

Semillas N. E.....	2
Sombreros y efectos de sombrerera.....	1
Sosa.....	2
Sulfato de cobre ó hierro.....	1

**T**

Tabaco en rama, cernido ó labrado.....	1
Talabartería N. E.....	1
Tapicería N. E.....	1
Tejidos de lana N. E.....	1
Tela impermeable ó embreada.....	1
Tepetate.....	3
Tequila, R. D. M.....	1
Tequesquite.....	2
Tierra blanca ó para abatanar.....	2
Id. común.....	3
Tinas para baño.....	A
Tinacos vacíos.....	A
Tintorería, efectos de, N. E.....	1
Tipos de imprenta.....	1
Tlapalería, efectos de, N. E.....	1
Trigo.....	3
Tubería de fierro ó barro.....	1
Id. de madera ú hoja de lata.....	A
Tule seco.....	1

**U**

Untura para carros.....	1
-------------------------	---

**V**

Vehículos:	
Carretones, carruajes, coches, etc., perfectamente empacados, en cajas ó armazones, peso exacto.....	A

Sin empaque á los precios estimativos siguientes:

Ambulancias, cada una,	
3,000 kilos.	
Buggies y volantes, con toldo, cada uno 2,500 kilos.	
Buggies y volantes, sin toldo, cada uno, 2,000 kilos.	
Carruajes y coupés, con toldo, cada uno, 3,000 kilos.	
Carruajes y coupés, sin toldo, cada uno, 2,500 kilos.	
Carros con muelle, cada uno, 2,000 kilos.	
Diligencias, cada una, 5,000 kilos.	
Carros para ferrocarriles urbanos, cada uno, 5,000 kilos.	
Carros y carretones, comunes, cada uno, 1,500 kilos.	
Cajas de carruaje y otros accesorios embarcados separadamente.....	A
Carros y carruajes para niños, en cajas ó armazones (sin empaque no se reciben.)	A
Velas.....	1
Velocípedos ó bicicletas.....	A
Vidrio.....	1
Vinos.....	1

**Y**

Yeso.....	2
Yerbas medicinales.....	1

**Z**

Zapatos.....	1
Zinc, artefactos de, N. E.....	1

RESULTADOS DE LA EXPLOTACION EN EL AÑO DE 1891.

Pasajeros.....	76,788.
Productos de pasajes.....	\$ 74,259 78
Carga 11,506 toneladas 820 kilos.	
Productos diversos.....	59,427 26
<b>Total productos.....</b>	<b>\$ 133,687 04</b>

Gastos de explotación en el año de 1891: \$ 83,142 53.

Monto del capital social: \$ 10.000,000 00.

Monto de las acciones emitidas y su producto: \$ 5.000,000. 00.

Subsidio de 8 por ciento anual sobre el importe de los kilómetros terminados á satisfacción del Gobierno; estando considerado el valor de cada kilómetro en la cantidad de \$ 30,000. 00.

**FERROCARRIL DE DURANGO A UN PUNTO DEL FERROCARRIL CENTRAL.**

LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 26 de Mayo de 1886.  
Decreto de 1º de Noviembre de 1887.  
Decreto de 6 de Julio de 1889.

El trayecto señalado á esta vía fué el siguiente:  
Partiendo de la ciudad de Durango, á entroncar con el ferrocarril Central en el punto que fuera mas conveniente.

No se comenzaron los trabajos de este ferrocarril.

En 29 de Junio de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

**FERROCARRIL MEXICANO DEL PACIFICO.**

LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 28 de Junio de 1886.  
Decreto de 5 de Julio de 1886.  
Decreto de 30 de Enero de 1888.  
Decreto de 3 de Junio de 1889.

El trayecto señalado á este ferrocarril por las leyes de concesión es el siguiente:

Partiendo de México y pasando por Cuernavaca y Puente de Ixtla, á terminar en un puerto del Pacífico entre los de Manzanillo y Acapulco.

No se han comenzado aún los trabajos de este ferrocarril.

### FERROCARRIL DE TONALÁ A TUXTLA Y FRONTERA.

#### LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 16 de Diciembre de 1886.

Decreto de 24 de Mayo de 1888.

Decreto de 7 de Septiembre de 1889.

El trayecto que se le señaló á esta vía férrea por las leyes de concesión, es el siguiente:

Entre el puerto de Tonalá y un punto conveniente frente al puerto de Frontera, ligando á San Cristóbal por la línea principal ó por un ramal.

Se han construído 50 kilómetros de esta vía.

No existe una explotación regular en este ferrocarril por hallarse en construcción la línea. La que se hace está sujeta á las siguientes

#### TARIFAS.

##### *De Pasajes.*

Primera clase.....\$ 0 03 por kilómetro.  
Segunda clase..... 0 02 " "  
Tercera clase..... 0 01½ " "  
Por cada pasaje se libran 15 kilogramos de equipaje.

#### *Mercancías por tonelada de 1,000 kilogramos.*

Primera clase.....\$ 0 06 por kilómetro.  
Segunda clase..... 0 04 " "  
Tercera clase..... 0 03 " "

#### RESULTADOS DE LA EXPLOTACION.

	1890.	1891.
Productos de pasajes.....	\$ 1,296 97	\$ 6,092 42
id. diversos.....	473 80	4,737 42
Total productos.....	\$ 1,770 77	\$ 10,829 84

Gastos de explotación en el año de 1891 \$ 15,000.00.

Monto del capital invertido \$ 2,250,000.00.

Subvención de \$8,000 por kilómetro, pagadera en bonos emitidos al 90 p<sub>100</sub> de su valor nominal, y ganando un interés de 6 p<sub>100</sub> anual, pagadero por semestres vencidos. Los bonos se entregarán á la Empresa por las secciones de diez kilómetros cada una, en el fin de cada año fiscal.

### FERROCARRIL DEL MARQUÉS A ZIMAPAN.

#### LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 27 de Abril de 1887.

El trayecto concedido para este ferrocarril por la ley de concesión es:

De la estación del Marqués, en el ferrocarril Central, ó del

punto que más conviniere, á terminar en Zimapán, pasando por la hacienda del Astillero.

Se han construído de este ferrocarril 23 kilómetros 206 metros, que no se han puesto en explotación.

Esta Empresa no goza de subvención.

### FERROCARRIL DE LA BAJA CALIFORNIA.

#### LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 25 de Mayo de 1887.

Decreto de 3 de Junio de 1889.

Decreto de 8 de Junio de 1890.

El trayecto concedido para este ferrocarril es como sigue:

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

II. De la línea anterior, partiendo por un lado del Valle de la Trinidad ó de otro punto conveniente á Tijuana, con un ramal á la Ensenada, y por el otro de San Quintín á la Bahía de los Angeles.

III. Del punto del río Colorado donde termine la primera línea, á entroncar en Magdalena con el ferrocarril de Sonora por el Altar, y con un ramal á Puerto Isabel, si la línea principal no pasare por ese lugar.

IV. De Magdalena, á entroncar con el ferrocarril Central en Paso del Norte ó en otro punto conveniente.

No se ha comenzado aún la construcción de este ferrocarril.

### FERROCARRIL DE SONORA, SINALOA Y CHIHUAHUA.

#### LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 7 de Noviembre de 1887.

Decreto de 10 de Mayo de 1888.

Decreto de 30 de Agosto de 1888.

Decreto de 6 de Diciembre de 1890.

El trayecto señalado para este sistema de ferrocarriles es el siguiente:

I. De la ciudad de Guaymas al puerto de Topolobampo, con ramales á Alamos y Agiabampo.

II. Del puerto de Topolobampo pasando por el Fuerte á Ciudad Guerrero ú otro punto en el Estado de Chihuahua, para conexión con algún ferrocarril del Estado.

III. De este punto de conexión por todo el Oriente de la Sierra Madre y comunicándose con las colonias «Juárez,» «Porfirio Díaz» y «Palomas,» hasta llegar á un punto de la línea divisoria internacional.

IV. Ramales á los criaderos de carbón de piedra del Estado de Sonora.

No se ha terminado aún ningún kilómetro de este ferrocarril.

### FERROCARRIL DE MONTERREY AL GOLFO.

#### LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 10 de Noviembre de 1887.

Decreto de 18 de Agosto de 1888.

Decreto de 3 de Junio de 1889.

Decreto de 28 de Septiembre de 1889.

El trayecto concedido para este ferrocarril es como sigue:

I. De la ciudad de Monterrey, capital del Estado de Nuevo