Sonora Sinaloa Baja California	449,775	426,021	K. M. 511.229	K. M. 12.000	K. M. 11.366
2ª	Durango Chihuahua	341,437	572,773	1,210.280	21.130	35.447
3ª	Coahuila Nuevo León Tamaulipas	294,600	638,923	2,191.260	34.295	74.415
4ª	Jalisco Colima Territorio de Tepic	107,629	1.363,589	351.540	2.570	32.664
5ª	Zacatecas Aguascalientes San Luis Potosí	140,179	705,339	1,442.300	20.449	102.896
6ª	Guanajuato Querétaro Michoacán	102,700	2.016,561	1,024.630	5.082	99.769
7ª	Guerrero México Morelos Hidalgo Distrito Federal	106,208	2.207,493	1,506.580	6.825	141.856
8ª	Veracruz Puebla Tlaxcala	99,722	1.620,825	1,683.491	10.387	168.821
9ª	Oajaca Chiapas	151,546	1.109,570	367.859	3.315	24.274
10ª	Tabasco Campeche Yucatán	152,500	491,626	473.769	9.638	31.066

Superficie total de la República, 1,946.296 kilómetros cuadrados.

Número total de habitantes, 11.642,720.

Número total de kilómetros de ferrocarriles construidos, 10,762*938.

Corresponde á cada habitante de la República, 0*924 de ferrocarril.

5 114 67
672 657

Cuadro descriptivo del desarrollo de las Líneas Férreas

I	II	III	IV			V
Número de orden	NOMBRE DEL FERROCARRIL	ZONAS QUE OCUPA	LONGITUD DE LAS LINEAS CONSTRUIDAS			SECCIONES
			1892.	1893.	1894.	
			K. M.	K. M.	K. M.	
1	Ferrocarril Mexicano.....	VII y VIII	569.250	569.250	470.750	México á Veracruz.....
2	Id. Nacional de Tehuantepec.....	VIII y IX	183.380	253.000	309.617	Apizaco á Puebla.....
3	Id. del Distrito Federal.....	VII	191.469	191.469	190.971	Sección Norte y Sección Sur..
						Líneas urbanas incluy ^o vías interiores y dobles vías.....
			20.058	20.058	20.508	Líneas foráneas.....
6	Id. de Sonora.....	I	422.302	422.302	422.302	Id. id. (México á Tlalpam).....
9	Id. Interoceánico de Acapulco á Veracruz.....	VII y VIII	768.177	768.177	788.177	Id. urbanas (vía angosta).....
						Vías urbanas en la ciudad.....
						Isla de Venegas á Sta. Anita..
10	Id. Nacional Mexicano	III, V, VI y VII	1,704.240	1,704.240	1,704.240	Santa Anita á Ixtacalco.....
						Ixtacalco á Ixtapalapa.....
						Vías de servicio.....
14	Id. de la Compañía Constructora Nacional Mexicana...	IV y V	142.000	142.000	142.000	Guaymas á Nogales.....
						México á los Reyes.....
						Los Reyes á Morelos.....
15	Id. de Veracruz á Alvarado...	VIII	70.410	70.410	70.410	Morelos á Jojutla.....
17	Id. Central Mexicano.....	VIII	84.312	84.312	84.312	Jojutla á Amacuzac (Puente de Ixtla).....
						Los Reyes á Jalapa.....
						Virreyes á Libres.....
18	Id. de Hidalgo.....	VII y VIII	156.011	168.011	156.800	San Lorenzo á San Nicolás...
						San Lázaro á la Aduana.....
						Jalapa á Veracruz.....
23	Id. de Mérida á Progreso....	X	36.456	36.456	36.456	Jalapa á Coatepec.....
						México á Laredo.....
						Acámbaro á Pátzcuaro.....
26	Id. de Tehuacán á Esperanza...	VIII	50.000	50.000	50.000	Matamoros á San Miguel.....
						México al Salto.....
						Circunvalación.....
28	Id. de Mérida á Peto.....	X	104.000	108.000	108.000	Tranvías de la Colonia.....
						Naucalpan á las Canteras.....
						Prolongación del Salto.....
31	Id. de Sinaloa y Durango.....	I	61.927	61.927	61.927	Manzanillo á Colima.....
						Zacatecas á Ojo-caliente.....
						Veracruz á Medellín.....
33	Id. de Mérida á Campeche por Calkiní.....	X	126.152	135.527	135.527	Medellín á Alvarado.....
						Los Arcos á Cholula.....
						Cholula á Atlitico.....
34	Id. de Campeche á Lerma.....	X	6.000	6.000	6.000	Atlixco á Matamoros.....
						México á Paso del Norte.....
						Silao á Guanajuato.....
36	Id. de Mérida á Valladolid...	X	101.688	108.688	108.688	Irapuato á Guadalajara.....
						Chicalote á Tampico.....
						San Blas hacia Guadalajara..
38	Id. de Tlaxmanalco.....	VII	26.650	26.650	26.650	Tizayuca á San Agustín.....
						Tizayuca á Zumpango.....
						San Agustín á Irolo.....
40	Id. Internacional Mexicano {	II, III, IV, V, VI, VII y VIII	922.090	922.090	922.090	San Agustín á Tepa.....
						Tepa á Pachuca.....
						Tepa á Tulancingo.....
43	Id. de Nautla á San Marcos...	VIII	76.000	76.000	76.000	Mérida á Progreso.....
						Esperanza á Tehuacán.....
						Mérida á Tekax.....
49	Id. de San Juan Bautista al Paso del Carrizal.....	X	5.750	5.750	5.750	Culiacán á Altata.....
						Mérida á Maxcanú.....
						Hecelchacán á Campeche.....
50	Id. de Chalchicomula.....	VIII	10.353	10.353	10.353	Ramal de Uman á Hunucmá..
						Campeche á Lerma.....
						Mérida á Valladolid.....
51	Id. de Orizaba al Ingenio.....	VIII	7.550	7.550	7.550	Progreso á Conkal.....
						Tlaxmanalco á Chalco y á Amecameca.....
						Ciudad P. Díaz á Torreón y Durango.....
63	Id. de Sta. Ana á Tlaxcala.....	VIII	8.500	8.500	8.500	Sabinas á Hondo.....
						Hornos á San Pedro.....
						Ramal de Velardeña.....
67	Id. de Cárdenas al río Grijalva	X	7.500	7.500	7.500	San Marcos hacia Nautla.....
						Ramal á Libres.....
						S. Juan Bautista á Tamulté..
69	Id. de Toluca á San Juan de las Huertas.....	VII	15.721	15.721	15.721	San Andrés Chalchicomula..
						Orizaba al Ingenio.....
						Santa Ana á Tlaxcala.....
A la vuelta.....			8.810,896	8.914.391	8.878,799	Cárdenas al río Grijalva.....
						Toluca á S. J. de las Huertas..

en la República Mexicana hasta 31 de Diciembre de 1894.

VI		VII		VIII		IX		X		XI	
Número de kilómetros construidos en cada sección		Número de kilómetros en explotación		TRAMOS EN EXPLOTACIÓN		Anchura de la vía		MATERIAL RODANTE			OBSERVACIONES.
K. M.		K. M.				M.		Locomotoras	Wagones de pasajeros	Furgones de carga	
423.750	423.750	423.750	423.750	México á Veracruz	1.435	75	86	788			El tramo de Tejería á Jalapa fué levantado con autorización de la Secretaría.
47.000	47.000	47.000	47.000	Apizaco á Puebla							
809.617	809.617	809.617	809.617	Coatzacoalcos á Salina Cruz							
64.287	64.287	64.287	64.287	} En explotación las líneas urbanas y foráneas	1.435	5	848	116			El tramo de los Morales fué levantado con autorización de la Secretaría.
92.024	92.024	92.024	92.024								
14.896	14.896	14.896	14.896								
20.264	20.264	20.264	20.264								
7.226	7.226	7.226	7.226								
2.422	2.422	2.422	2.422	Vías urbanas de la ciudad	0.914	5	848	116			
1.280	1.280	1.280	1.280	Isla de Venegas á Santa Anita	0.914						
6.700	6.700	6.700	6.700	Santa Anita á Ixtacalco	0.914						
2.430	2.430	2.430	2.430	Ixtacalco á Ixtapalapa	0.914						
422.302	422.302	422.302	422.302	Guaymas á Nogales	1.435						
17.495	17.495	17.495	17.495	México á los Reyes	0.914	17	13	278			
118.505	118.505	118.505	118.505	Los Reyes á Morelos							
59.500	59.500	59.500	59.500	Morelos á Jojutla							
20.000	20.000	20.000	20.000	Jojutla á Amacuzac (Puente de Ixtla)							
397.280	397.280	397.280	397.280	Los Reyes á Jalapa							
11.000	11.000	11.000	11.000	Virreyes á Libres	0.914	64	73	953			
24.000	22.276	22.276	22.276	San Lorenzo á San Nicolás							
4.570	4.570	4.570	4.570	San Lázaro á la Aduana							
181.827	181.827	181.827	181.827	Jalapa á Veracruz							
4.000	4.000	4.000	4.000	México á Laredo							
1,351.050	1,351.050	1,351.050	1,351.050	Acámbaro á Pátzcuaro	0.914	114	115	2,424			
153.400	153.400	153.400	153.400	Matamoros á San Miguel							
120.000	120.000	120.000	120.000	México al Salto							
62.700	62.700	62.700	62.700	Circunvalación de la ciudad							
5.100	5.100	5.100	5.100	Balvanera á la Colonia							
8.540	8.540	8.540	8.540								
4.450	4.000	4.000	4.000	Manzanillo á Colima	0.914	5	6	77			
94.500	94.500	94.500	94.500	Zacatecas á Ojo-caliente	0.914	3	5	21			
47.500	47.500	47.500	47.500	Veracruz á Medellín	1.435	5	9	86			
15.410	15.410	15.410	15.410	Medellín á Alvarado							
55.000	55.000	55.000	55.000	Puebla á Cholula							
5.000	12.919	12.919	12.919	Cholula á Atlixco	0.914	---	---	---			El material rodante que hace el servicio de esta línea es el del Ferrocarril Inter-oceánico de Acapulco á Veracruz.
32.850	32.850	32.850	32.850	Atlíxco á Matamoros							
38.543	38.543	38.543	38.543	México á Paso del Norte							
1,970.300	1,970.300	1,970.300	1,970.300	Silao á Guaraajuato	1.435	151	110	2,700			
28.370	28.370	28.370	28.370	Irapuato á Guadalajara							
258.580	258.580	258.580	258.580	Chicalote á Tampico							
633.500	633.500	633.500	633.500								
26.700	26.900	26.900	26.900	Tizayuca á San Agustín	0.914	16	20	166			El tramo de Teoloyucan y Zumpango, se levantó con autorización de la Secretaría.
26.900	14.500	14.500	14.500	Tizayuca á Zumpango							
14.500	28.300	28.300	28.300	San Agustín á Irolo							
28.300	6.000	6.000	6.000	San Agustín á Tepa							
6.000	26.000	26.000	26.000	Tepa á Pachuca							
55.100	55.100	55.100	55.100	Tepa á Tulancingo	1.435	5	15	66			
36.456	36.456	36.456	36.456	Mérida á Progreso							
50.000	50.000	50.000	50.000	Esperanza á Tehuacán							
108.000	108.000	108.000	108.000	Mérida á Tekax	0.914	8	13	74			
61.927	61.927	61.927	61.927	Culiacán á Altata	1.435	2	3	22			
59.152	59.152	59.152	59.152	Mérida á Maxcanú	1.435	7	10	29			
56.000	56.000	56.000	56.000	Hecelchacán á Campeche							
20.375	20.375	20.375	20.375	Ramal de Uman á Hunucmá							
6.000	6.000	6.000	6.000	Campeche á Lerma	0.914	6	10	74			
78.000	78.000	78.000	78.000	Mérida á Valladolid							
30.688	30.688	30.688	30.688	Progreso á Conkal							
26.650	26.650	26.650	26.650	Chalco á Amecameca	0.914	0	8	17			
869.510	869.510	869.510	869.510	Ciudad Porfirio Díaz á Torreón y Durango	1.435	46	18	1,469			
19.810	19.810	19.810	19.810	Sabinas á Hondo							
23.400	23.400	23.400	23.400	Hornos á San Pedro							
9.370	9.370	9.370	9.370	Ramal de Velardeña							
65.500	65.500	65.500	65.500	San Marcos á Huitzilapan							
10.500	10.500	10.500	10.500	La Concepción á Libres	0.914	5	4	36			
5.750	5.750	5.750	5.750	S. Juan Bt ^a . al P. del Carrizal	0.914	0	5	3			
10.353	10.353	10.353	10.353	S. Andrés á la estación de ídem	1.435	0	6	10			
7.550	7.550	7.550	7.550	La Borda á San Lorenzo	1.435	0	13	4			
8.500	8.500	8.500	8.500	Santa Ana á Tlaxcala	1.435	0	4	6			
7.500	7.500	7.500	7.500	Cárdenas al río Grijalva	0.914						
15.721	15.721	15.721	15.721	Toluca á S. J. de las Huertas	0.914	2	13	35			
.....	8,841,925					352	925	9,652			

I	II	III	IV			V
Número de órden	NOMBRE DEL FERROCARRIL	ZONAS QUE OCUPA	LONGITUD DE LAS LINEAS CONSTRUIDAS			SECCIONES
			1892.	1893.	1894.	
	De la vuelta.....	-----	K. M.	K. M.	K. M.	
71	Ferrocarril de Vanegas, Cedral, Matehualay Río Verde	V	8.810,396	8.914,391	8.878,799	
78	Id. de Mérida á Izamal.....	X	65.000	65.000	65.000	{ Vanegas al Cedral.....
81	Id. de Chihuahua é Hidalgo á la Sierra Madre.....	II	65.848	65.848	65.848	{ Ramal del Potrero.....
82	Id. Mexicano del Sur.....	VIII y IX	11.000	11.000	11.000	{ Mérida á Izamal.....
84	Id. de Tonalá á Tuxtlay Frontera.....	IX	367.000	367.000	367.000	{ Chihuahua á la Sierra Madre..
86	Id. de Baja California.....	I y II	50.000	50.000	50.000	{ Jiménez á Balleza.....
88	Id. de Monterrey al Golfo Mexicano.....	III	27.000	27.000	27.000	{ Puebla á Oaxaca.....
89	Id. de Tecolutla al Espinal..	VIII	624.640	624.640	624.640	{ Tonalá al Kilómetro 50.....
92	Id. de Córdoba á Tuxtepec..	VIII	9.000	16.000	21.000	{ San Quintín hacia el Río Colorado.....
93	Id. de Pachuca á Tampico..	III, VII, VIII	51.000	51.000	51.000	{ Monterrey á Treviño.....
94	Id. de Marav.º á Cuernavaca..	VI y VII	10.000	10.000	10.000	{ Monterrey á Tampico.....
95	Id. del Nordeste de México..	VII	50.000	50.000	54.720	{ Tecolutla hacia el Espinal.....
96	Id. de Salamanca al Jaral...	VI	50.090	50.090	50.090	{ Córdoba á Motzorongo.....
97	Id. de Monte Alto.....	VII	35.000	35.000	35.000	{ Tramo aislado.....
98	Id. del Valle de México.....	VII	10.000	10.000	10.000	{ Marav.º á Angang.º y Trojes..
99	Id. de Veracruz á Boca del Río	VII	22.000	22.000	22.000	{ México á Tizayuca.....
101	Id. de Ometusco á Pachuca..	VII	9.000	11.000	11.504	{ Salamanca al Jaral por el Valle de Santiago.....
103	Id. de Izúcar de Matamoros á Acapulco.....	VII y VIII	45.710	45.710	45.710	{ Tlalnepantla al Pedregal.....
105	Id. Industrial de Puebla.....	VIII	20.000	20.000	40.000	{ Líneas urbanas y foráneas inclusive las de servicio.....
114	Id. de Tula á Pachuca.....	V y VII	15.000	15.000	30.000	{ Veracruz á Boca del Río.....
117	Id. Mex.º del Norte (Minero).	II y III	-----	-----	70.000	{ Ometusco á Pachuca.....
120	Id. México, Cuernavaca y el Pacífico.....	VII, VIII, IX	125.000	130.260	130.260	{ Matamoros hacia Acapulco...
123	Id. de Mixcalco á Santa Cruz.	VII	-----	28.000	61.000	{ Puebla á la Constanancia, Cholula y Huejotzingo.....
140	Id. de Celaya á las Haciendas de Roque y Plancarte.....	VI	-----	4.450	4.450	{ Tula á Pachuca.....
Permiso.	Id. de la Hacienda Zavaleta á la Fábrica de San Rafael...	VII	-----	6.454	14.600	{ Escalón á Sierra Mojada y ramales.....
Permiso.	Id. de la Compañía á la Hacienda de Zoquiapan.....	VII	-----	-----	4.000	{ México á Fierro del Toro.....
	Total.....	-----	10.477,134	10.642,160	10.762,938	{ Mixcalco á Santa Cruz.....
						{ Celaya á la Hacienda de Roque y Plancarte.....
						{ Estación Zavaleta á la Fábrica de San Rafael.....
						{ Comp.º á la Hda. Zoquiapan..

Nota.—La mayor parte del material rodante de las Empresas está dotado de frenos automáticos Westinghouse su telégrafo para el servicio de explotación.

228

VI		VII	VIII	IX	X			XI
Número de kilómetros construidos en cada sección	Número de kilómetros en explotación	TRAMOS EN EXPLOTACIÓN	Anchura de la vía	MATERIAL RODANTE			OBSERVACIONES	
				Locomotoras	Wagones de pasajeros	Furgones de carga		
K. M.	K. M.		M.					
.....	8.841.925	.....	.....	552	925	9,653		
47.000	47.000	Vanegas al Cedral.....	} 0.914	6	4	66		
18.000	18.000	Ramal de Potrero.....						
65.848	65.848	Mérida á Izamal.....		1.435	4	10	48	
6.000	.....	.....	} 1.435					
5.000	.....	.....						
367.000	367.000	Puebla á Oaxaca.....		0.914	17	24	298	
50.000	.....	.....	1.435	4	1	35		
27.000	.....	.....	1.435					
106.000	106.000	Monterrey á Treviño.....	} 1.435	27	18	594		
518.640	518.640	Monterrey á Tampico.....						
21.000				0.914	2	8	9	
51.000	51.000	Córdoba á Motzorongo.....	1.435	4	6	34		
10.000	.....	.....	1.435					
54.720	50.000	Maravatio á Angangueo.....	0.914	8	1	14		
50.090	50.090	México á Tizayuca.....	0.914	....	....	....	El servicio de la línea se hace con el material rodante del Ferrocarril de Hidalgo.	
85.000	85.000	Salamanca al Jaral por el Valle.....	0.914	0	5	7		
10.000	10.000	Tlalnepantla al Pedregal.....	0.914	....	1	....	El servicio de carga se hace con el material rodante del Camino de Fierro Nacional.	
22.000	22.000	Líneas urbanas y foráneas inclusive las de servicio.....	0.914	5	31	45		
11.504	11.504	Veracruz á Boca del Río.....	0.914					
45.710	45.710	Ometusco á Pachuca.....	1.435	....	....	....	Como línea perteneciente á la Compañía del Ferrocarril Mexicano, se hace el servicio con el mismo material rodante.	
40.000	18.000	Matamoros á Chietla.....	0.914	....	....	....	El material rodante para el servicio de Matamoros á Chietla, es el del Interoceánico de Acapulco á Veracruz.	
30.000	30.000	Puebla á la Constanica, Cholula y Huejotzingo.....	1.435					
70.000	70.000	Tula á Pachuca.....	1.435	....	....	....	El material rodante para el servicio de la línea, es el del Ferrocarril Central.	
130.260	130.260	Escalón á Sierra Mojada y ramales.....	1.435	5	2	899		
61.000	61.000	México á Fierro del Toro.....	1.435	3	4	100		
4.450	4.450	Mixcalco á Santa Cruz.....	0.914					
14.000	14.600	Celaya á la Hacienda de Roque y Plancarte.....	0.600		4	23		
4.000	4.000	Zavaleta á la Fábrica de San Rafael.....	0.914					
8.317	8.317	Comp ^a á la Hda. Zoquiapan...	0.914		3	8		
.....	10.580,344	.....	.....	632	1,032	11,831		

y el uso de enganches automáticos también se está extendiendo rápidamente. Casi todas las líneas férreas tienen

ESTADO que manifiesta las concesiones vigentes de ferrocarriles en 31 de para el establecimiento de las líneas,

Número de orden	NOMBRE DEL FERROCARRIL O COMPAÑÍA	ZONAS QUE OCUPA	TRAYECTO PROBABLE DE LA LÍNEA POR CONSTRUIR
35	Mexicano del Pacífico	VI y VII	Partiendo de México y pasando por Cuernavaca y Puente de Ixtla, á terminar en un puerto del Pacífico, entre los de Manzanillo y Acapulco.
39	Para buques	VIII y IX	Ferrocarril á través del Istmo de Tehuantepec para trasportar buques.
41	Topolobampo	I y II	De San Blas á un punto del Ferrocarril de Sonora; de la Junta á Urique y Batopilas, y de Bocoyna á Guerrero.
85	Marqués á Zimapán	VII	Marqués á Zimapán por el Astillero.
90	Jiménez á Lampazos por Sierra Mojada	II y III	De la ciudad de Lampazos, tocando la estación de Hermanas, las Villas de Cuatro Ciénegas y Sierra Mojada á la Estación de Jiménez y ramales.
109	Treviño al Pacífico	I, II y III	De Treviño á Sierra Mojada, un punto del Ferrocarril Central y otro del de Topolobampo. De un punto del Ferrocarril de Monterrey al Golfo, á otro del Río Bravo; y de un punto del mismo Ferrocarril á los minerales de San Carlos, San Nicolás; y á la Laguna Madre y Soto la Marina.
110	Guadalajara á Chamela	IV y V	De Guadalajara, por una parte, al puerto de Chamela; y por otra, á la ciudad de San Luis Potosí.
122	Ermita á Teapa	X	De la Ermita á Teapa y de Cunduacán á Paraíso, pudiendo prolongarse hasta la Costa, para que termine en la Barra de Dos Bocas ó en la de Chiltepec.
125	Ramales de ferrocarriles en Michoacán	VI	De un punto del Ferrocarril Nacional Mexicano entre Morelia y Pátzcuaro, uniendo los distritos de Pátzcuaro, Tacámbaro, Uruapan, Ario y Apatzingán.
128	Carbonífero de Oaxaca	VIII y IX	De Puebla á un punto conveniente del Río Verde, pasando por Huajuapán ó un punto del distrito de este nombre, y ramales á los yacimientos de carbón y criaderos de fierro.
130	México á Coyoacán	VII	De la garita de Ocampo de esta capital á San Francisco Cuautla, en Coyoacán.
134	Metropolitano de Cintura	VII	Línea circunvalando la ciudad.
135	Toluca á Tenango	VII	Entre Toluca y Tenango, y ramales á Tianguistengo y Calimaya.
137	Regional de Jalisco	IV	Guadalajara, por Tequila, Teuchitlán, Ahualulco, Ameca, Cocula y Santa Ana Acatlán á Guadalajara.
138	Esperanza á Xuchil	VIII	De la Estación de Esperanza del Ferrocarril Mexicano al Xuchil, Estado de Veracruz.
139	Guanajuato á Dolores Hidalgo	VI	De Guanajuato á Dolores Hidalgo, prolongándolo á San Luis de la Paz.
141	Gómez Farías al Internacional	III y V	De la Estación de Gómez Farías del Ferrocarril Nacional Mexicano, en Coahuila, por Concepción del Oro, cerca de Bonanza, en Zacatecas y San Pedro Ocampo, terminando en un punto del Ferrocarril Internacional Mexicano, en Coahuila.
142	Villa Lerdo á San Pedro de las Colonias	II y III	De Villa Lerdo, en Durango, hasta San Pedro de la Colonia, en Coahuila, prolongándolo hasta la Estación de San Carlos ó la del Torreón, en el Ferrocarril Internacional Mexicano.
144	Coatepec á Teocelo	VIII	De Jalapa, pasando por Pachó Viejo, Coatepec y Xico, y terminando en Teocelo, del Estado de Veracruz, ligándose en Pachó Viejo con el Ferrocarril Interoceánico.
145	Jalapa á Teocelo	VIII	De Coatepec á Cosautlán, pasando por Xico y Teocelo, del Estado de Veracruz, y ramal que desde un punto conveniente ligue la Estación de Pachó Viejo en el Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz con dicha línea.
146	México á las Cruces	VII	De esta capital por Chapultepec, Tacubaya, Panteón de Dolores, Molino de Valdés, Molino de Belém y Santa Fe, terminando en las Cruces, en el punto que sirve de límite al Distrito Federal, y ramales al Desierto, y puntos inmediatos á la línea troncal.
148	Hidalgo á Huauchinango	VII y VIII	De un punto del Ferrocarril de Hidalgo á Huauchinango ó otro punto del mismo distrito.
149	Cazadero á Solís	VII	De la Estación del Cazadero en el Ferrocarril Central Mexicano, y pasando por Aculco, Nadó, Jazmín, Totó, Buena Vista, San Juanico, Acambay y Temascaltingo, se conecte con el Ferrocarril Nacional Mexicano, entre las Estaciones de Solís y Tepetongo.
150	Pachuca á San Miguel Regla	VII	De Pachuca por Real del Monte á San Miguel Regla, y ramales á uno y otro lado de la vía principal.
151	San Luis de la Paz á San Miguel Allende	VI	De San Luis de la Paz á San Miguel Allende, pasando por Mineral de Pozos, San José Iturbide, y ligándose en San Miguel Allende con el Ferrocarril Nacional Mexicano.
152	La Paz al Mineral del Triunfo	I	De la Paz al Mineral del Triunfo, pudiendo prolongarlo hasta la población de Todos Santos ó Pescadero del Pacífico.
153	Aguascalientes á Tepezalá	V	De un punto del Ferrocarril Central, en Aguascalientes, á las Minas de Tepezalá, pudiendo extenderlo al Mineral de Asientos ó otro del mismo Estado.
154	Tijuana á Yuma y Ensenada de Todos Santos	I	De Tijuana, en la Frontera del Norte, á un punto de la misma, cerca de Yuma, por una parte; y por otra, del mismo punto de Tijuana á la Ensenada de Todos Santos.
155	San Juan de las Huertas al Pacífico	VI y VII	De San Juan de las Huertas, Estado de México, por Texcaltitlán é Ixtapan, del mismo Estado, siga por Coyuca y la Unión, del de Guerrero, hasta un punto del Océano Pacífico, y ramal á Pungarabato, en Michoacán.

224

326

Diciembre de 1894, con expresión de las Empresas que han ejecutado trabajos sin haber entregado aún ningún tramo.

ANCHURA DE VÍA	TRACCIÓN	OBSERVACIONES
0.914	Vapor	Terracerías que se abandonaron, y reconocimiento desde México á Rio Grande. Este ferrocarril primitivamente y antes del traspaso se llamó de la Mesa Central.
Excepcional	"	Previos los estudios de la localización de la línea, se inauguraron las obras de construcción, las que han quedado en suspenso.
1.435	"	Reconocimiento de 400 kilómetros y trazo de 25.
0.750	"	Después de haberse aprobado el trazo, la Empresa construyó 23 kilómetros 206 metros de vía, que después levantó sin autorización de la Secretaría, siendo consignado el asunto al Juez 1º de Distrito de esta capital, en 7 de Mayo de 1894.
1.435	"	Reconocimiento de 400 kilómetros y trazo de 25.
1.435	"	Se hicieron los reconocimientos y trazo de 150 kilómetros.
1.435	"	
0.914	No determinado	Trazo de 9 kilómetros.
1.435	Vapor	Trazo de 24 kilómetros, habiendo comenzado los trabajos de construcción.
1.435	"	Reconocimiento de toda la línea.
0.914	Sangre	Trazo de toda la línea.
0.914	Vapor	Trazo de 27 kilómetros.
0.914	No determinado	Trazo aprobado de toda la línea, 24 kilómetros.
1.435 ó 0.914	Vapor	Trazo de 25 kilómetros.
1.435	"	Trazo de toda la línea, 22 kilómetros 600 metros.
1.435 ó 0.914	No determinado	Trazo de 10 kilómetros.
Condiciona	Vapor	Reconocimiento de 25 kilómetros.
0.600 ó 1.435	"	Trazo de 10 kilómetros y reconocimiento de toda la línea.
1.435	No determinado	
0.914	"	Trazo de Pacho Viejo á Coatepec.—Construida con anterioridad la línea de Jalapa á Coatepec.
0.600	Vapor	Trazo de 7 kilómetros, de Tacubaya á Santa Fe.
0.600	Vap. ó electricidad	Comenzaron los reconocimientos.
1.435	Vapor	Trazo de 30 kilómetros.
0.914 ó 0.600	No determinado	Reconocimiento de la línea.
1.435 ó 0.914	"	Comenzaron los reconocimientos.
1.435 ó 0.914	"	
1.435 ó 0.914	"	
1.435 ó 0.914	Vap. ó electricidad	
1.435 ó 0.914	Vapor	

Número de orden	NOMBRE DEL FERROCARRIL O COMPAÑIA	ZONAS QUE OCUPA	TRAYECTO PROBABLE DE LA LÍNEA POR CONSTRUIR
156	Córdoba á San Juan de la Punta.....	VIII	{ De la Garita de Arriba, en Córdoba, á San Lorenzo Cerralvo, terminando en San Juan de la Punta.....
157	Cárdenas á Dos Bocas.....	X	{ De San Antonio Cárdenas á Dos Bocas y ramales á Huimanguillo, Cuenducán, Paraíso, Comalcalco y haciendas principales.....
158	Tultenango á Angangueo ...	VI y VII	{ De la Estación de Tultenango, del Ferrocarril Nacional Mexicano, á la de Angangueo del de Michoacán y Pacífico, y ramal que partiendo de la vía principal, llegue al Mineral del Oro.....
159	Oaxaca á Miahuatlán.....	IX	{ De Oaxaca á Miahuatlán y cuatro ramales.....
160	Mineral de Pozos al Rincón..	VI	{ Mineral de Pozos por San Luis de la Paz al Rincón.....
161	Casa Blanca á Boca Nueva..	X	{ De Casa Blanca, en Tabasco, á Boca Nueva de la finca de la Colmena, en el mismo Estado.....
163	Hidalgo del Parral á Jiménez.	II	{ Jiménez á Hidalgo del Parral y ramales.....
163	De Tehuantepec á San Juan.	VIII	{ Del kilómetro 62 del Ferrocarril de Tehuantepec á San Juan, con facultad de llegar á Acayucan.....
164	Esperanza á Perote.....	VIII	{ De Esperanza, por San Andrés Chalchicomula, etc., á Perote.
165	San Marcos á Huajuapán....	VIII y IX	{ De San Marcos, en Puebla, por la Estación de Rosendo Márquez, del Ferrocarril Mexicano del Sur, continúe por los pueblos de Tepeji de la Seda y Acatlán, terminando en Huajuapán de León, en Oaxaca.....

227

ANCHURA DE VÍA	TRACCIÓN	OBSERVACIONES
1.435 ó 0.914	Vapor	
0.914 ó 0.600	No determinado	
0.914	"	
0.600	"	
1.435 ó 0.914	Vapor	
0.750 ó 0.600	Sangre	
1.435	Vapor	
1.435	"	
1.435	"	
1.435 ó 0.914	"	

Cuadro comercial de las Empresas Ferro-

I	II	III	IV	V	VI	VII
NÚMEROS	NOMBRE DEL FERROCARRIL	Número de pasajeros transportados	Trayecto medio por pasajero	Número de toneladas transportadas	Trayecto medio portonelada	PRODUCTOS
						Productos de pasajes
1	Ferrocarril Mexicano	596,321	K. 63.28	T. 537,720.647	K. 138.43	\$ 751,509 87
2	Id. Nacional de Tehuantepec					
3	Ferrocarriles del Distrito	15,023,879		No se hace cómputo		990,265 03
6	Ferrocarril de Sonora	53,678		63,687.055		126,657 56
9	Id. Interocéánico de Acapulco á Veracruz	879,005		3-3,503.000		486,075 54
10	Id. Nacional Mexicano	591,740		554,899.000		993,473 42
10	Compañía Constructora Nacional Mexicana	19,352	57.78	16,219.530	74.34	25,131 97
14	Ferrocarril de Veracruz á Alvarado	324,075	7.50	406.250	38.92	23,833 18
15	Id. de Puebla á Izúcar de Matamoros	73,705	33.570	22,976.000	46.870	47,298 50
17	Id. Central Mexicano	792,095	97.999	860,186.545	427.736	1,443,793 73
18	Id. de Hidalgo	168,423		178,174.047		161,908 45
23	Id. de Mérida á Progreso	91,291		34,406.476		39,276 08
26	Id. de Tehuacán á Esperanza	16,099		5,663.530		9,411 51
28	Id. de Mérida á Peto	163,852		36,202.439		71,970 64
31	Id. de Sinaloa y Durango	56,503		10,893.822		14,152 07
33	Id. de Mérida á Campeche	124,983		21,775.101		56,034 03
34	Id. de Campeche á Lerna	9,504				855 36
36	Id. de Mérida á Valladolid	244,040		50,633.534		70,223 48
38	Id. de Tlalmannalco	60,835		18,572.715		6,492 30
40	Id. Internacional Mexicano	74,577		335,200.769		219,624 38
43	Id. de Nautla á San Marcos	14,130	38.500	19,576.000	32.050	7,339 14
49	Id. de San Juan Bautista al Paso del Carrizal	150,243		2,052.000		9,965 56
50	Id. de San Andrés Chalchicomula	12,239		10,011.250		3,061 75
51	Id. de Orizaba al Ingenio	104,080	7.550		3.609	13,900 50
63	Id. de Santa Ana á Tlaxcala	59,127		3,829.003		7,326 40
67	Id. de Cárdenas al Río Grijalva					
69	Id. de Toluca á San Juan de las Huertas	176,241	9.880	11,128.510	8.880	16,340 90
71	Id. de Vanegas al Cedral	46,083	27.782	83,115.000	34.293	16,030 02
78	Id. de Mérida á Izamal	96,458		21,476.676		45,684 02
82	Id. Mexicano del Sur	143,037	108.000	27,921.510	269.000	133,233 01
88	Id. de Monterrey al Golfo Mexicano	107,378	66.000	238,412.000	23.707	141,093 86
93	Id. de Córdoba á Tuxtpec	46,086	14.396	3,730.424	16.989	17,433 62
94	Id. de Maravatio á Cuernavaca	12,867				9,418 26
95	Id. del Nordeste					
96	Id. de Salamanca al Jaral	23,674		3,380.000		7,719 44
97	Id. de Monte Alto	30,888	6.500	6,135.000	9.000	3,260 28
98	Id. del Valle de México	1,637,133		24,861.000		110,160 60
99	Id. de Veracruz á Boca del Río					
101	Id. de Ometusco á Pachuca	33,569		29,679.630		17,106 81
103	Id. de Izúcar á Acapulco					
105	Id. Industrial de Puebla	15,512	11.077		13.930	24,083 55
114	Id. de Tula á Pachuca					
117	Id. Mexicano del Norte (Minero)	4,088		176,801.913		13,087 90
120	Id. de México, Cuernavaca y el Pacífico					

carrileras correspondiente al año de 1893.

VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
PRODUCTOS				Gastos de explotación	Coeficiente de explotación	NOTAS
Productos de carga y diversos	Producto medio por pasajero y por kilómetro en explotación	Producto medio por tonelada y por kilómetro en explotación	PRODUCTO TOTAL			
\$2,108,212 21	-----	-----	\$2,774,633 44	1,673,368 59	0.60	No hubo explotación.
217,905 64	\$ 0.0004	-----	1,208,170 67	835,270 72	0.69	
893,319 17	0.0056	\$ 0.014	519,976 73	488,800 37	0.94	
1,705,859 74	0.0007	0.0056	2,191,935 28	1,805,708 46	0.82	
2,812,088 19	0.00099	0.003	4,046,786 60	2,875,655 94	0.170	
92,103 75	2.68	5.40	49,015 15	55,542 85	— 1.18	Tramo de Manzanillo á Colima.
24,744 59	1.15	8.37	116,842 84	28,355 94	0.24	" " Zacatecas á Ojocaliente.
49,955 98	0.0095	0.081	97,254 48	95,934 65	0.95	
6,537,974 58	0.00063	0.0027	7,981,768 31	5,136,180 67	0.648	Incluido en el Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz.
468,566 69	0.0061	0.016	630,475 14	505,389 09	0.702	
96,230 47	0.0118	0.077	135,506 55	57,214 63	0.43	
37,997 45	0.0116	0.134	47,408 96	32,452 53	0.69	
128,115 61	0.0039	0.032	200,066 25	107,225 74	0.50	
35,205 12	0.004	0.052	49,357 19	31,040 20	0.63	
63,390 97	0.0033	0.021	109,425 00	72,723 90	0.66	
-----	0.015	-----	-----	80 00	-----	
139,384 68	0.0029	0.0255	218,608 16	106,884 90	0.48	
15,430 59	0.0041	0.031	21,922 89	20,532 82	0.94	
1,743,140 42	0.003	0.0056	1,962,764 80	1,301,394 33	0.66	
27,008 47	0.0068	0.0181	34,847 61	30,597 81	0.88	
1,842 70	0.012	0.156	11,858 26	8,185 48	0.68	
11,424 05	0.024	0.1101	14,535 80	6,514 58	0.44	
400 00	0.017	-----	14,300 50	8,304 50	0.62	
2,434 13	0.014	0.0741	9,760 53	3,900 00	0.39	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	No hubo datos.
11,690 24	0.0059	0.0521	28,031 14	16,357 32	0.57	
114,505 49	0.0053	0.0210	130,535 51	107,623 00	0.85	
65,614 14	0.0071	0.046	111,398 26	75,167 34	0.67	
246,862 75	0.0029	0.024	400,095 76	389,764 86	0.97	
820,433 06	0.002	0.0054	961,926 92	818,231 00	0.85	
9,828 94	0.0074	0.052	27,262 56	26,543 63	0.97	
28,201 99	0.0146	-----	37,620 25	61,950 42	— 1.62	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	Incluido en el de Hidalgo.
8,910 74	0.0094	0.075	16,630 80	10,661 10	0.64	
1,965 72	0.015	0.032	5,226 00	4,284 84	0.82	
21,497 48	0.003	0.040	181,658 08	117,039 38	0.66	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	
34,000 93	0.013	0.025	51,107 74	54,102 06	— 1.05	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	Incluido en el Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz.
1,380 00	0.51	-----	25,462 55	24,866 02	0.657	Incluido en el Central.
-----	-----	-----	-----	-----	-----	
1,334,524 47	0.024	0.058	1,347,612 37	-----	-----	No hubo explotación.
-----	-----	-----	-----	-----	-----	

Cuadro Financiero de las

I	II	III	IV	V	VI	VII
Número de orden	NOMBRE DEL FERROCARRIL	MONTO DE ACCIONES EMITIDAS	MONTO DE OBLIGACIONES EMITIDAS	MONTO DEL CAPITAL SOCIAL	DEUDA FLOTANTE Y OTRAS DE LAS COMPAÑÍAS	SOBRANTE POR KILOMETRO EN 1893
1	Ferrocarril Mexicano.....	\$ 29,103,900 00	\$ 10,000,000 00	\$ 39,103,900 00	\$ 27,830,300 00	\$ 2,339 88
3	Id. del Distrito Federal.....	250,000 00	-----	5,310,000 00	-----	1,952 64
6	Id. de Sonora.....	-----	-----	-----	38,287 40	73 83
9	Id. Interoceánico.....	13,500,000 00	9,825,000 00	13,500,000 00	-----	202 68
10	Id. Nacional Mexicano.....	33,350,000 00	-----	-----	43,185,000 00	983 14
10	Id. de la Compañía Constructora Nacional Mexicana.....	8,000,000 00	-----	-----	-----	577 18
14	Id. de Veracruz á Alvarado.....	534,000 00	286,000 00	1,200,000 00	135,240 20	18 73
15	Id. de Puebla á Matamoros.....	-----	-----	-----	-----	-----
17	Id. Central Mexicano.....	47,844,100 00	-----	-----	1,000,000 00	956 25
18	Id. de Hidalgo.....	-----	-----	-----	983,039 47	797 74
23	Id. de Mérida á Progreso.....	1,000,000 00	-----	1,000,000 00	346,492 70	2,144 83
26	Id. de Tehuacán á Esperanza.....	-----	-----	-----	-----	209 00
28	Id. de Mérida á Peto.....	-----	-----	1,485,000 00	514,249 72	859 81
31	Id. de Sinaloa y Durango.....	-----	-----	1,238,540 00	55,976 39	298 78
33	Id. de Mérida á Campeche.....	600,000 00	-----	600,000 00	248,505 96	277 00
34	Id. de Campeche á Lerma.....	-----	-----	-----	-----	-----
36	Id. de Mérida á Valladolid.....	-----	216,102 17	1,721,404 97	443,603 14	1,124 53
38	Id. de Tlalmanalco.....	-----	-----	100,000 00	10,000 plata	52 15
40	Id. Internacional Mexicano.....	16,975,000 00	14,000,000 00	30,975,000 00	50,000 oro	717 25
43	Id. de Nautla á San Marcos.....	370,000 00	-----	370,000 00	554,175 73	49 34
49	Id. de San Juan Bautista al Paso del Carrizal.....	-----	-----	104,187 05	207,434 81	638 78
50	Id. de San Andrés Chalchicomula.....	-----	-----	35,000 00	-----	773 88
51	Id. de Orizaba al Ingenio.....	-----	-----	-----	-----	794 17
63	Id. de Sta. Ana á Tlaxcala.....	-----	-----	-----	-----	689 52
67	Id. de Cárdenas al Río Grijalva.....	-----	-----	-----	-----	-----
69	Id. de Toluca á S. J. de las Huertas.....	-----	-----	153,257 27	-----	743 54
71	Id. de Vanegas al Cedral.....	-----	-----	1,200,000 00	654,309 96	352 49
78	Id. de Mérida á Izamal.....	1,000,000 00	-----	1,000,000 00	346,492 70	550 23
81	Id. de Chihuahua é Hidalgo á la Sierra Madre.....	-----	-----	-----	-----	-----
82	Id. Mexicano del Sur.....	£ 2,000,000	£ 1,200,000	£ 2,000,000	-----	28 15
84	Id. de Tonalá á Frontera.....	-----	-----	-----	-----	-----
88	Id. de Monterrey al Golfo.....	\$ 100,000 00	\$ 9,727,000 00	\$ 100,000 00	-----	230 04
89	Id. de Tecolutla al Espinal.....	-----	-----	-----	-----	-----
92	Id. de Córdoba á Tuxtepec.....	-----	-----	-----	420,530 39	14 09
94	Id. de Maravatio á Cuernavaca.....	£ 14,140	£ 100,000	£ 151,500	32,000 00	486 60
95	Id. del Nordeste de México.....	-----	-----	-----	237,142 82	-----
96	Id. de Salamanca al Jaral.....	-----	-----	414,099 54	-----	170 57
97	Id. de Monte Alto.....	-----	-----	200,000 00	78,000 00	94 10
98	Id. del Valle de México.....	-----	-----	1,000,000 00	-----	684 50
99	Id. de Veracruz á Boca del Río.....	\$ 12,000 00	-----	12,000 00	-----	-----
101	Id. de Ometusco á Pachuca.....	-----	-----	-----	-----	-----
103	Id. de Izúcar de Matamoros á Acaapulco.....	-----	-----	800,000 00	300,000 00	-----
105	Id. Industrial de Puebla.....	-----	-----	-----	-----	19 90
114	Id. de Tula á Pachuca.....	-----	-----	-----	-----	-----
117	Id. Mexicano del Norte (Minero).....	-----	-----	-----	1,660,000 00	-----
120	Id. México, Cuernavaca y el Pacífico.....	-----	-----	-----	-----	-----
	Total.....	-----	-----	-----	-----	-----

Compañías Ferrocarrileras

VIII			IX			X
SUBVENCIÓN CONCEDIDA Á LAS COMPAÑÍAS			IMPORTE DEL SUBSIDIO LIBRADO A FAVOR DE LAS COMPAÑÍAS CONFORME A SUS CONCESIONES			OBSERVACIONES
EN EFECTIVO	EN BONOS	EN CERTIFICADOS	EN EFECTIVO	EN CERTIFICADOS	EN BONOS	
\$ 560,000 sin subvención	durante 25 años	-----	\$ 14,000,000 00			Por toda la línea.
8,000	-----	-----	2,956,114 00			
{ 8,000	{ -----	{ \$2,000 con el 5% pro- ductos aduanas. }	4,465,938 00	\$ 2,549,573 12		
6,000	{ -----	{ \$7,000, al 6/100 sobre las aduanas. }				
-----	-----	Idem ídem.	729,008 00	12,134,630 00		
5,000	{ \$2,000 bonos á la par, 6/100 de interés. }	-----	50,000 00			
8,000	-----	-----	674,496 00			
8,000	-----	{ \$4,500, 8/100 sobre las aduanas. }	-----	26,497,353 50		
6,000	-----	-----	1,254,400 00			
6,000	-----	-----	218,738 00			
108,829	-----	-----	108,829 00			
6,000	-----	-----	948,000 00			
7,000	-----	-----	557,348 00			
6,000	-----	-----	818,162 00			
6,000	-----	-----	36,000 00			
6,000	-----	-----	652,123 00			
{ 6,000	{ -----	-----	158,500 00			
5,000	-----	-----				
sin subvención	-----	-----				
6,000	{ \$6,000 bonos á la par, 5/100 de interés. }	-----	150,000 00	-----	\$ 270,000 00	
3,500	-----	-----	20,125 00			
3,500	-----	-----	36,235 50			
sin subvención	-----	-----				
3,500	-----	-----	29,750 00			
4,500	-----	-----	33,750 00			
3,500	-----	-----	55,023 50			
5,500	-----	-----	357,500 00			
6,000	-----	-----	395,088 00			
8,000	{ \$8,000, bonos á la par, 6/100 de interés. }	-----	40,000 00			
-----	{ al 90/100 con rédito de 6/100. }	{ 10% anual sobre presu- puesto de \$30,000 por kiló, pagadero con el 8/100 de aduanas. }	880,800 00	-----	29,457,602 39	
4,500	{ \$8,000, bonos al 90/100 6/100 de interés. }	-----	-----	-----	444,444 44	
-----	{ \$8,000, bonos al 90/100 6/100 de interés. }	-----	-----	-----	5,537,777 77	
4,500	{ \$6,000, bonos á la par, 6/100 de interés. }	-----	40,500 00	-----	60,000 00	
8,000	-----	-----	408,000 00	-----		
3,000	{ \$3,000 bonos al 90/100 6/100 de interés. }	-----	150,000 00	-----	166,666 66	
6,000	-----	-----	300,540 00	-----		
8,000	-----	-----	280,000 00	-----		
-----	{ \$6,000, bonos al 90/100 6/100 de interés. }	-----	-----	-----	66,666 66	
sin subvención	-----	-----	92,082 00	-----		
8,000	-----	-----	-----	-----		
sin subvención	-----	{ \$ por 100 anual sobre \$30,000 por kilómetro pagadero con el 5/100 de las aduanas. }	-----	1,440,000 00		
-----	-----	-----	-----	-----		
sin subvención	-----	-----	-----	-----		
-----	{ \$8,000, bonos á la par, 5/100 de interés. }	-----	-----	-----	560,000 00	
sin subvención	-----	-----	-----	-----		
-----	-----	-----	\$ 30,841,538 00	\$ 42,621,543 62	\$ 36,059,157 92	

						Se convirtió el monto de la subvención en bonos al 90 por 100 de su valor nominal y con rédito de 6 por 100 anual, cuyos bonos se entregaron á la Empresa.
</						

ESTADO que manifiesta el número de accidentes personales ocurridos de los ferrocarriles, con distinción de clases, y relaciones que con el total de los que circularon.

NOMBRE DEL FERROCARRIL	Número de kilómetros en explotación	Número de viajeros que circularon en todas las líneas	HERIDOS			
			VIAJEROS	Empleados de la Empresa y del Gobierno	Personas extrañas al servicio y a la explotación	TOTAL número de heridos
1892						
	K. M.					
Mexicano y de Ometusco á Pachuca	615.000	628,591	2	18	11	31
Del Distrito Federal	209.097	16,164,644	9	6	32	47
De Sonora	422.302	54,621	"	"	2	2
Interoceánico, Puebla á Matamoros y Matamoros á Acapulco	864.225	799,487	10	2	4	16
Nacional Mexicano y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana	1,834.250	1,012,786	"	12	5	17
Central Mexicano y de Tula á Pachuca	2,976.020	735,363	2	67	46	115
Hidalgo y Nordeste de México	206.101	148,540	"	4	2	6
Mérida á Progreso	36.456	108,119	"	"	"	"
Mérida á Campeche	126.152	87,954	"	"	"	"
Mérida á Valladolid, con ramal á Progreso	101.688	254,344	"	1	2	3
Internacional Mexicano	922.290	60,940	"	8	1	9
Mexicano del Sur	367.000	104,290	1	1	19	21
Monterrey al Golfo	624.640	99,802	"	5	3	8
Valle de México	22.000	1,639,878	7	14	12	33
1893						
Mexicano y de Ometusco á Pachuca	516.500	629,893	5	15	14	34
Del Distrito Federal	209.097	15,622,879	2	8	42	52
De Sonora	422.302	53,678	"	"	"	"
Interoceánico, de Puebla á Matamoros y de Matamoros á Acapulco	864.765	879,005	"	9	8	17
Nacional Mexicano y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana	1,834.250	935,167	2	16	17	35
De Veracruz á Alvarado	70.410	73,705	"	4	1	5
Central Mexicano y de Tula á Pachuca	2,975.750	792,025	3	74	36	112
De Hidalgo y Nordeste de México	218.101	168,422	39	"	7	46
De Mérida á Progreso	36.456	91,291	"	"	"	"
De Mérida á Peto	108.000	163,852	2	3	"	5
De Mérida á Valladolid, con ramal á Progreso	108.688	244,040	"	2	1	3
De Tlalmanalco	26.650	60,835	"	"	"	"
Internacional Mexicano	922.460	74,577	3	6	5	14
Potrero, Vanegas y Río Verde	65.000	46,083	"	1	1	2
Mexicano del Sur	367.000	143,037	3	2	5	10
Monterrey al Golfo	624.640	107,378	"	3	4	7
Del Valle de México	22.000	1,637,135	2	8	6	16
De México, Cuernavaca y el Pacífico	28.000	5,668	"	"	"	"
1894						
Mexicano y de Ometusco á Pachuca	470.750	714,126	3	19	13	35
Del Distrito Federal	208.702	15,844,425	6	5	38	49
Interoceánico, de Puebla á Matamoros y de Matamoros á Acapulco	847.989	"	1	15	8	24
Nacional Mexicano y de la Compañía Constructora Nacional Mexicana	1,834.250	"	"	17	10	27
De Veracruz á Alvarado	70.410	86,482	3	"	"	3
Central Mexicano y de Tula á Pachuca	2,975.750	945,401	10	53	48	111
De Hidalgo y del Nordeste de México	206.890	214,837	"	5	4	9
De Mérida á Peto	108.000	157,811	5	3	1	9
De Mérida á Campeche	135.527	"	"	"	"	"
De Mérida á Valladolid, con ramal á Progreso	108.688	109,142	"	"	"	"
De Tlalmanalco	26.650	"	2	"	"	2
Internacional Mexicano	922.460	77,457	"	1	5	6
De Toluca á San Juan de las Huertas	15.731	168,073	1	"	2	3
Potrero, Vanegas y Río Verde	65.000	35,213	"	"	"	"
Mexicano del Sur	367.000	225,447	"	2	2	4
De Monterrey al Golfo	624.640	104,814	"	11	3	14
Del Valle de México	22.000	"	4	2	9	15
De México, Cuernavaca y el Pacífico	61.000	"	"	1	"	1

233

Relación de los viajeros heridos, con el total de los que circularon	MUERTOS					TOTAL número de accidentes personales	Relación de los accidentes personales en general, con el total de los viajeros que circularon	Relación de los accidentes personales en los viajeros, con el total de los que circularon
	VIAJEROS	Empleados de la Empresa y del Gobierno	Personas extrañas al servicio y a la explotación	TOTAL número de muertos	Relación de los viajeros muertos con el total de los que circularon			
1÷ 314,295	3	5	4	11	1÷ 314,295	43	1÷ 14,966	1÷ 157,147
1÷ 1,796,072	"	2	12	14	"	61	1÷ 264,994	1÷ 1,796,072
"	"	"	"	"	"	2	1÷ 27,816	"
1÷ 79,949	1	1	1	3	1÷ 799,487	19	1÷ 42,078	1÷ 72,681
1÷ 367,682	2	4	5	9	1÷ 367,682	26	1÷ 70,548	1÷ 183,841
"	"	24	33	59	"	174	1÷ 4,226	"
"	"	2	2	4	"	10	1÷ 14,854	"
"	"	"	2	2	"	3	1÷ 54,060	"
"	"	1	"	1	"	1	1÷ 87,954	"
"	"	"	"	"	"	3	1÷ 84,781	"
1÷ 104,296	"	1	5	6	"	15	1÷ 4,065	"
1÷ 234,268	1	3	7	10	1÷ 99,802	81	1÷ 3,364	1÷ 104,296
"	"	1	4	6	"	14	1÷ 7,129	1÷ 99,802
"	"	"	5	5	"	38	1÷ 43,155	1÷ 234,268
1÷ 125,978	"	6	8	14	"	48	1÷ 13,123	1÷ 125,978
1÷ 7,811,440	"	3	5	8	"	60	1÷ 260,381	1÷ 7,811,440
"	"	1	"	1	"	1	1÷ 62,678	"
"	1	2	6	9	1÷ 879,005	26	1÷ 33,606	1÷ 879,005
1÷ 467,584	"	8	11	19	"	54	1÷ 16,762	1÷ 467,584
1÷ 396,013	2	23	20	45	1÷ 396,013	5	1÷ 14,741	1÷ 198,006
1÷ 4,319	"	"	"	"	"	157	1÷ 4,643	1÷ 4,319
1÷ 81,926	"	"	1	1	"	46	1÷ 3,661	1÷ 81,926
"	"	1	1	1	"	1	1÷ 91,291	"
"	"	"	1	1	"	6	1÷ 27,309	"
1÷ 24,859	"	"	1	1	"	4	1÷ 61,010	"
"	"	"	1	1	"	1	1÷ 60,835	"
1÷ 47,679	"	"	1	1	"	15	1÷ 4,972	1÷ 24,859
1÷ 818,568	"	3	3	6	"	2	1÷ 23,042	1÷ 47,679
"	"	2	2	4	"	11	1÷ 8,940	"
"	"	1	2	3	"	19	1÷ 9,762	1÷ 818,568
"	"	"	1	1	"	1	1÷ 86,165	"
1÷ 238,042	1	5	7	13	1÷ 714,126	48	1÷ 14,878	1÷ 178,532
1÷ 2,640,738	1	1	5	7	1÷ 15,844,425	56	1÷ 282,936	1÷ 2,263,489
1÷	"	5	10	15	"	39	1÷	1÷
1÷ 28,627	"	5	8	13	"	40	1÷	"
1÷ 94,540	"	1	"	1	"	4	1÷ 21,621	1÷ 28,627
1÷ 81,462	"	12	23	35	"	146	1÷ 6,475	1÷ 94,540
"	"	6	6	6	"	15	1÷ 14,822	"
"	"	1	1	2	"	11	1÷ 14,301	1÷ 31,462
"	"	"	1	1	"	1	1÷	"
1÷	"	"	1	1	"	1	1÷ 109,142	"
1÷ 168,073	2	"	2	2	"	2	1÷	1÷
"	"	"	1	3	1÷ 84,037	8	1÷ 9,682	1÷ 56,024
"	"	"	1	1	"	6	1÷ 28,012	"
"	"	1	3	4	"	1	1÷ 35,213	"
1÷	"	"	4	4	"	8	1÷ 28,181	"
"	1	"	1	2	1÷	18	1÷ 5,823	"
"	"	"	"	"	"	17	1÷	1÷
"	"	"	"	"	"	1	1÷	"

132

DIAGRAMA

DE LOS

INCREMENTOS que han TENIDO ANUALMENTE los FERROCARRILES de la REPUBLICA

Desde el año de 1874 hasta el de 1894

En 1° de Enero de 1874, había construídos 578 k. 245 m.

NOTA.—Los kilómetros marcados sobre la línea A Z indican los incrementos de los Ferrocarriles, y los que van abajo indican los kilómetros levantados.

