

NUMERO 37.

FERROCARRIL MEXICANO.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª.—El presidente de la República se ha servido disponer que se pida á vd. un informe circunstanciado respecto del peso de la carga que por término medio trasporta diariamente el ferrocarril mexicano hácia esta capital; así como el que trasportaba cuando solo estaban en explotacion los tramos de Veracruz al Fortin y de Apizaco á México.

Finalmente, manifestará vd. si el actual servicio de la vía es bastante para conducir la carga que un mes con otro llega á Veracruz, esto es, si la carga se aglomera en esa plaza, ó si por el contrario disminuye la que anteriormente se encontraba allí depositada.

Recomiendo á vd. que se sirva contestar á esta secretaría lo mas pronto que fuere posible.

Independencia y libertad. México, Julio 8 de 1878.
—*Baldracel*.—Ciudadano administrador de la aduana marítima de Veracruz.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—Con fecha 7 de Mayo último manifestó vd. á esta secretaría que las irregularidades en la trasmision de la carga por el ferrocarril

mexicano provenian de la aglomeracion de mercancías en Veracruz, que no permitia el servicio regular en el material que se habia calculado necesario para la remision de las entradas ordenadas.

El 13 del próximo pasado comunicó vd. al gobierno que habian llegado ya los wagones y máquinas compradas en los Estados- Unidos para atender debidamente á las necesidades del tráfico, y sin embargo las constantes quejas del comercio acreditan en la actualidad no solo que no se han corregido los males expresados, sino que cada dia son mayores las irregularidades del servicio.

En tal virtud dispone el presidente de la República que dentro del término de tres dias, informe si la empresa que se presenta cuenta con el material rodante necesario para llenar las necesidades del comercio con las condiciones requeridas.

Independencia y libertad. México, Julio 8 de 1878.—*B. Baldracel*.—C. José I. Martinez, agente principal de la empresa del ferrocarril mexicano.—Presente.

Compañía del ferrocarril mexicano.—Secretaría de la direccion.—México.—Ciudadano ministro: El 9 de este mes recibí la comunicacion de vd. del dia anterior, en que se sirve prevenirme que dentro de tercero dia informe si la empresa cuenta con los elementos necesarios para satisfacer las exigencias del tráfico, y para llenar los compromisos que tiene contraidos con el público respecto del transporte de los efectos, cuyo informe me pide en

virtud de las quejas que publica la prensa y las que en lo particular ha recibido el gobierno sobre las irregularidades en el servicio de la línea.

En contestacion debo manifestar, que la empresa entiende que ha hecho cuanto le ha sido posible para cumplir con sus compromisos respecto del transporte de los efectos, pues ha calculado el número de carros y de máquinas que necesitaba para el efecto, por la importancia del movimiento que ha habido en la vía en el año último. En los meses de Febrero á Julio de 1872, fueron transportadas 1,300 toneladas mensuales, término medio; y á pesar de que no tenia motivos para suponer que aumentase de una manera considerable la cantidad de las mercancías trasportables, ha podido conducir, como lo ha hecho en igual época de este año, es decir, de Febrero á Junio, 1,728 toneladas mensuales, lo que prueba que ha contado con el material bastante para satisfacer las exigencias de un tráfico superior al del último año y con mucha mas razon al de los anteriores.

Los carros de carga y las dos máquinas últimamente llegadas están sirviendo ya en la línea, y el tráfico no se detiene por falta de los primeros, pues la empresa cuenta con el número suficiente de ellos. Tiene tambien en servicio venticinco máquinas, aunque no son todas de la potencia que se necesita para conducir por las fuertes pendientes de la vía trenes, compuestos de un número superior de carros, y hay que reducir los trenes al limitado que permite la corta potencia de las máquinas de que hoy puede disponer.

En otras ocasiones he manifestado á ese ministerio que este mal que puede influir en la menor actividad del trá-

fico, no se habria experimentado, si la empresa hubiera contado desde Noviembre de 1872 con las seis máquinas Fairlie, que segun el contrato que oportunamente celebró, se debió haber recibido en esa época. Con esas máquinas seria posible aumentar los trenes con mayor número de carros de carga, en los que se condujese toda la cantidad posible de mercancías, y para llegar á este resultado he repetido mis instancias dirigidas por el cable submarino á la junta dirigida en Londres, para que se apresure la remision de dichas máquinas á la República.

Una de las causas que puede influir en que no sea atendida de preferencia la conduccion de las mercancías del público, consiste en la gran cantidad de forrajes que se trasporta para el consumo de las fuerzas militares de esta plaza, lo que impide naturalmente disponer de todo el material que pudiera dedicarse á la conduccion de aquellas mercancías. Si fuera posible reducir dicha cantidad de forraje, seria menor la detencion de los efectos de que el público se queja.

En el tramo de Orizava á Boca del Monte se hacen tres viajes diarios, conduciendo mercancías del comercio y no es posible aumentar ese número por falta de máquinas Fairlie, únicas que puede hacer el servicio en esa seccion, y las que como he dicho, no ha recibido aún la compañía.

Por otra parte, la empresa tiene que atender al tráfico entre las estaciones y el ramal de Puebla, y no puede separar de él el material rodante destinado á satisfacerlo, así como tiene que atender constantemente á las obras de reparacion de la vía en la presente época de lluvias, á cuyo objeto ha estado destinada una máquina Fair-

lie de que no se ha podido disponer para el tráfico público.

Las explicaciones que anteceden, justifican que la cantidad de mercancías trasportables han aumentado de una manera inesperada, y que la empresa ha podido traer en sus trenes mucha mayor de la que era debido calcular, no dependiendo de ella el que no halla contado con las máquinas especiales que necesita para hacer el tráfico, en las secciones difíciles de la línea. Confío en que el C. presidente de la República se servirá persuadirse, que la empresa no omite esfuerzo ni diligencia de ninguna clase, para satisfacer las necesidades del público, y que solo lo que esté fuera de la posibilidad humana, será lo que no pueda realizar.

México, Julio 12 de 1873.—José I. Martínez.—C. ministro de fomento.—Presente.

Ministerio de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana.—Sección 1.^a—El presidente de la República se ha servido acordar que informe vd. á esta secretaría acerca de lo que haya de cierto en el hecho que ha denunciado últimamente la prensa de esta capital, relativo á que la empresa del ferrocarril mexicano desatiende el transporte de las mercancías á causa de que para introducir economías en los que está interesado alguno de los empleados de la línea se ocupan con leña los carros de transporte para situarla en diversos puntos en que se vende á mayor precio.

Independencia y libertad. México, Julio 12 de 1873.—Balcárcel.—CC. directores, Miguel Auza y Juan Múgica y Osorio.—Presentes.

En el oficio de vd. de 12 de este mes nos pide vd. informe acerca de lo que haya de cierto en el hecho denunciado últimamente por la prensa de esta capital, relativo á que la empresa del ferrocarril mexicano desatiende el transporte de las mercancías á causa de que para introducir economías en las que está interesado alguno de los empleados de la línea, se ocupan con la leña los carros de transporte para situarla en diversos puntos en que se vende á mayor precio.

En las indagaciones que sobre los anteriores puntos hemos hecho, resulta que ningun empleado de la línea está interesado de la economía que se haga en los gastos de ella, pues todos tienen por única retribucion el sueldo que disfrutan y que á causa de haberse exigido en la estacion de Soltepec un precio exagerado por la leña que se consume por la empresa, ha creido necesario llevarla á aquel lugar de otros en que se consigue á precios justos, sin que por esto se desatienda el transporte de mercancías, pues la conduccion de la leña se hace por carros arrastrados por máquinas de potencia comun y nunca por las de Fairlie, como únicas capaces de arrastrar por las secciones difíciles de la vía, trenes compuestos del número de carros bastantes para el transporte de mercancías.

México, Julio 15 de 1873.—*Miguel Auza*.—*Francisco Múgica y Osorio*—C. ministro de fomento, &c.—Presente.

Hemos recibido el oficio de vd. de 12 de este mes, en que se sirve pedirnos que informemos sobre los tres puntos que expresa, relativos á la compañía del ferrocarril mexicano, y cumpliendo con dicha prevencion manifestamos á esa secretaría, sobre el primer punto, que el material rodante con que dicha compañía cuenta para el servicio de la línea, consiste en lo siguiente:

- 7 máquinas sistema Fairlie.
 - 3 idem francesas.
 - 2 idem americanas, nuevas.
 - 2 idem idem.
 - 2 idem belgas.
 - 10 idem Fowler daglisk.
-
- 28 total de máquinas.
 - 5 coches con bogies aplicables á las curvas cortas, primera clase.
 - 5 idem de tercera clase.
 - 5 idem unidos.
 - 3 idem Spliced break vans.
 - 7 idem ordinarios, de primera clase.
 - 6 idem de segunda idem.
 - 3 idem de tercera idem.

- 2 idem salones.
 - 36 Coches.
 - 65 wagones ingleses, cubiertos
 - 34 idem para pulques.
 - 2 idem para conducir caballos.
 - 33 idem plataformas.
 - 5 idem abiertos.
 - 139 wagones ingleses.
-
- 39 wagones americanos, cubiertos.
 - 47 idem armados y corriendo en la línea recién llegados.
 - 12 idem plataformas.
 - 1 idem para conduccion de caballos.
 - 3 idem para la del pulque.
 - 102 wagones americanos.
 - 100 wagones Fairlie, chicos.
- México, Julio 15 de 1873.—*M. Auza*.—*Juan Múgica y Osorio*.—Ciudadano ministro de fomento.
- Aduana marítima de Veracruz.—Ciudadano ministro: No contesté inmediatamente la comunicacion de vd. fecha 8 del corriente, en que pide á nombre del C. presidente un informe circunstanciado respecto del peso de la car-

ga que por término medio trasporta diariamente el ferrocarril mexicano á esa capital; así como el que trasportaba cuando solo estaba en explotacion los tramos de Veracruz al Fortin y de Apizaco á México; porque quise poder remitir á vd. datos comprobados con descuentos fehacientes independientes del ferrocarril. En ello me ocupaba yo y aun iba á pedir algunos mas de los que tengo, cuando al recibir su telégrama de esta fecha en que me manifiesta lo urgente que le es á ese ministerio el dato pedido, me obliga á contestar inmediatamente emitiendo mi opinion aunque mas adelante pueda hacerlo con mas exactitud.

Es imposible, en primer lugar, fundar como bases para el informe lo que debia servir, y serian los documentos de internacion que expide esta oficina diariamente; porque oficialmente consta que dichos documentos desde el momento que hoy no tienen tornaguía ni plazo fijo, por consiguiente no comprueban que al pedir la internacion el comerciante por el ferrocarril, así se verifique. Tampoco se puede buscar comprobacion alguna, como antiguamente por los corredores, porque hoy cada comerciante es el encargado por su propio interes, de hacer la operacion que ántes hacian aquellos, por consiguiente, á no ser los datos fijos que pudieran dar los mismos libros de las oficinas del ferrocarril, no puedo asegurar la cantidad de carga que conduce; pero sí puedo asegurar aproximativamente lo que debe conducir diariamente para poder satisfacer las exigencias del comercio.

En el año civil próximo pasado (1872), la intercion que consta oficialmente es de 1.354,112 arrobas; pero como este dato adolece del gravísimo defecto de que es-

tá fundado en el pago del derecho de seguridad, segun la misma oficina que me lo proporcionó, se cree que sin exageracion debe aumentarse un 25 por ciento por el abuso que los corredores de carros hacian defraudando los derechos municipales; en consecuencia, resultan, 1.692,640 arrobas, sean 141,053 arrobas mensuales ó 4,637 diarias. Este dato extraño á mi oficina, corrobora el que de ella obtengo.

En año fiscal, mas ó ménos se importan 21. 171,408 kilogramos ó 1.840,992 arrobas, y como segun el dato oficial de que he hablado, resultan internadas 1.354,112 arrobas, aparece la diferencia de 486,480 arrobas que podrian calcularse que son de consumo y salida de cabotaje.

No tengo datos sobre los efectos nacionales que se internan, entre ellos el algodón, pues le toca á la aduana terrestre. De esto resulta, que no puede haber exageracion en el cálculo del número de arrobas que como mínimum deben salir diaria ó mensualmente del casco de Veracruz. Pero á esto hay que agregar todo lo que en el tránsito debe ir aumentando y que no me es posible calcular porque no está sometido á la vigilancia de mi oficina, dato que pediré á la aduana terrestre y que tendré la honra de remitirle si lo obtengo.

Son los únicos datos oficiales que puedo dar sin poder decir una palabra positiva sobre lo que el ferrocarril puede conducir, porque hasta ahora ni yo, ni el comercio, ni el mismo ferrocarril sabe. Solo sí puedo asegurar que en los seis meses que lleva el ferrocarril de estar en explotacion de esta ciudad á México, jamas ha podido llenar las necesidades del comercio, y que cons-

tantemente su estacion de carga está henchida de mercancías al aire libre, los almacenes del comercio en el mismo estado, que hasta me consta que muchas transacciones mercantiles, ó no se realizan ó se nulifican porque no hay posibilidad probable de conduccion y desaparecen con facilidad las oportunidades que las ocasionaron por no poderse situar á tiempo en el lugar en que de ellas se tenia necesidad.

Hasta ahora he venido hablando bajo el concepto de la regularidad del movimiento del ferrocarril; lo que he manifestado es nada en comparacion de las quejas muchas y muy frecuentes que he oido al comercio mas respetable del puerto, llegado el caso mas de una vez en que comerciantes respetables me han manifestado la dificultad del despacho aduanal de las mercancías por no tener ya almacenes particulares donde depositarlas. Todo esto es comprobable preguntando desde al mas grande al mas pequeño comerciante de Veracruz. Pero cuando al comenzar la estacion de las aguas se han presentado inmediatamente interrupciones extraordinarias de la vía férrea, el conflicto es mayor, y esto no obstante que aun no ha sido dicha interrupcion ocasionada por un mal grave que pueda impedir por muchos dias el tránsito desde el momento que de esta ciudad no hay vía carretera que pueda conducir al interior del país. La segunda cuestion que me presenta ese ministerio, queda contestada con estos mismos datos. Aunque el movimiento mercantil aumenta de año en año, el del último año relativamente ha sido mayor que el de todos los anteriores, y sin embargo, el comercio situaba sus mercancías con solo los carros y carretas que llenaban el movimien-

to del Fortin á Apizaco, valiéndose de la vía férrea de Veracruz y México á los dos puntos precitados. No ha sido tal el aumento del movimiento que haga una notable diferencia en la carga, por lo que no es atrevido ni difícil concluir, que por ahora el solo ferrocarril, no puede llenar en lo general el movimiento mercantil de sus dos plazas principales como lo son México y Veracruz y los puntos intermedios que se deben agregar, mucho menos. Suplico á vd., ciudadano ministro, se sirva disimular todas las faltas que en esta comunicacion encuentre, motivadas en su mayoría por la voluntad con que he querido obsequiar su telégrama de esta fecha.

Independencia y libertad. Veracruz, Julio 15 de 1873.—*J. A. Gamboa*.—Ciudadano ministro de fomento.—México.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—Seccion 1.^a—El presidente ha tenido á bien disponer que mañana remita vd. á este ministerio una noticia pormenorizada de la carga con expresion de su peso, conducida á esta capital por el ferrocarril mexicano en la semana que terminó ayer, y que en lo sucesivo mande vd. una noticia diaria de los efectos trasportados de Veracruz á esta ciudad por el mismo ferrocarril, cuyos informes solo se darán durante el tiempo en que subsistan las dificultades que hoy tiene esa empresa para satisfacer debidamente las necesidades del tráfico entre Veracruz y México.

Independencia y libertad. México, Julio 20 de 1873.—*Baldracel.*—Sr. D. José I. Martinez, agente principal de la empresa del ferrocarril mexicano.—Presente.

Compañía del ferrocarril mexicano.—Secretaría de la direccion.—México.—Ciudadano ministro: Cumpliendo con lo que se sirve vd. prevenirme en su comunicacion fecha de ayer, de que remita en el dia de hoy una noticia pormenorizada de la carga, con expresion de su peso, conducida á esta capital por el ferrocarril mexicano, en la semana que terminó el dia 19, tengo el honor de acompañar en contestacion, el adjunto estado que lo demuestra.

Con respecto á que en lo sucesivo y hasta que cesen las dificultades que para el trasporte tiene esta empresa, mande á ese ministerio una noticia diaria de los efectos conducidos de Veracruz á esta ciudad por el mismo ferrocarril, tendré cuidado de cumplir con esa prevenicion.

México, Julio 21 de 1873.—*José I. Martinez.*—Ciudadano ministro de fomento.—Presente.

NÚMERO DE CARGOS	PESOS	ESTADOS UNIDOS	MÉXICO	TOTAL
1	1,300	1,300	1,300	2,600
2	4,100	4,100	4,100	8,200
3	58,800	58,800	58,800	117,600
4	4,100	4,100	4,100	8,200
5	4,100	4,100	4,100	8,200
6	4,100	4,100	4,100	8,200
7	4,100	4,100	4,100	8,200
8	4,100	4,100	4,100	8,200
9	4,100	4,100	4,100	8,200
10	4,100	4,100	4,100	8,200