

XXV

Documento núm. 23.

MOVIMIENTO DE EXPEDIENTES.

Comunicaciones recibidas.....	631	
Comunicaciones despachadas.....	712	1,343
Nombramientos comunicados por la Seccion.....	60	
Comunicaciones á que han dado origen estas.....	190	250
Expedientes en giro.....	425	
Expedientes despachados.....	169	594
Circulares.....	10	10
TOTAL.....		2,197

Seccion 3ª.—México, Noviembre 30 de 1877.

Por ausencia del Gefe de la Seccion,

E. VELASCO
Oficial 1ª

CAPÍTULO III

FERROCARRILES.

I.—*Memoria del Secretario de Fomento.*—II. Informe de la Seccion 3ª comprendiendo los ferrocarriles de México á Veracruz, de Veracruz á Jalapa, de Veracruz á Medellin y á la Zamorana, de Mérida á Progreso, de México á Toluca y Cuautitlan; del Distrito Federal, de México al pueblo de la Piedad, de Tehuacan á la Esperanza; Central, de Leon al Rio Bravo del Norte, de Celaya á Leon y ramal á Guanajuato; de Sonora, interoceanico, del istmo de Tehuantepec, de Matamoros á la barra de Jesus María, y ferrocarriles diversos.—III. Contrato y decreto del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan.—IV. Reglamentos de los ferrocarriles del Distrito Federal.—V. Contrato del ferrocarril de México al pueblo de la Piedad.—VI. Proyecto del ferrocarril de Tehuacan á la Esperanza.—VII. Contrato y decreto del ferrocarril de Celaya á Leon y ramal á Guanajuato.—VIII. Contrato del ferrocarril de Sonora.—IX. Contrato del ferrocarril interoceanico.—X. Decretos diversos de ferrocarriles.—XI. Estado que manifiesta la longitud en kilómetros de los ferrocarriles en explotacion, en construccion y en proyecto.—XII. Movimiento de expedientes.

I

Demostrar la importancia de las vias férreas, enumerar los beneficios que ellas producen á los pueblos, hacer patentes las especiales circunstancias en que México se encuentra para ambicionar, más que cualquier otro país, la construccion de ferrocarriles, seria lo mismo que poner en duda la ilustracion de los representantes del pueblo, y exponerse al mismo tiempo á incurrir en el defecto de ser demasiado prolijos y entregarse á estériles declamaciones.

Todo eso está en la conciencia del Congreso de la Union, y así, habré de limitarme á explicar la manera con que esta Secretaría ha impulsado, por cuantos medios han estado á su alcance, la formacion de empresas de diversos géneros, haciéndoles el mayor número posible de concesiones liberales, y allanando las dificultades que parecian oponerse á la realizacion de utilísimos proyectos.

La experiencia adquirida por esta Secretaría en la construccion y reparacion de las carreteras de que se ha tratado en el capítulo anterior, le ha demostrado que los gastos que exigen aquellas, son generalmente mayores que los que demanda el establecimiento de los ferrocarriles. Una prueba experimental de que

las buenas carreteras son más dispendiosas que las vías férreas, ofrece la *calzada de la Reforma*, cuya construcción absorbe grandes sumas á pesar de la economía con que se ejecutan sus obras, empleando medios mecánicos para quebrar la piedra, y rodillo de vapor para la consolidación, en cuyo uso hay grandes ventajas de ahorro de tiempo y dinero, respecto á los métodos empleados comúnmente. Aun así, el costo del metro lineal resulta más oneroso que el que tendría el mejor ferrocarril de simple vía, y con las sumas invertidas podría haberse construido uno de doble vía en buenas condiciones. Por otra parte, los gastos de entretenimiento ó conservación de dicha calzada, superan con mucho á los de explotación de un ferrocarril de vía modelo, debiendo hacer observar que en este trayecto el tráfico no es de carros pesados, que son los que más destruyen las carreteras, sino simplemente de carruajes de ciudad, bastante ligeros relativamente.

En vista del hecho acabado de referir, y habiendo consultado la opinión de los ingenieros que están al servicio de esta Secretaría, me decidí á implantar y desarrollar las mejoras de que voy á dar cuenta en los documentos anexos.

He adoptado, para la más pronta realización de tan útiles proyectos, tres sistemas diferentes, porque abrigo el convencimiento de que incurre en un error gravísimo aquel que en un país como el nuestro, de tan diversos elementos, y en el que concurren circunstancias tan opuestas, pretende emplear un solo sistema, cualquiera que sea la aptitud del terreno ó los medios con que se cuente en cada localidad para realizar una mejora de este género. Estos métodos son: el de administración por cuenta del Gobierno general; el de contratos celebrados con los Gobernadores de los Estados, autorizados de antemano por la Representación Nacional, y el de concesiones á empresas particulares.

El primero se ha puesto en planta, emprendiendo como un ensayo la construcción del Ferrocarril de Tehuacan á la Esperanza, cuya obra se comenzó á mediados de Julio del corriente año. Los resultados obtenidos hasta hoy, corresponden á las miras que se propuso esta Secretaría: se ha avanzado con rapidez, y en las obras ejecutadas se han erogado menores gastos que los presupuestados. La mencionada vía quedará terminada dentro de poco tiempo, y tendrá un costo que no llega á \$ 6,000 por kilómetro; será para tracción animal, de vía modelo.

Con esta prueba práctica del sistema planteado, la Secretaría de Fomento lo adoptará sin vacilar para otros muchos ferrocarriles cuyos trayectos se encuentren en circunstancias idénticas, y los hará por cuenta del Gobierno, satis-

fecho de que su costo será inferior al que tendría una carretera abierta en buenas condiciones, y de que proporcionará mayores ventajas y en un tiempo más corto. El Ferrocarril de Tehuacan va á servir de base para la continuación de otros semejantes, en los que más tarde y cuando sea conveniente, se sustituirá el sistema de tracción de sangre por el que se instalarán de pronto, por el de la tracción de vapor, que se obtendrá á poco costo y casi sin trabajo alguno, á medida que lo exija el tráfico que desarrollen. El establecimiento de ferrocarriles por ese sistema, demanda apenas un gasto de 6 á 8,000 pesos por kilómetro, incluso sus estaciones, material rodante, mulada y demás gastos, hasta dejarlos en estado de poder explotarse. Muchas localidades hay en la República en que es conveniente instalar de pronto esa clase de vías férreas, y dentro de pocos meses se comenzarán, cuando menos, otras dos de ellas.

El sistema de contratos con los Gobernadores de los Estados y el de concesiones hechas á particulares, no es tiempo aún de que surtan sus efectos, pues los unos están dentro del plazo en que deben de practicar los reconocimientos y estudios del terreno que han emprendido desde luego, conforme á las bases estipuladas, y los otros están pendientes de la aprobación del Congreso de la Unión. Todos ellos son para la construcción de vías férreas importantes, por tracción de vapor, y celebrados con condiciones equitativas, realizables en períodos de tiempo relativamente cortos, sin gran sacrificio para el Erario nacional y en términos ventajosos para los concesionarios; coonestando de esta manera la posibilidad de que el Gobierno cumpla con los compromisos contraídos, y de que los contratantes, estimulados por las ventajas que les resultarán, abrevien el tiempo de la construcción.

A la vez que esta Secretaría ha planteado los tres sistemas á que he hecho referencia, con el deseo de activar por todos los medios prácticos posibles el establecimiento de vías férreas de toda especie, sin preferir á las de tracción por vapor sobre las de tracción animal, ni excluir en las primeras ninguna anchura de vía, sino empleando las más convenientes en cada caso particular, ha dispuesto que desde el próximo año fiscal se comiencen á abrir en los trayectos en que se requiera, buenos caminos de herradura bajo un trazo bien estudiado, con amplias curvas y pendientes suaves, los que al mismo tiempo de proporcionar desde luego un acceso fácil y cómodo á poblaciones y puertos hoy aislados, expeditando las comunicaciones donde no las hay en la actualidad, serán la base de ferrocarriles que, dentro de más ó menos tiempo, según las necesidades y circunstancias locales, podrán establecerse en los mismos trayectos.

El gasto que se haga para esta clase de trabajos de apertura—que se reducirán á obras de terracería—será relativamente corto y paulatino, todo aprovechable para las vías férreas; y trascurridos pocos años de haber procedido de esta manera, contaremos con muchos tramos de excelentes caminos de herradura que hoy, puede decirse, no se conocen en la República, y serán los precursores de obras de mucha importancia y de un gran porvenir no remoto.

Tal es la breve exposicion que esta Secretaría hace de los trabajos por ella emprendidos en uno de los ramos á que con mayor afan ha atendido, obedeciendo así no solo á sus propias inspiraciones, sino á la opinion pública que los reclama sin cesar.

Obras iniciadas, ya que no trabajos concluidos, son las que ocupan el presente capítulo. Mas no podia ser de otra manera. En el corto período que lleva de establecida la administracion actual, que es el mismo á que esta Memoria se refiere, no era dado, ni aun con mayores elementos que los de que puede disponer la Secretaría de mi cargo, realizar empresas que solo con el trascurso de algunos años se logrará ver produciendo los benéficos frutos que de ellas debe esperarse; pero tengo la plena seguridad de que no serán estériles estos esfuerzos para México.

II

Informe de la Seccion Tercera.

A diversas y poderosas causas se ha atribuido, desde hace muchos años, la lentitud con que se verifica el progreso material de nuestra patria; pero muy pocos son los que conocen el verdadero origen de este lamentable resultado, y de aquí ha provenido que, desconociendo la base, se hayan dictado medidas que en nada han podido remediarlo.

¿Quién no conoce el notable desequilibrio que hay entre las producciones del suelo mexicano y el escaso número de sus consumidores? A primera vista parece que con la inmigracion quedaria subsanado este mal; pero si se atiende á que el mayor número de inmigrantes son agricultores, se verá á toda luz que el resultado es contraproducente, pues el mal se agravaria causando mayores perjuicios. Se necesitan plazas de consumo; solo así la riqueza pública estará siempre floreciente, y solo así la República sentirá la benéfica influencia de un gran comercio que la sostenga en un perfecto estado progresivo.

Hasta hoy la carestía de los fletes ha impedido poner en práctica el solo medio que indicamos, puesto que ella causa un recargo en el valor de los efectos, impidiendo que estos puedan competir con éxito en los mercados extranjeros.

Hecha tan importante reflexion, ¿quién desconoce la necesidad que hay de abaratar los fletes, como medio seguro para favorecer la exportacion? La economía política, en sus principios más acertados, aconseja siempre el empleo de prácticas probables para alcanzar un fin seguro y provechoso. Nada más práctico en el caso que nos ocupa, que expeditar las vías de comunicacion para que, siendo su

tránsito fácil, los fletes sean baratos, la exportacion se desarrolle y el comercio adquiera ese poderoso movimiento que aumenta la riqueza pública y que es la más elocuente prueba de los progresos de un país.

Para favorecer la exportacion, base única del progreso comercial entre nosotros, nos ocurre una idea que, si á primera vista parece inaceptable porque encierra la necesidad de un sacrificio, examinada detenidamente y bien estudiada por aquellos á quienes alude, no dudamos que sea admitida y puesta en práctica con el fin de buscar sus maravillosos resultados.

Si la Empresa del Ferrocarril Mexicano baja la tarifa de sus fletes para los efectos de exportacion, á tal punto que los dueños de productos agrícolas de todas clases puedan hacer que se exporten estos aunque no dejen beneficio á dicha Empresa en los primeros meses en que tenga lugar esta innovacion, resultará que siendo consumidos los efectos en los mercados extranjeros, muchos se apresurarán á sembrar en los terrenos hoy abandonados, y en el segundo ó tercer año el movimiento de exportacion alcanzará tal desarrollo, que la Empresa del Ferrocarril se indemnizará muy ámpliamente de las pérdidas de los primeros dias.

Esto parece una vana teoría, pero nada hay más practicable ni de más seguros resultados.

Pueblos que no cambian con otros pueblos sus productos naturales, tienen cegadas las más saludables fuentes de riqueza, y todos sus esfuerzos serán vanos para salir del marasmo á que los condena su propio abandono.

Penetrado vd. de esta verdad innegable y animado de los más vehementes deseos de cooperar al bienestar de la República, resolvió prestar la eficaz ayuda del Gobierno á los ferrocarriles existentes, para mejorar su estado; reconstruir la parte que habia padecido algun estrago por las últimas operaciones militares, y proteger el establecimiento de otras líneas enteramente nuevas, haciendo ámplias concesiones por medio de leyes liberales que dan á las empresas una bien calculada subvencion y la mayor suma de franquicias, dejando para un caso imprevisto bien cubiertos los intereses de la nacion.

Para ese fin se dictaron las disposiciones que pormenorizadas cito á continuacion.

Los trabajos que la Seccion 3ª, encomendada á mi direccion, ha ejecutado, han tenido por sola inspiracion el deseo de contribuir de una manera pronta al adelanto de nuestra patria, que es lo que felizmente anima á vd. y á todos aquellos que con buena voluntad le prestamos nuestra insignificante ayuda en la valiosa mision que á vd. encomendó el Ejecutivo.

La Seccion de mi cargo, cumpliendo con la superior disposicion de vd., tiene la honra de informarle sobre todo lo que ha ocurrido en materia de ferrocarriles, desde Noviembre de 1876 hasta el 15 de Diciembre de 1877.

La demora que ha sufrido la impresion de los anteriores capítulos, le sugirió la idea de incluir en este las providencias acordadas en la primera quincena de Diciembre, atendiendo á su importancia y á la conveniencia de consignarlas con la debida oportunidad. Por eso es, C. Secretario, que en esta reseña de vías férreas se encuentran asuntos que han tenido lugar despues del período del año á que se contrae esta Memoria.

La Seccion suplica á vd. se sirva disimular este defecto, en gracia del interesante objeto que lo motiva.

FERROCARRIL de MEXICO á VERACRUZ.—Siendo esta via férrea la más importante de las que tenemos en la República, fué tambien por lo mismo á la que desde luego se dirigió la atencion de la Secretaría de Fomento, en Noviembre de 1876.

Las excitativas hechas á la Empresa dieron el resultado apetecido, dejándose prontamente expedido todo el trayecto; empero como en el servicio se notasen algunos defectos, se previno al Inspector de Ferrocarriles procediese á informar respecto de cómo se hacia el tráfico de pasajeros y mercancías entre México, Puebla y Veracruz, puntualizando todas las circunstancias análogas al mismo servicio.

Como tanto este primer informe rendido el 10 de Enero, como el que rindió el 16 de Febrero de este año, vinieron manifestando los inconvenientes del itinerario seguido por los trenes, y los defectos que se advertian en la explotacion, se acordaron algunas medidas para proporcionar comodidad á los pasajeros, para que el viaje entre los puntos extremos se hiciese en un dia, y para que se pasara con luz el tramo de las cumbres de Maltrata y de la barranca de Metlac; igualmente se dispuso que

la Empresa estableciese las reformas que exigía el servicio y explotación de la vía, á fin de subsanar los males que se señalaban.

Algunas de esas reformas se pusieron en práctica, muy especialmente las relativas al aseguramiento de las obras materiales, dejando para más adelante las que no demandaban pronta ejecución y exigían desembolsos y tiempo.

Por estas circunstancias y por la de que para la marcha regular de los ferrocarriles, más que disposiciones aisladas, conviene determinar en un reglamento prevenciones fijas y bien meditadas, se ha permitido que los trenes entre México y Veracruz, y los del ramal de Puebla, sigan haciendo sus viajes como hasta aquí.

Hasta ahora se ha conseguido que el movimiento se lleve á cabo con entera seguridad, para lo cual se tiene cuidado de precaver los peligros que son más comunes en todo ferrocarril, y porque se han atendido los medios que evitan otros meramente locales y de circunstancias.

El Ejecutivo ha dispuesto, con este objeto, que la Empresa ponga á bordo de cada tren un telegrafista con una magneta, á fin de dar oportuno aviso de cualquier accidente; y para alejar todo temor de otra naturaleza, constantemente se hace vigilar la vía por las fuerzas rurales, y se ha recomendado también á los Gobernadores de los Estados por donde el camino atraviesa, que protejan al remedio de los incidentes que ocurren, de manera que los trenes en todo caso no sufran detención.

La expectativa de esta Empresa es bastante favorable, en relación á los intereses que representa y al creciente movimiento de carga y pasajeros. Esto se deduce claramente del cuadro que acompaño, y que comprende desde Diciembre de 1876 hasta Noviembre del presente año.

FERROCARRIL MEXICANO.						
<i>ESTADO que manifiesta el movimiento de pasajeros y carga habido del mes de Diciembre de 1876 al de Noviembre de 1877.</i>						
	PASAJEROS.	PRODUCTO.	CARGA.		PRODUCTO.	TOTAL.
			Toneladas.	Kilo.		
Diciembre de 1876.....	36,770	52,810 40	14,207	106	\$ 212,049 79	\$ 264,905 19
Enero 1877.....	25,661	49,772 25	12,678	770	171,051 74	220,823 99
Febrero	22,634	40,272 41	11,585	830	160,257 71	209,530 12
Marzo	25,667	47,173 46	15,549	820	229,647 80	276,821 26
Abril	25,966	46,811 74	16,121	730	202,154 17	248,935 91
Mayo	26,697	42,946 01	15,685	615	197,334 71	240,280 72
Junio	20,803	35,867 66	13,544	815	173,687 31	209,554 97
Julio	23,903	37,626 46	14,459	240	205,102 55	242,729 01
Agosto	25,908	39,164 35	13,530	720	180,371 67	219,536 02
Setiembre	22,671	36,489 95	13,484	455	189,293 71	225,783 66
Octubre	24,641	40,499 77	13,041	105	178,178 11	218,677 88
Noviembre	22,625	40,728 2	11,875	210	193,730 35	234,458 37
Suma.....	304,036	510,162 48	165,764	416	\$ 2,301,904 62	\$ 2,812,067 10

Por último, el interesante asunto de las tarifas y clasificación de efectos, que tanto se ha ventilado por la prensa y que ha dado motivo á tantos debates, hoy se encuentra sometido al exámen de la Soberanía Nacional, y debe esperarse con confianza que, depurada la materia por una ilustrada discusión, prevalezcan tanto la justicia como la conveniencia pública al resolver definitivamente asunto de tan incalculable trascendencia.

FERROCARRIL de VERACRUZ á JALAPA.—Habiéndose paralizado la explotación de la vía férrea de Veracruz á Jalapa, por causa de los acontecimientos políticos que tuvieron lugar en ese Estado durante el año de 1876, y deseando el Ejecutivo que cuanto antes se abriera de nuevo al tráfico dicho ramal, proporcionando á las poblaciones del tránsito las ventajas que son consiguientes, dispuso se ministrara á la Empresa la cantidad de \$ 16,500 en calidad de donación, para que se ejecutaran las reparaciones que hacía necesarias en esa vía la destrucción que en parte había sufrido por las anteriores operaciones militares. Esta suma la recibió la Empresa del Ferrocarril de México á Veracruz, poseedora de la línea de Jalapa. Un mes despues, el 12 de Abril del corriente año, quedó de nuevo abierto al público el expresado ramal.

Desde esa fecha ha continuado su servicio con regularidad, como lo manifiesta el estado de movimiento y productos que aparece en seguida:

FERROCARRIL DE JALAPA.					
AÑO DE 1877.	Pasajeros.	Producto.	Carga.	Producto.	TOTAL.
Del 12 al 30 de Abril.....	544	2,165 36	239,775 00	5,011 02	7,176 38
Mayo.....	808	2,587 39	700,495 00	9,941 74	12,529 13
Junio.....	553	1,713 93	379,295 00	4,204 38	6,918 31
Julio.....	584	2,284 23	487,355 00	6,465 16	8,749 39
Agosto.....	775	2,928 88	404,845 00	7,574 84	10,503 72
Setiembre.....	688	2,459 38	710,340 00	9,405 74	11,865 02
Octubre.....	577	2,087 26	361,375 00	5,708 06	7,795 32
Noviembre.....	662	2,631 81	282,795 00	5,908 72	8,540 53
Total.....	5,191	18,858 24	3,566,275 00	55,219 66	74,077 80

FERROCARRIL de VERACRUZ á MEDELLIN y á la ZAMORANA.—Por el art. 14 del capítulo III del decreto de 22 de Abril de 1875, acordó el Congreso de la Union se subvencionara el nuevo tramo de vía férrea que, partiendo de Veracruz, se uniese á la de la Zamorana á Medellin.

En virtud de esta concesion, la Compañía empresaria se hizo acreedora por la suma de \$ 25,000, correspondientes á los 5 kilómetros construidos, los que puso en explotación, habiendo sido autorizada para ello el 1º de Junio de 1875. En la misma fecha se expidieron las órdenes para el pago de la mencionada cantidad, pero únicamente fueron abonados \$ 9,905 43 es. que en tres partidas percibió la Compañía, quedándosele á deber, en consecuencia, \$ 15,094 57 es., suma que, al establecerse el actual Gobierno federal, solicitó la propia Compañía le fuese cubierta.

El Ejecutivo de la Union, deseando obsequiar el derecho adquirido por la solemne promesa de un decreto, proteger y alentar á la Empresa, y estimular así á otros empresarios con una prueba de que el Gobierno mexicano cuida de su crédito, mandó extender las órdenes correspondientes para el pago de los \$ 15,094 57 es., auxilio real con el que la Compañía ha podido mejorar su servicio introduciendo reformas en su material fijo y rodante que redundan en beneficio del público.

El estado adjunto pone de manifiesto el movimiento habido en esta línea durante los doce meses corridos de Diciembre de 1876 á Noviembre de 1877, y que para un tramo tan corto y que se puede considerar como únicamente destinado al recreo, es bastante lisonjero.

FERROCARRIL DE VERACRUZ Á MEDELLIN.					
<i>ESTADO que manifiesta el movimiento de pasajeros y carga habido del mes de Diciembre de 1876 al de Noviembre de 1877.</i>					
MESES Y AÑOS.	Pasajeros.	Producto.	Carga.	Producto.	TOTAL.
Diciembre de 1876.....	2,531	1,111 62		\$ 337 05	\$ 1,448 67
Enero " 1877.....	2,793	1,373 75		347 87	1,721 62
Febrero "	3,811	1,670 85		306 48	1,977 33
Marzo "	3,129	1,338 37		496 75	1,835 12
Abril "	5,373	2,482 69		540 54	3,028 23
Mayo "	5,976	2,632 11		687 24	3,319 35
Junio "	3,711	1,644 75		564 11	2,208 86
Julio "	2,453	1,132 93		448 27	1,581 20
Agosto "	2,031	1,029 96		342 91	1,372 87
Setiembre "	1,890	861 11		423 08	1,284 19
Octubre "	1,559	721 95		281 81	1,003 76
Noviembre "	1,603	725 58		380 76	1,106 34
Total.....	36,960	\$ 16,725 67		\$ 5,156 87	\$ 21,882 54

FERROCARRIL de MERIDA al PUERTO del PROGRESO.—Paralizada esta importante mejora, tan luego como se hubo reorganizado, la Secretaría de Fomento procedió á informarse de las causas que originaron aquel estado de cosas.

Las manifestaciones de la Empresa, la opinion emitida por el Ingeniero Inspector de Ferrocarriles mandado ex profeso á practicar un reconocimiento de aquella via, y otros datos oficiales que se recabaron, vinieron demostrando que en realidad el motivo determinante de la suspension reconocida por causa principal la falta de fondos, dimanada en gran parte de no haberse cubierto por la administracion anterior toda la suma que correspondia por subvencion á la Empresa respectiva.

Efectivamente, la Compañía habia construido 16 kilómetros 800 metros, y estando recibidos y autorizada la explotacion de los 16 kilómetros que constituyen los cuatro primeros tramos, deberia haberse abonado, conforme al artículo 4º del contrato celebrado el 10 de Abril de 1874, aprobado por decreto de 22 de Abril del mismo año, la cantidad de \$96,000 en la proporcion de \$6,000 por kilómetro, y sin embargo, deducidas las cantidades ministradas, resultaba á su favor un alcance de \$15,593.68.

Comprobada debidamente esta liquidacion, y para remover todo obstáculo, se mandó pagar dicho alcance, dándose tambien todas las disposiciones conducentes con los requisitos de la ley para la expropiacion de los terrenos necesarios al establecimiento de la via, así como para la libre introduccion de efectos, con arreglo á las franquicias otorgadas.

Ya han comenzado nuevamente los trabajos á fin de llevar á su término este importante Ferrocarril, cuyo trayecto de 33½ kilómetros, comunicará la capital del Estado de Yucatan con el puerto de Progreso, lo que permitirá hacer en mayor escala la exportacion de los productos agrícolas, que tanto desarrollo va teniendo en aquella interesante parte de la República.

El movimiento de pasajeros de Abril de 76 á 30 de Setiembre de 77 ha sido de 10,987, produciendo un total de \$4,606.60.

FERROCARRIL de MEXICO á TOLUCA y CUAUTITLAN.—Los trabajos de esta via, la más importante por el movimiento sin igual en el país que en ella tiene lugar, se suspendieron en términos que parecia indefinido el tiempo en que hubieran de continuarse; se pidió informe sobre las causas que motivaban aquel estado de abandono, y como consecuencia dijo la Empresa en Febrero de 1877: que las invencibles dificultades que le oponia la administracion pasada habian esterilizado sus esfuerzos, y que perdida por lo mismo toda esperanza por entonces, se habia limitado á esperar época más favorable para la continuacion de las obras.

En vista de esto, y contando con la buena voluntad de la propia Empresa, se procuró expedir cuanto pudiera enervar la accion de esta, consiguéndose al fin la prosecucion de los trabajos rumbo á Cuautitlan, y que haciéndose traer de Inglaterra los rieles, estuviesen disponibles para la realizacion de aquel tramo.

Notables son los adelantos que bajo este aspecto se han obtenido; pero considerando que serian más rápidos con bases más liberales, se celebró un nuevo contrato con fecha 15 de Noviembre, entre vd. en representacion del Ejecutivo de la Union, y los CC. Martin Bengoa y Luiz Mendez en representacion de la Compañía del Ferrocarril de que se trata, cuyo contrato aparece bajo el Documento número 1.

Aunque en ese contrato se procuró quedaran detallados todos los derechos y obligaciones de la Compañía, puntualizándose los pormenores y previéndose las eventualidades que pudiesen surgir, el Congreso, con el tino propio de su sabiduría, lo modificó por decreto de 22 de Diciembre (Documento número 2), siendo de creer fundadamente que, autorizado el contrato y siendo verdaderamente amplias las franquicias que otorga, será exactamente cumplido dentro de los plazos fijados para llevar á cabo los diversos compromisos que deja consignados.

En el tramo único que ha estado en explotacion entre esta capital y el pueblo de Tlalnepantla, el movimiento de carga y pasajeros habido del 1º de Diciembre de 876 al 31 de Noviembre de 77, es el que arroja el estado siguiente:

FERROCARRIL DE TOLUCA.

ESTADO que manifiesta el movimiento de pasajeros y carga habido de Diciembre de 1876 á 30 de Noviembre de 1877.

MESES Y AÑOS.	Pasajeros.	Producto.		Carga.		Telégramas.	TOTAL.
		Tda.	Kgs.	Tda.	Kgs.		
Diciembre de 1876.	50,495	4,987 54	30	912	23 00	30 77	5,041 31
Enero de 1877.	36,932	3,204 00	46	676	33 20	6 45	3,243 65
Febrero idem.	37,314	3,376 23	21	804	15 80	12 01	3,404 04
Marzo idem.	56,352	5,129 81	38	810	30 50	8 43	5,168 74
Abril idem.	42,514	3,615 06	64	442	45 90	9 10	3,670 06
Mayo idem.	53,183	4,966 69	57	605	43 70	11 07	5,021 46
Junio idem.	46,834	4,601 52	43	576	33 35	7 43	4,642 30
Julio idem.	47,515	4,082 12	13	805	51 25	7 43	4,140 80
Agosto idem.	48,123	4,344 43	16	560	50 75	5 09	4,400 27
Setiembre idem.	46,664	4,216 49	52	088	37 50	9 87	4,263 86
Octubre idem.	48,577	4,449 93	16	010	48 75	7 40	4,506 08
Noviembre idem.	41,690	3,969 58	45	111	35 00	9 06	4,013 64
Sumas.	556,191	51,516 11	447	399	448 70	124 11	51,516 21

FERROCARRILES del DISTRITO FEDERAL.—La grande utilidad de estas vias depende únicamente de las buenas condiciones del servicio, y como se advirtieron irregularidades y defectos verdaderamente notables, se resolvió dictar un reglamento que remediara aquellos defectos, y que á la vez introdujera aquellas reformas que la experiencia ha hecho adoptar en otros países y que fueran adaptables á nuestras costumbres. En consecuencia, y sin dejar pasar desapercibida ninguna de las importantes circunstancias que debe contener un reglamento para sistemar el buen orden en la explotacion, y la comodidad de los pasajeros, se expidió con fecha 20 de Enero de 1877 el que consta en el documento núm. 3.

Como sin embargo del cuidado que se tuvo al formar ese reglamento, varias de sus prescripciones fueron motivo de discusion de la prensa y aun de observaciones de la misma Empresa concesionaria, esta Secretaria, dispuesta siempre á oír y aceptar las advertencias fundadas, ó que por razones especiales creyó deber admitir, resolvió introducir las reformas que despues de un detenido exámen aparecieron convenientes, consignándolas en el reglamento reformado, que nuevamente y de una manera definitiva se publicó el 12 de Abril último. (Documento núm. 4.)

Además de estas providencias generales, se han dictado por medio del Inspector, y separadamente, las que el mismo curso de los sucesos ha ido indicando como necesarias, para que las diversas líneas de estos ferrocarriles estén atendidas. El cuadro adjunto manifiesta el movimiento de carga y pasajeros que estas líneas han tenido en los meses corridos de Diciembre de 1876 á Noviembre de 1877 inclusive.

FERROCARRILES DEL DISTRITO FEDERAL.

ESTADO que manifiesta el movimiento de pasajeros y carga habido del 1º de Diciembre de 1876 á 30 de Noviembre de 1877.

ESTACIONES.	Total de pasajeros.	Productos.	Productos de carga.	Abonos.	Productos.
Tacubaya.	1,246,939	\$ 93,010 48			
Mixcoac.	116,954	13,110 46			
San Angel.	282,590	27,577 46			
San Antonio.	24,543	4,648 25			
Tlalpam.	57,590	12,897 91			
Intermedios.	335,572	23,607 68			
Guadalupe.	677,671	49,203 38	\$ 23,860 62	926	\$ 5,431 00
Tacuba.	486,567	34,703 56			
Peralvillo.	279,143	17,402 80			
San Cosme.	858,353	53,643 51			
La Vega.	123,520	7,019 89			
Belem.	261,046	16,377 49			
Buenavista.	32,646	4,938 69			
Totales.	4,783,134	\$ 358,141 56	\$ 23,860 62	926	\$ 5,431 00