

La tabla de distancias y estaciones corresponde á los puntos indicados en la tabla de las vías construídas. (Véase la página 379).

## TARIFAS.

*De Pasajeros.*

Primera clase.....	\$ 0 03	per kilómetro.
Segunda clase.....	0 02	„ „
Tercera clase.....	0 01½	„ „

*De 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.

Número de pasajeros:	151,380
Producto de pasajes.....	\$ 23,234 66
Productos diversos.....	1,398 00
Total productos.....	\$ 24,632 66

Gastos de explotación \$ 16,529.55.

Esta Empresa no tiene subvención.

**FERROCARRIL DE MATAMOROS A MATEHUALA.**

## LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 24 de Agosto de 1889.

Decreto de 9 de Junio de 1891.

El trayecto convenido para este ferrocarril es el siguiente:  
Partiendo de la ciudad de Matamoros y pasando por Linares, Iturbide y Doctor Arroyo, á Matehuala.

No se ha terminado ningún kilómetro de esta vía.

Subvención de \$ 8,000 por kilómetro, en bonos al 90 p<sub>o</sub> de su valor nominal, con interés de 6 p<sub>o</sub> anual.

**FERROCARRIL DE CAUCEL A PROGRESO.**

## LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 7 de Octubre de 1889.

El trayecto asignado fué de CANCEL al puerto de Progreso.

No se comenzó ningún trabajo.

Con fecha 25 de Junio de 1891, se declaró la caducidad de esta concesión.

**FERROCARRIL DE MATAMOROS A SAN LUIS POTOSI.**

## LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 9 de Octubre de 1889.

Decreto de 22 de Diciembre de 1890.

El trayecto estipulado para este ferrocarril es el siguiente:  
De un punto en la costa de Matamoros, tocando el puerto de este nombre, Ciudad Victoria y Tula de Tamaulipas á San Luis Potosí.

No se ha terminado ningún kilómetro de este ferrocarril.

La subvención acordada es de \$ 8,000 por kilómetro pagadera en bonos emitidos al 90 p<sub>o</sub> de su valor nominal, ganando un interés de 6 p<sub>o</sub> anual.

**FERROCARRIL DE MAZATLAN A CAMARGO.**

## LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 10 de Octubre de 1889.  
Decreto de 2 de Junio de 1890.

El trayecto acordado á este ferrocarril fué el siguiente:

1º Del puerto de Mazatlán y pasando por Durango y Monterrey á Camargo.

2º A este trayecto se substituyó el del Puerto de Topolobampo á Presidio del Río Grande, con facultad de construir ramales para ligar las principales poblaciones cercanas á la vía principal, no debiendo exceder el conjunto de los ramales de quinientos kilómetros.

No se comenzaron las obras en este ferrocarril.

Con fecha 9 de Noviembre de 1891 se declaró la caducidad de la concesión.

**FERROCARRIL DE GUADALAJARA A AGUASCALIENTES.**

## LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 23 de Octubre de 1889.  
Decreto de 7 de Junio de 1890.

El trayecto señalado á este ferrocarril fué de Guadalajara á Aguascalientes.

No se comenzaron los trabajos de construcción.

Con fecha 31 de Octubre de 1891, se declaró la caducidad de la concesión.

**FERROCARRIL DE GUADALAJARA A CHAMELA.**

## LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 23 de Octubre de 1889.  
Decreto de 7 de Junio de 1890.

El trayecto acordado á este ferrocarril fué de Guadalajara al Puerto de Chamela.

No se comenzaron las obras de construcción de esta vía.

Con fecha 9 de Noviembre de 1891, se declaró la caducidad de la concesión.

**FERROCARRIL DE MATAMOROS A BAGDAD.**

## LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 25 de Octubre de 1889.

El trayecto autorizado para este ferrocarril fué de Bagdad al Puerto de Matamoros.

No se comenzaron los trabajos en esta línea.

Con fecha 29 de Junio de 1891, se declaró la caducidad de la concesión.

**FERROCARRIL CONTINENTAL.**

## LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 9 de Noviembre de 1889.

El trayecto concedido para este ferrocarril es como sigue:  
I. Del Puerto de Matamoros á Tüxpam, siguiendo la costa del Golfo.

II. De Tuxpam á conectar con el ferrocarril Nacional de Tehuantepec, en el punto que sea más conveniente.

III. Del punto de conexión con el ferrocarril Nacional de Tehuantepec, á un punto intermedio de la distancia que haya hasta un puerto de Yucatán, Campeche ó Tabasco.

IV. Del punto intermedio anterior á un puerto de Yucatán.

V. De un punto conveniente de las líneas III ó IV á la frontera de Guatemala.

VI. Del Puerto de Tuxpam á México.

No se han comenzado los trabajos en estas líneas.

La subvención acordada á este ferrocarril es de \$ 8,000 por kilómetro en bonos emitidos á la par, con interés de 6 p<sub>100</sub> anual.

### FERROCARRIL DE LOS TERRENOS CARBONIFEROS DEL ESTADO DE SONORA AL PUERTO DE GUAYMAS.

LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 17 de Diciembre de 1889.

El trayecto asignado á este ferrocarril, fué como sigue:

Comunicar los terrenos carboníferos situados en los Distritos de Ures, Hermosillo, Guaymas y Alamos del Estado de Sonora con el Puerto de Guaymas, y los ramales necesarios.

No se hizo ningún trabajo en estas líneas.

Con fecha 26 de Junio de 1891, se declaró la caducidad de la concesión.

### FERROCARRIL DE TULA A PACHUCA.

LEYES DE CONCESION RELATIVAS.

Decreto de 20 de Diciembre de 1889.

Decreto de 6 de Junio de 1890.

El trayecto otorgado para este ferrocarril es:

De Tula á Pachuca, con facultad de prolongar la vía hasta Zaqualtipán y Tampico ó Tuxpam.

Se han construído de esta línea 50 kilómetros 660 metros, que no se han puesto aún en explotación.

Subvención de \$ 8,000 por kilómetro en bonos emitidos á la par, con interés de 5 p<sub>100</sub> anual.

### FERROCARRIL DE LA GARITA "PORFIRIO DIAZ" A LA DE "ARTEAGA."

LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 18 de Enero de 1890.

El trayecto señalado á este ferrocarril es como sigue:

De la Garita «Porfirio Díaz» á la Garita «Arteaga,» pasando por la Calzada de Belem á Chapultepec, Verónica y Consulado.

Solamente se han construído dos kilómetros de este ferrocarril, los cuales no se han puesto en explotación.

Esta empresa no tiene subvención.

### FERROCARRIL DE OMETUSCO A TULANCINGO.

LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 8 de Marzo de 1890.

El trayecto acordado para este ferrocarril fué el siguiente:

De la Estación de Ometusco del ferrocarril Mexicano, á la ciudad de Tulancingo, pasando por Tlanalapa, estación del ferrocarril Hidalgo.

No se comenzaron los trabajos en esta línea.

Con fecha 26 de Junio de 1891, se declaró la caducidad de la concesión.

### FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC A LA FRONTERA DE GUATEMALA.

LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 15 de Marzo de 1890.

El trayecto asignado á este ferrocarril es el siguiente:

De un punto conveniente del ferrocarril Nacional de Tehuantepec á un punto conveniente de la Frontera de Guatemala.

No se han comenzado aún los trabajos en esta línea.

Subvención de \$ 8,000 por kilómetro, en bonos emitidos á la par, con interés de 5 p<sub>100</sub> anual.

## FERROCARRIL MINERO.

### LEY DE CONCESION RELATIVA.

Decreto de 20 de Marzo de 1890.

El objeto de este ferrocarril es el de unir las minas y fundiciones que establezca la Compañía; entre sí y con los ferrocarriles existentes ó que en lo sucesivo se construyan en la República.

Se han construído de este sistema de ferrocarriles 125 kilómetros, entre la estación de «Escalón» del ferrocarril Central Mexicano y el mineral de Sierra Mojada.

Las disposiciones relativas á la explotación son las siguientes:

#### *Artículos de la ley de concesión.*

Art. 20 Los colonos é inmigrantes, en su transporte por la línea de la Empresa, gozarán de las rebajas estipuladas en el artículo 30, expidiéndose al efecto órdenes especiales por la Secretaría de Fomento.

Art. 22. En el transporte de postes y alambre para telégrafo gozará el Gobierno de una rebaja de cincuenta por ciento sobre la tarifa de tercera clase, á que han de pertenecer en todo tiempo. Los rieles y materiales de construcción de ferrocarriles, gozarán también de una rebaja de veinticinco por ciento con relación á la tarifa común de tercera clase; y una rebaja de cincuenta por ciento en la misma clase el carbón de piedra de procedencia nacional ó extranjera.

Art. 25. Las Empresas tendrán el derecho de enlazar sus vías férreas con cualquiera otra existente ó que existiere, y lo tendrán igualmente para explotarlas y mantenerlas en conexión ó consolidación con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que juzgue convenientes. A su vez las empresas tendrán obligación de permitir que sobre sus

líneas circulen trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad. Igualmente la Compañía no podrá oponerse á que sus ferrocarriles sean cruzados por otros caminos, canales ó ferrocarriles que se hagan con autorización del Gobierno, salvo la indemnización á que haya lugar por interrupción de tránsito ó daño material causado al camino.

En caso de consolidación con una compañía extranjera, la concesionaria tendrá la obligación de sujetarse á lo prevenido en el artículo 32. Además, podrá cobrarse por este uso y el de las vías y sus dependencias, una cantidad que no exceda del sesenta por ciento de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiera importar el flete de los efectos transportados. Además, la Empresa ó empresas tendrán el derecho de cobrar retribución, con arreglo á las tarifas que en seguida se expresan:

- I. Por el almacenaje de mercancías.
- II. Por la conducción de pasajeros.
- III. Por el transporte de mercancías.
- IV. Por la transmisión de telegramas.

#### TARIFA A.

Toda vez que los dueños ó consignatarios de las mercancías no hayan ocurrido á sacarlas de los almacenes, después de cuarenta y ocho horas de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán un centavo diario por los primeros cinco días por fracciones indivisibles de cien kilogramos, dos centavos diarios por los cinco días siguientes y tres centavos por cada uno de los demás. Los metales y objetos de gran precio pagarán el doble de las cuotas anteriores, por cada \$ 200. La Empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes. Los animales y las mercancías peligrosas y demás objetos no susceptibles de almacenaje por su fácil descomposición, deberán sacarse de las estaciones dentro de las veinticuatro horas siguientes á su arribo, estableciéndose tarifas especiales de almacenaje para los que no se saquen.

La Empresa no tendrá responsabilidad alguna por ellos, no obstante el cobro de dichas tarifas.

#### TARIFA B.

Si la Empresa hiciere transporte de pasajeros, podrá cobrar por cada kilómetro de distancia recorrida y por cada persona transportada, hasta cinco centavos.