

habido en las diligencias generales, continuó con el de mercancías, y termino con un estado misto que manifiesta el tráfico de toda especie.

Movimiento de pasajeros habido en las diligencias generales en el año de 1874.

De Tehuacan á Boca del Monte	811
De Boca del Monte á Tehuacan	1,059
De Tehuacan á Puebla	360
De Puebla á Tehuacan	437
Suma	2,667

El movimiento de pasajeros de Tehuacan á Orizaba y de Orizaba á Tehuacan en un año, puede estimarse por el número de viajes que hace un guayin entre estos dos puntos, y que son 156 de ida y otros tantos de vuelta á razon de tres viajes redondos en la semana; y calculando en 4 ó 5 los pasajeros por viaje de ida ó de regreso, resulta un movimiento anual de 1,404, que unido al anterior, da un total de 4,071, el cual puede considerarse que no es ni la mitad del que habrá cuando se establezca el ferrocarril, por cuya razon he calculado que el movimiento anual, al comenzar la explotación del camino, no bajará de 10 á 12,000 pasajeros, que viene á ser sobre 30 diarios.

He incluido en el movimiento de pasajeros el que hay de Tehuacan á Puebla y de Tehuacan á Orizaba, porque aunque existen carreteras directas, es indudable que, una vez establecida la vía férrea de Tehuacan á la Esperanza, los pasajeros preferirán andar por ferrocarril el camino todo, aun cuando sea más largo, y las carreteras mencionadas serán recorridas á trayectos parciales, pero no el total.

Movimiento de mercancías.

Para averiguar el movimiento de mercancías que deberá haber por el ferrocarril proyectado, solicité todos los datos conducentes al objeto, que me fueron proporcionados por el Sr. Martínez, uno de los principales comisionistas de Tehuacan en el ramo de transportes, por la Aduana y por personas competentes en el asunto.

Además, para formar el estado misto de que he hecho mención, tomé en el punto más conveniente de la carretera, tramo de la Mojenera del Conde, el movimiento de toda especie habido en 70 días, tanto de subida como de bajada. Todos estos datos los presento en el orden mencionado, con las observaciones que he creído necesario hacer sobre cada uno de ellos, y son segun se manifiesta en las páginas siguientes:

Movimiento de Mercancías en Tehuacan en el año corriente de 1874, consignadas á la casa de D. José María Martínez.
(Expresado en cargas comunes de 16 arrobas.)

MESES.	BOCA DEL MONTE.		ORIZABA.		PUEBLA.		Total.
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida	
Enero	100	300	600	950	470	615	3035
Febrero	138	380	650	720	478	635	3001
Marzo	190	320	610	835	420	687	3062
Abril	120	360	750	918	537	723	3408
Mayo	185	390	720	1235	582	645	3757
Junio	230	410	722	1460	468	527	3817
Julio	207	360	740	1573	496	862	4238
Agosto	180	280	650	1227	362	718	3417
Setiembre	120	325	614	1460	589	627	3735
Octubre	175	372	840	1281	956	1480	5104
Noviembre	270	480	1280	1314	1370	1795	6509
Diciembre	295	520	1393	1426	1555	1863	7082
Sumas	2210	4497	9569	14399	8313	11177	50165

(En 1875 hubo un aumento muy notable en el movimiento, y en 1876 disminuyó bastante; pero fué por causa de los acontecimientos políticos que tuvieron lugar en todo ese rumbo.)

Las observaciones que hace el Sr. Martínez acerca del estado anterior, son las siguientes:

1ª Las mercancías procedentes de Oaxaca, en su mayor parte, pasan por Tehuacan, así como tambien las que de varios lugares van con destino á aquel Estado. Se puede calcular que su movimiento es igual al de Orizaba.

2ª La carga para las Mixtecas, Acatlan y Tlapa, pasa por Tehuacan, y la que va de tránsito procedente de estos puntos para Orizaba, Puebla y México, se puede calcular en dos terceras partes del movimiento que expresa el estado anterior.

3ª La mayor parte del petate, tenate, anís, grana y añil, pasa por Tehuacan, y todos los productos de las matanzas en los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre, son llevados á Puebla en carros y mulas de las fincas, por no haber otros transportes más baratos. Todos estos efectos, no incluidos en el estado, irán en el tren cuando esté ya establecida la vía férrea, y el punto de depósito será Tehuacan.

Segun se ve en el estado anterior, el movimiento en el año de 1874 fué de 50,165 cargas de á 16 arrobas, que equivalen á 9,230 toneladas métricas, y son poco más de 25 toneladas por día recibidas y despachadas por la casa del Sr. Martínez, que es, como ya he expresado, uno de los principales comisionistas de Tehuacan en este ramo.

Sin embargo, hay alguna carga más, recibida y despachada por otros comisionistas, aunque en menores cantidades, de la cual no tengo datos; pero el mismo Sr. Martínez, segun hace constar en sus observaciones y queda ya indicado, la estima en dos terceras partes de la consignada á él.

En este aumento no se comprenden los bultos sueltos que han caminado amparados con pase de la aduana, los que, segun datos que me he procurado de dicha oficina, ascendieron en el año de 1874 á 21,411 pases, que han amparado, cuando menos, un número igual de bultos.

Tampoco están comprendidos en el aumento mencionado los bultos que salen sin pase, conteniendo verdura, pan ó fruta, cuyo peso, apreciado por personas conocedoras del tráfico de estos efectos, lo estiman en 30 toneladas al mes ó quizá en algo más, pues el principal comercio de los pueblos de San Francisco Altepexi, San Sebastian, Ajalpa, San José Miahuatlan y San Gabriel Chila, es casi exclusivo de verdura y pan que llevan para Orizaba y la Tierracaliente.

Estado misto del movimiento de toda especie habido en el camino de Tehuacan á Boca del Monte, tomado en el tramo de la Mojenera del Conde, en 70 días contados de 11 de Enero á 22 de Marzo de 1875.

ESPECIE.	Subida.	Bajada.	TOTAL.	Término medio en un día.
Carruajes	65	74	139	2
Carros de 4 ruedas	53	36	89	1 á 2
Carretas de transporte	308	345	653	9 á 10
Bestias de carga	4824	4509	9333	133 á 134
Ginetes	2805	2800	5605	80
Pedestres	4667	4305	8972	128
Ganado mayor	6048	646	6694	95 á 96
Ganado menor	12016	166	12182	174

Segun se ve en el estado, el número de carros y carretas que transitan en el día es de 10 á 11, y suponiendo que cada vehículo lleve una carga moderada, 1½ toneladas por término medio, resulta un tráfico diario de 16 toneladas. A este hay que agregar el que se hace en bestias de carga: siendo estas en número de 133 al día, y calculando por cada una 10 arrobas, ó sean 0.12 toneladas, resulta un movimiento diario de 16 toneladas, y unido al anterior, da un total de 32 toneladas por día.

Hay que advertir que habiendo carreteras directas de Tehuacan á Orizaba y de Tehuacan á Puebla, los efectos de tránsito para estas ciudades van hoy por dichas carreteras; pero cuando quede establecida la vía férrea nacional en pro-

yecto, se hará uso de ella para ir hasta la Esperanza, y allí se trasbordarán al ferrocarril mexicano.

De suerte que para deducir con más exactitud el movimiento diario que deberá haber, tendrá que sumarse el que rinde el estado misto con el que da el Sr. Martínez en las partes relativas á Orizaba y Puebla, y tener además en cuenta lo ya expuesto con respecto al aumento de carga, segun se manifestó al tratarse del estado del movimiento formado por dicho Sr. Martínez.

Sin pretensiones de abultar el tráfico de mercancías, y tratando de colocarme en un término medio susceptible de aumento con toda seguridad, lo estimé el año de 1874 en 30 á 35 toneladas al día, siendo de notarse que se aproximaba mucho á ser igual el que habia de subida al de bajada, circunstancia muy favorable.

En la actualidad es muy notable el aumento que hay en el tráfico, tanto de pasajeros como de mercancías, respecto al habido en 1874.

Material rodante para la explotación.

Habiendo fijado, en vista de los datos y consideraciones anteriores, el tráfico diario de pasajeros en 30, y el de mercancías en 30 á 35 toneladas (siendo el primero susceptible de un aumento de consideración), calculé en el presupuesto 10 wagones para pasajeros y 20 para mercancías, servidos todos por 200 mulas, en cuyo material y mulada queda comprendida una pequeña parte como refacción.

Los wagones para pasajeros serán lo más ligero posible, sin faltar á la solidez, y capaces de 10 á 14 personas cada uno. Los de carga, adaptados á 3 toneladas.

Servicio del camino.

Esta parte importante, y la más delicada, debe arreglarse por la experiencia. Sin embargo, para dar una idea vaga del modo de disponer el servicio, entro en los pormenores siguientes, que probablemente habrá que modificar en llegando á la práctica.

Tanto los trenes de pasajeros como los de mercancías podrán hacer un viaje redondo al día. Cada wagon será tirado por dos troncos de mulas.

Las remudas se establecerán, para trenes de pasajeros, en Miahuatlan, Llano Grande y la Cañada, y recorrerán los siguientes tramos:

De Tehuacan á Miahuatlan	11 kilómetros.
De Miahuatlan á Llano Grande	12 "
De Llano Grande á la Cañada	10 "
De la Cañada á la Esperanza	18 "
	51.

Debo recordar que en este último trayecto, el más largo, la pendiente média no llega á 0.75 por 100, mientras que en los demas la máxima alcanza hasta el 4½ por 100.

La velocidad á la subida podrá ser de 8 kilómetros por hora, y á la bajada de 10 kilómetros.

Para trenes de mercancías, en el Cármen y la Cañada, y recorrerán los trayectos siguientes:

De Tehuacan al Cármen	15 kilómetros.
Del Cármen á la Cañada	18 "
De la Cañada á la Esperanza	18 "
	51

La velocidad á la subida, 6 kilómetros, y á la bajada 8 kilómetros por hora.

Al principio, bastará un viaje redondo para el servicio de pasajeros y otro para el de mercancías. A medida que sea mayor el tráfico, se irá aumentando el número de trenes al día, y por consiguiente, habrá de procurarse más material rodante y mayor número de mulas.

Las estaciones extremas se establecerán, una en Tehuacan y otra en la Esperanza, debiendo situar esta con bastante proximidad á la que está concluyendo de construir la Empresa del Ferrocarril Mexicano para el servicio de su línea.

Será muy conveniente instalar en la Cañada una estación intermedia, así como los talleres de reparacion, los depósitos de pasturas, de materiales, etc., porque el clima de esta poblacion y demas circunstancias la hacen muy favorable al objeto.

Se establecerán paraderos en Miahuatlan, el Cármen y Llano Grande, alguno de los cuales podrá llegar á ser lugar de depósito.

Los terrenos que se requieren para el establecimiento de las estaciones y paraderos mencionados, en la extension suficiente, se me tienen ofrecidos espontáneamente y sin remuneracion, excepto el de la Cañada, por sus respectivos dueños, segun expreso en seguida:

El de Tehuacan, por la municipalidad del Distrito.

El de Miahuatlan, por el C. Juan Orozco.

Los del Cármen y Llano Grande, por el C. Rafael Vargas, quien además ofrece el terreno y los materiales necesarios para el camino, en el trayecto que atraviesa su finca, que es de una longitud de 22 kilómetros.

Y el de la Esperanza, cedido ya por el Sr. D. Francisco Gutierrez, para el que me ha asignado una extension de 200 varas de largo y 100 de ancho.

TARIFAS.

Despues de un detenido exámen comparativo sobre este asunto, las tarifas que propongo son las siguientes:

Conduccion de Pasajeros.

En primera clase, \$2 de Tehuacan á la Esperanza, ó vice versa, resultando á razon de \$0,04 muy poco menos por kilómetro. En segunda clase, \$1,25 el trayecto total, ó sea á razon de muy poco menos de \$0,002½ por kilómetro. Segun estos tipos, se arreglarán las tarifas de las distancias parciales.

A cada pasajero se le admitirá, libre de pago, un equipaje cuyo peso no exceda de 15 kilogramos, y deberá pagar á razon de ½ centavo por kilómetro por cada 10 kilogramos de exceso ó fraccion que no llegue á 10 kilogramos.

Transporte de Mercancías.

Las mercancías se dividirán en dos clases, primera y segunda. En la primera se comprenderán los efectos extranjeros y los nacionales de algun valor; y en la segunda, las semillas, piedras minerales, petate, jarcia, y en general todos los productos de poco precio.

Las tarifas se arreglarán al trayecto total, á razon de \$8 tonelada de 1,000 kilogramos para la primera clase, y 20 por 100 menos para la segunda, que resulta para la primera á razon de poco más de \$0,15½ tonelada por kilómetro, y para la segunda á muy poco más de \$0,12½ tonelada por kilómetro. Las tarifas para las distancias parciales se arreglarán á razon de 16 centavos tonelada por kilómetro, para la primera clase, y á 13 centavos tonelada por kilómetro para la segunda.

En la actualidad se paga \$2 por asiento en la diligencia, y á razon de \$0,50 por arroba de exceso de equipaje, siendo libre una arroba por cada asiento.

Las mercancías pagan por transporte á razon de \$2 la carga de 16 arrobas, que equivale á \$10,87 la tonelada de 1,000 kilogramos.

He calculado que con estas tarifas tendrá cuenta hacer el tráfico para Orizaba y Puebla por la línea proyectada, á la vez que rendirán buenas utilidades á la Empresa, y son además bastante equitativas.

El producto líquido que había calculado percibiría el Supremo Gobierno, en la empresa propuesta, según el movimiento en el año de 1874, no bajaría de 9 por 100 anual, sobre el capital invertido en la obra, cuyo rendimiento en esta clase de negocios no es muy común. Al expresar que este sería el líquido producido, se sobreentiende que quedaba ya deducida del producto bruto la parte necesaria para hacer la reparación de la vía, de las estaciones, del material rodante, etc., etc., de manera que el capital que representara la Empresa no sufriría disminución alguna, sino que al contrario aumentaría, en atención á las mejoras que paulatinamente fuesen haciéndose en la vía y sus dependencias.

Esto era en el año de 1874: de entonces á la fecha, el movimiento ha ido aumentando gradualmente de una manera visible.

Cálculo de los productos de la explotación.

Hago abstracción del producto que rendirá el movimiento de pasajeros, y me limito á considerar el de las mercancías, tomando por base un tráfico diario de *solo treinta toneladas*. De estas, supongo que sean 10 de primera clase y 20 de segunda; las primeras rendirán un producto bruto de \$80 y las segundas de \$128, con arreglo á las tarifas; reunidos darán \$208 diarios. Los gastos de explotación representan para este movimiento cerca de 50 por 100 del producto bruto; pero los hago ascender hasta 60 por 100 á fin de tener bien servido el camino, y considero que queda solamente una utilidad de 40 por 100, equivalente á \$83.20 diarios, que hace al año \$30,368. Todavía rebajo de esta suma \$3,500 para destinarlos á mejoras en la vía y sus dependencias, y el producto líquido vendrá á ser de \$26,868, que representa el 9 por 100 anual sobre la cantidad de \$298,500. Hoy puede asegurarse sin exageración, que el movimiento ha aumentado en un 20 por 100, en atención al tráfico de carretas que, de más de un año á la fecha, está haciéndose entre Tehuacan y Oaxaca, que en 1875 no lo había aún.

Por estos detalles se puede juzgar de que no es exagerado el rendimiento que calculo, y que por el contrario, podrá ser algo mayor, y alcanzar hasta el 1 por 100 mensual.

El 60 por 100 del producto que considero emplear en los gastos de explotación, y que asciende á \$124.80 diarios, he calculado detalladamente su distribución de la manera siguiente:

Pasturas para 110 mulas que se necesitan para el buen servicio de 6 wagones de carga, y mozos de posta para cuidar de ellas, á razón de \$0.25 por mula al día.....	27 50
Herraduras, curaciones y reparación del guarnés..	3 89
Refacción de mulada, calculando ampliamente que tenga de reponerse el 20 por 100 al año, á razón de \$40 por mula como se estimó en el presupuesto; es por día.....	2 41
6 conductores para 6 wagones de carga á \$1.....	6 00
Reparación de la vía.—Una cuadrilla compuesta de 1 sobrestante, 1 capataz y 20 peones.....	9 00
4 guardas á caballo, á \$1.....	4 00
8 " á pié, \$0.50.....	4 00
Talleres de reparación del material rodante=6 oficiales de herrería y carpintería á \$1.25, 6 medios oficiales á \$0.75 y \$10 para materiales.....	22 00
Empleados para la administración y explotación..	28 00
Gastos de oficio, impresiones, etc.....	2 40
Servicio del telégrafo. Calculo el gasto mensual en \$420 ó sean \$14 diarios, que es casi seguro que los producirán los telegramas del público, pues esta línea estará en comunicación con todas las de la República y ha de ser muy importante; pero supongo que sea necesario subvencionarla con el 40 por 100 de sus gastos. Será al día.....	5 60
Quedan disponibles para gastos fortuitos.....	10 00
Suma.....	\$ 124 80

Estos datos manifiestan la amplitud con que está formado el cálculo de la utilidad que producirá la explotación; siendo de advertir que el tráfico de pasajeros, por poco que rinda, será suficiente para cubrir los gastos que demanda, y es seguro que ha de dejar algún producto líquido que, como se ve, no lo he considerado.

TERCERA PARTE.

BASES PARA LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION.

1ª Se destinará para la construcción de la vía férrea de que se trata, incluso el material rodante, la suma de \$298,500, y se pondrá en explotación dos años y medio después de comenzada, quedando por tanto concluida en este plazo, y en los mismos términos propuestos en el anterior proyecto.

2ª De la suma de que habla la base anterior, ministrará el Gobierno la cantidad de \$187,500 en dos años y medio, á razón de \$75,000 al año, y el completo, \$111,000, en mensualidades de á \$3,700, cada una durante los treinta meses.

3ª Se encargará la dirección de la obra á un ingeniero nombrado por el Ministerio de Fomento, el que tendrá las mismas atribuciones que los directores de camino. Este hará el nombramiento de los demás empleados de planta con aprobación del Ministerio respectivo, y todos se sujetarán al reglamento vigente de directores de camino.

4ª La cantidad de \$75,000 pesos que ministrará el Gobierno anualmente como extraordinario, se invertirá con preferencia en la compra y transporte de material fijo y rodante, y las mensualidades se emplearán en cubrir todos los demás gastos que demanda la construcción de la vía.

5ª El Ministerio de Fomento se encargará directamente, de acuerdo con el Director, de hacer en el extranjero la compra de fierro y material rodante, así como de mandarlos conducir á los lugares convenientes, en donde los recibirá dicho ingeniero director.

6ª Terminada la construcción, el director se encargará de la explotación, aumentando los empleados que fueren necesarios para el servicio, y administrará el camino rindiendo anualmente al Ministerio todos los datos que hubiere reunido, relativos á la explotación de la vía, su conservación, fomento, etc., etc.

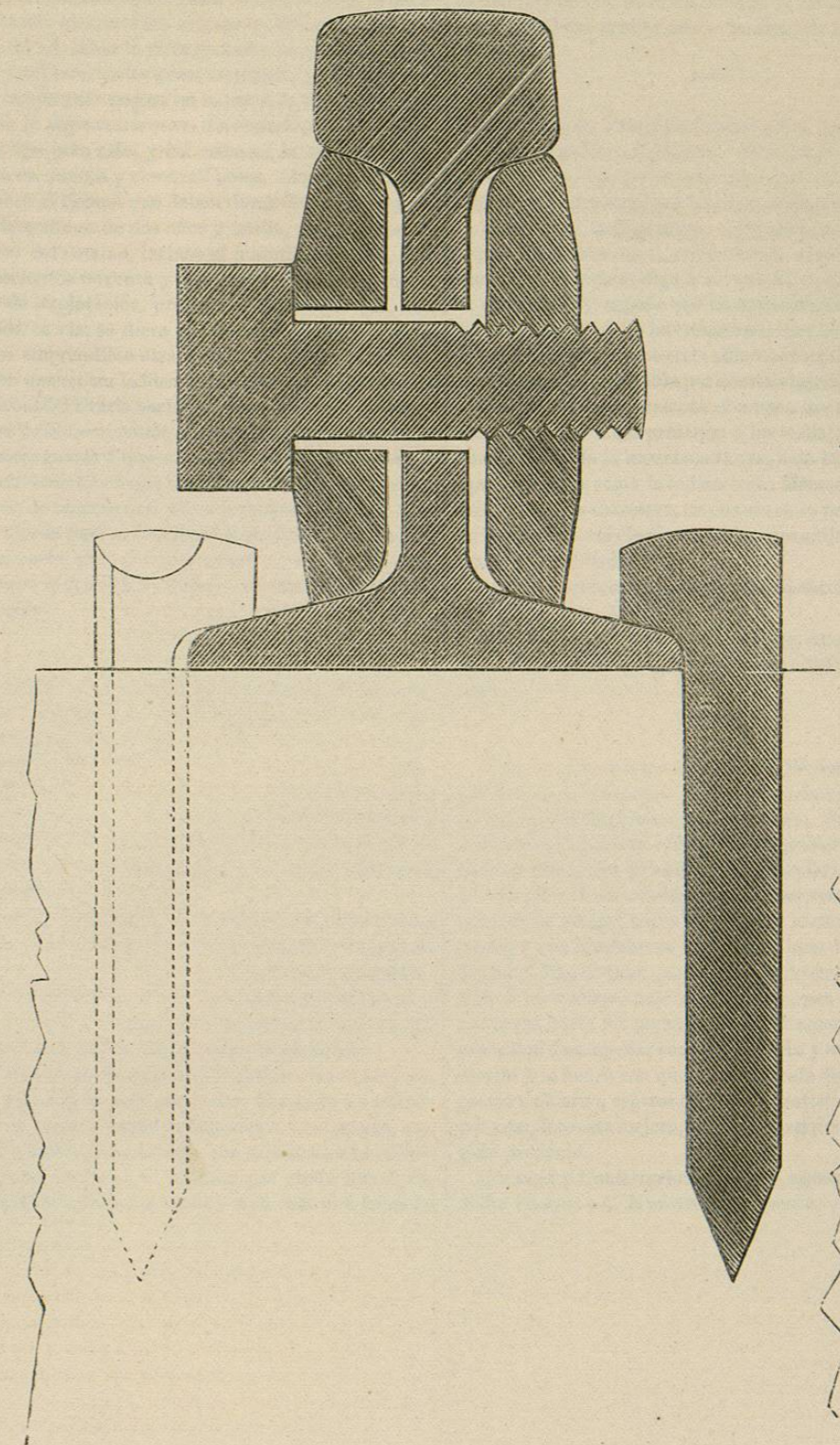
Antes de un año, es casi seguro que quedará terminada la apertura de la carretera de Tehuacan á Oaxaca, que el Ministerio va á continuar con todo empeño, y entonces el aumento de tráfico por la vía férrea proyectada será de mucha consideración, pues todos los ricos productos de Oaxaca y las Mixtecas tendrán una salida fácil, y cobrarán grande impulso la agricultura y el comercio en esa región importante de nuestro país.

Para terminar la presente Memoria, manifiesto á vd. que en mi concepto sería conveniente que, una vez concluida la obra de que se trata y puesta la vía en explotación durante un año, el Supremo Gobierno la diera en arrendamiento ó la rematase en subasta pública á favor de alguna persona ó compañía, y con los productos emprendiese otra obra de esta naturaleza, la cual podría llevar á cabo en los términos que se proponen para la presente y ya casi sin sacrificio de los fondos del Erario nacional.

Como complemento de esta Memoria, acompaño la lámina 3ª que representa un croquis de los ferrocarriles, carreteras y caminos vecinales existentes entre Puebla, Apizaco, Boca del Monte, Orizaba y Tehuacan, á fin de dar á conocer la situación relativa que ocupa el ferrocarril proyectado.

Libertad y Constitución. México, Abril 4 de 1877.—M. Tellez Pizarro.—C. Ministro de Fomento.—Presente.

C. Ministro: Hecho un verdadero estudio de la Memoria que acompaña el ingeniero Tellez Pizarro, relativa al proyecto de un Ferrocarril nacional de vía modelo, por tracción



RIEL PARA EL FERROCARRIL NACIONAL
De Tehuacan á La Esperanza.

de sangre, entre Tehuacan y la Esperanza, el que suscribe ha encontrado tanta laboriosidad como exactitud en los datos, cálculos y resultados. Sin hacer mencion de las bases que propone el autor de este trabajo para la construccion y explotacion del ferrocarril, por estar consignadas en la parte final del extracto que tambien acompaña, únicamente llama la atencion de vd. sobre la circunstancia de que con solo la suma de tres mil sefientos pesos mensuales puede llevarse á cabo tan importante mejora en la parte de substruccion y ejecucion de la superestructura, destinándose á la compra de material fijo para esta, y del rodante, la exhibicion extraordinaria de setenta y cinco mil pesos. Llama tambien la atencion sobre el tiempo que deben durar dichas exhibiciones, que solamente es de dos años y medio, reduciéndose el importe total del camino, incluso el material rodante, á la suma de doscientos noventa y ocho mil quinientos pesos.

Respecto de explotacion, propone el interesado que, una vez concluida la via, se diera en arrendamiento, y con sus productos se emprendiese otra mejora de igual naturaleza.

La Seccion encuentra la idea perfectamente realizable en el estado actual del Erario nacional, y con mayor razon cuando en virtud de las economías proyectadas, va á tener el Gobierno menores gastos á que atender; además, no encuentra ningun inconveniente en que la obra se lleve á cabo por administracion; de manera que, salvo el parecer de vd., la Seccion opina que se pase al Congreso el proyecto, haciéndole suyo el Ministerio, para que sea votado en el próximo presupuesto, como lo solicita su autor.—Seccion 3ª, Abril 7 de 1877.—*I. Garfias.*

Abril 13 de 1877.—Dígase al Ingeniero Tellez Pizarro que se aprueba su proyecto en todas sus partes; que se ha visto con satisfaccion la constancia y empeño que ha demostrado para llevar á cabo su trabajo, y que no encontrando inconveniente para realizarlo por administracion, puede proceder á la ejecucion de las obras relativas, de conformidad con el proyecto, y sin que se perjudiquen en nada las obras de reparacion de las carreteras que tiene á su cargo.—Rúbrica del C. Oficial Mayor.

Para comenzar los trabajos del ferrocarril de Tehuacan á la Esperanza, esta Seccion, de acuerdo con el C. Ingeniero Tellez Pizarro, opina que deben destinarse las mensualidades de \$3,700 á las obras de terracería entre la Esperanza y la Cañada, á la vez que emprender las obras de arte en general, hasta donde dichas asignaciones lo permitan.

Pueden desde luego encargarse á Inglaterra los rieles y sus accesorios, segun la seccion propuesta, haciendo un pedido para cubrir el trayecto entre la Esperanza y la Cañada, que es de unos 17½ kilómetros, para los que se necesitarán 520 toneladas inglesas de rieles de 30 libras por yarda lineal. Su costo en Inglaterra, incluidas las 52 ó poco más toneladas de

ferro en chapas, tornillos, clavos, etc., debe ser en la actualidad sobre \$26,000. Agregando á esta suma \$14,000, para cinco plataformas y durmientes, hasta donde alcance, hace la cantidad de \$40,000, que en concepto de esta Seccion, es la mínima de que debe disponerse de pronto, por cuenta de los \$75,000 del primer año.—Seccion 3ª, Mayo 9 de 1877.—*I. Garfias.*

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Examinado detenidamente el proyecto presentado por vd. para la construccion de un ferrocarril por traccion animal entre Tehuacan y la estacion de la Esperanza, el Presidente de la República, á quien di cuenta con él, se ha servido aprobarlo en todas sus partes, acordando se diga á vd. que ha visto con satisfaccion la constancia y empeño que ha demostrado para llevar á cabo ese trabajo, que se ha encontrado igualmente completo en la parte científica como en la administrativa, juzgándolo tan perfectamente realizable por administracion, que desde luego ha dispuesto igualmente el mismo Supremo Magistrado que se proceda á dar principio á los trabajos previos para la construccion de la mencionada via, bajo la direccion de vd., aprovechando, como lo indica en su Memoria, los elementos asignados á la carretera, en cuanto se lo permitan las obras de reparacion más indispensables que exijan las líneas confiadas á su cuidado.

Lo que comunico á vd. para su satisfaccion y fines que se expresan.

Libertad en la Constitucion. México, Agosto 14 de 1877.—RIVA PALACIO.—C. Ingeniero Mariano Tellez Pizarro.—Presente.

Direccion del camino nacional de México á la Esperanza, por Puebla y Tehuacan.—Por el oficio de vd. de fecha 14 del actual, quedo impuesto con satisfaccion, de que el C. Presidente de la República se ha servido aprobar en todas sus partes el proyecto que presenté á esa Secretaría del digno cargo de vd., para la construccion de un ferrocarril nacional, por traccion de sangre, entre Tehuacan y la estacion de la Esperanza; y que igualmente ha tenido á bien disponer el mismo Supremo Magistrado, que se proceda desde luego á dar principio á los trabajos bajo mi direccion, por cuya muestra de confianza hácia mi persona quedo altamente reconocido, y procuraré desempeñar con toda eficacia y esmero, correspondiendo á la honra con que se ha dignado distinguirme el Supremo Gobierno, esperando tener la satisfaccion de realizar por completo esta mejora, bajo las bases propuestas en mi citado proyecto.

Libertad y Constitucion. México, Agosto 17 de 1877.—*M. Tellez Pizarro.*—C. Ministro de Fomento.—Presente.