

F.—Costo efectivo del ferrocarril de México á Veracruz.

448. Una vez determinado el importe del capital social de la Compañía del ferrocarril mexicano, es conveniente para poder reducir á su justo valor las apreciaciones del informe sobre las utilidades que rinden los capitales invertidos en la negociacion y sobre el resultado que en vista del de este ferrocarril pueda conjeturarse que alcancen los otros que se construyan en México, entrar en algunas consideraciones que pongan en claro el verdadero costo de la vía férrea de que se trata, y al que hubiera podido reducirse sin los graves errores que se cometieron al realizar los trabajos de la obra. De estos datos comparados con los productos líquidos de la explotacion, se podrá deducir si en efecto no rinden los capitales empleados en el ferrocarril un interes competente; pues no seria lógico ni justo establecer conclusiones generales deducidas de un caso aislado, y en el cual han concurrido muchas circunstancias desfavorables.

449. En primer lugar hay que tener presente, que conforme al contrato celebrado por el concesionario, con los Sres. Smith, Knight y C^{as}, y reconocido por la Compañía en el convenio de traspaso de la concesion, se fijó el precio total del ferrocarril y telégrafo con todas sus estaciones, talleres, máquinas, aparatos y equipo, en la suma de \$ 26.195,600; y como la vía principal y el ramal á Puebla miden 470 kilómetros, resulta que el precio por término medio de cada uno, conforme á dicho contrato, es el de \$ 55,735; pero como en este presupuesto estaba incluido el valor de los tramos construidos ya por el Sr. Escandon, debe deducirse de su importe el de los dos millones que la Compañía consignó al Sr. Escandon, cediéndole el 25 por ciento del importe de la subvencion, y por lo mismo el presupuesto del ferrocarril quedaba reducido á \$ 24.195,600.

450. La Compañía durante la construccion del ferrocarril emitió acciones por valor de \$ 11.315,226 52, inclusas las correspondientes al Gobierno de México, pagadas puntualmente, y emitió dos clases de obligaciones: los bonos *A* y los bonos *B*; de cuyas dos emisiones, la de los bonos *A* se hizo por la suma de \$ 2.800,000, subdivididos en títulos de á £ 100 cada uno, ganando el interes de 8 por ciento al año, y se realizaron al 80 por ciento de pago, por lo que el ingreso relativo á esta emision se redujo á la suma de \$ 2.240,000, y la de los bonos *B* se hizo por la suma de \$ 5.900,000 en títulos de á £ 100 cada uno que causaban el 7 por ciento de rédito al año, y fueron realizados al 70 por ciento de pago; de modo que por esta emision el efectivo recibido por la Compañía se redujo á la suma de \$ 4.130,000.

451. Hay que agregar á esta suma la de £ 800,000 ó sean \$ 4.000,000 que obtuvo la Compañía como préstamo desde los años de 1868 á 1870, representándose estos valores por títulos que amortizó ya y ganaban el 12 por ciento al año.

452. Las obligaciones emitidas por la Compañía importaban \$ 12.800,000; cuyo rédito anual ascendia á la enorme suma de \$ 1.116,000; pero esta cantidad no fué devengada íntegramente desde el principio, sino á medida que las obligaciones fueron emitiéndose.

453. Durante la construccion del ferrocarril estuvo en explotacion el tramo de Veracruz á Paso del Macho, prolongado despues hasta el Fortin, así como el de México á Apizaco, que más tarde se extendió hasta Puebla. De la explotacion de estos tramos obtuvo la Compañía hasta fin del año de 1872, un beneficio líquido de \$ 1.378,792. La subvencion produjo en igual período y conforme á las leyes de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868, la suma de \$ 2.240,000; recibió además \$ 173,000 por el importe del derecho de exportacion que dejó de pagar sobre dicha suma y que probablemente negociaria en aquella época en el comercio, obteniendo por esa exencion un ingreso efectivo, puesto que por lo ménos en el período de la construccion del ferrocarril necesitaba en el país mucho mayores cantidades. El producto de la subvencion y el del derecho de importacion unidos, suman \$ 2.413,000; pero estando consignada la cuarta parte de esta cantidad, ó sean \$ 603,250 á la amortizacion de los \$ 2.000,000 del traspaso hecho por el Sr. Escandon á la Compañía, solo pudo disponer esta, libremente de \$ 1.809,750 del importe de la subvencion durante la construccion del ferrocarril.

448. Conveniencia de comparar el monto del capital con el costo efectivo del ferrocarril.

449. El presupuesto de la obra queda reducido á \$ 24.195,600.

450. Obligaciones del 7 y 8 por ciento emitidas por la Compañía.

451. Préstamo de \$ 4.000,000 al 12 por ciento de rédito al año.

452. Importe del rédito anual reportado por la Compañía.

453. Líquido producto de la explotacion durante la construccion del ferrocarril.

454. Los datos indicados dan á conocer que durante la ejecucion de los trabajos del ferrocarril, la empresa tuvo á su disposicion las cantidades siguientes:

Por valor de acciones emitidas.....	\$ 11.315,226 52
Por importe realizado sobre los bonos <i>A</i>	2.240,000 00
Por importe realizado sobre los bonos <i>B</i>	4.130,000 00
Importe de préstamos al 12 por ciento de rédito.....	4.000,000 00
Producto líquido de los tramos construidos.....	1.378,792 00
Importe líquido de la subvencion pagada de 1868 á 1872.....	1.680,000 00
Importe del derecho de exportacion sobre la suma anterior.....	129,750 00
Total disponible.....	\$ 24.873,768 52

455. Si esta suma se compara con el importe del valor de la parte del ferrocarril que tuvo que construir la Compañía deduciéndolo del contrato de los Sres. Smith, Knight y C^{as}, que importaba \$ 24.195,600, segun queda explicado, resulta una diferencia de \$ 678,168 52 de más en los fondos disponibles por la Compañía respecto del costo figurado para el ferrocarril en explotacion.

456. De lo expuesto resulta que durante la ejecucion de la obra, la Compañía pudo disponer de mayor suma que el importe íntegro del ferrocarril; de modo que los \$ 27.000,000 del capital social autorizado para la Compañía por la ley de 11 de Noviembre de 1868, y que ya ántes habia fijado la Compañía en su escritura de asociacion, estuvo disponible para la obra.

457. Pero como sin embargo la empresa solicitó despues y obtuvo por la ley de 17 de Diciembre de 1873, aumento de su capital social hasta la suma de \$ 37.782,526 52, como queda manifestado, resulta un excedente de \$ 10.782,526 52, en los costos de la obra sobre su presupuesto.

458. Esta diferencia la explicaba el Presidente de la Compañía en junta general extraordinaria celebrada en Lóndres el 11 de Noviembre de 1874, diciendo que el ferrocarril se habia construido dentro del presupuesto y que el exceso de costo provenia de los réditos insolutos de las obligaciones impuestas sobre el camino, y del importe del flete del material rodante del tramo de México á Apizaco y Puebla.

459. Como se ha expresado ya, los réditos insolutos hasta 31 de Diciembre de 1873 importan \$ 5.059,800, por cuya suma se emitieron acciones preferentes con rédito eventual de 6 por ciento al año, y \$ 3.310,347 los fletes mencionados; haciendo ambas cantidades el total de \$ 8.370,147.

G.—Errores cometidos en la construccion de la vía férrea.

460. Queda ya expresado que en sentir de la Compañía, el ferrocarril de México á Veracruz pudo construirse dentro de la suma de \$ 26.195,600 en que se calculó su costo y fué contratado por los Sres. Smith, Knight y C^{as}. Igualmente se ha indicado que el Presidente de la Compañía atribuye el exceso de costo respecto del calculado para la obra, al importe del flete del material rodante del tramo de México á Apizaco y Puebla y á los réditos de los capitales impuestos sobre la vía y no satisfechos durante su construccion.

461. En cuanto al primer punto, esto es, al costo del flete del material rodante del tramo entre México y Puebla, hay que hacer notar que el error grave de haber querido concluir este tramo ántes que el resto del ferrocarril de Veracruz á Apizaco, ocasionó un dispendio exorbitante; pues los fletes se contrataron á razon de ochenta y ocho, noventa y seis y hasta ciento veinticinco pesos por tonelada del puerto á los diversos puntos del camino en que tenia que dejarse el material, importando este gasto \$ 3.310,847; que casi del todo se hubiera podido evitar prosiguiendo la obra de Veracruz hácia México y conduciendo el material la Compañía sobre su propio camino y sin estipendio; pero se obró bajo la suposicion de que la explotacion de los tramos de México á Apizaco y Puebla cubriera el gasto extraordinario de traslacion del material para dichos tramos; esta esperanza quedó frustrada, pues la explotacion del tramo de México á Apizaco y á Puebla durante el tiempo de la construccion del ferrocarril solo dejó una utilidad

454. La Compañía pudo disponer durante la construccion de \$ 24.873,768 52, en efectivo.

455. Diferencia entre los fondos disponibles y el presupuesto de los Sres. Smith, Knight y C^{as}.

456. La Compañía pudo cubrir oportunamente el monto íntegro del presupuesto.

457. Aumento en el capital de la Compañía hasta la suma de 37.782,526 52.

458. La diferencia proviene de réditos no pagados y fletes del material del tramo de Puebla.

459. Los gastos fuera del presupuesto de la Compañía importan \$ 8.370,147.

460. Errores cometidos en la construccion del ferrocarril de México á Veracruz.

461. Error de construir preferentemente el tramo de Apizaco y Puebla.

líquida de \$ 1.157,005; esto es, de casi una mitad solamente del costo de la traslación del material de dicho tramo.

462. La circunstancia de ser el Sr. Escandon, concesionario del ferrocarril, á la vez propietario de terrenos y fábricas en las cercanías de Orizaba, tuvo gran parte en otro de los errores graves que se cometieron en la ejecución de la obra trazándola por Orizaba, sin tomar en consideración el trayecto central entre Jalapa y Orizaba propuesto por el Sr. Arrillaga, quien habiendo hecho practicar reconocimientos formales de ingenieros, proyectó un trazo que recomendó con poderosas razones; pues en su concepto evitaba algunas obras de arte costosas que tuvieron que hacerse sobre la vía de Orizaba, proporcionaba á la vez la ventaja de reducir y regularizar, el declive del ascenso que debía vencerse indispensablemente para subir á la cordillera y para llegar al Valle de México, y, minoraba por último considerablemente la distancia que el ferrocarril habria de recorrer. Esta sola circunstancia, aunque subsistieran las otras dificultades, era muy atendible, sobre todo, tratándose de la primera vía férrea en el país, para disminuir sus grandes costos entretanto se creaba á su sombra el tráfico local y de exportación. El proyecto del Sr. Arrillaga fija en 72 leguas ó sean 302 kilómetros la longitud de la línea total entre Veracruz y México por Apizaco, y conforme al trazo adoptado, el ferrocarril mide 423 kilómetros, sin contar el ramal de Apizaco á Puebla.

463. Si se toma por base el presupuesto de los Sres. Smith, Knight y C³ para toda la obra, que como queda dicho, fué de \$ 26.195,600, resulta por término medio á razón de \$ 55,735 por kilómetro; de modo que por los 121 kilómetros de diferencia entre el trazo Arrillaga y el de Orizaba, habria una diferencia en el costo de la obra de \$ 6.743,935; es decir, que solo los dos errores que se han señalado; esto es, la construcción prematura del tramo de México á Puebla y la adopción poco juiciosa del trazo por Orizaba, produjeron un exceso de gasto que puede apreciarse en \$ 10.054,782, suma que casi iguala de por sí el exceso del costo del camino sobre su presupuesto, sin incluir el fuerte costo de los réditos insolutos hasta Diciembre de 1873.

464. Puede, pues, asegurarse, que la ejecución de la obra adoleció de errores graves que recargaron inútilmente su costo y quedaria plenamente demostrado que á ellos muy principalmente se deberia que los capitales invertidos en la empresa no obtengan la utilidad competente, si aun prescindiendo de otras consideraciones, puede establecerse que reducidos los costos de la obra á los \$ 27.000,000 del capital determinado en la escritura de asociación de la Compañía, y aun en las condiciones desventajosas que ha tenido la explotación del ferrocarril, esta no es ruinosa sino productiva y capaz de alentar esperanzas de mejor éxito en lo futuro.

465. No debe dejar de consignarse, aunque no es fácil puntualizar sobre este punto observaciones concretas, que la Compañía pactó al principio, el pago de réditos muy onerosos; por fortuna amortizó ya los títulos que causaban el 12 por ciento, tipo que acaso no pudo evitar, y por fortuna tambien no se aceptó este tipo, sino el de 8 por ciento en las obligaciones emitidas en virtud del decreto de 17 de Diciembre de 1873.

II.—Productos y gastos de explotación, y utilidades del ferrocarril de México á Veracruz.

466. El considerable aumento en los costos del ferrocarril que los dos errores mencionados produjeron, y que importan la erogación indebida de muchos millones de pesos, es uno de los fundamentos en que se apoya el parecer ya emitido de que no puede tomarse como base para calcular el resultado de la explotación de los ferrocarriles que se construyan en México, el que hasta aquí haya producido el ferrocarril de Veracruz á México, colocado en circunstancias muy excepcionales que no se repetirán probablemente. Pero este fundamento de por sí no seria bastante para dejar bien claramente explicado por qué el tráfico por el ferrocarril de Veracruz en los primeros años de su explotación, no ha aumentado muy considerablemente, circunstancia que se debe á la concurrencia de otras causas poderosas que es necesario mencionar para desvanecer del todo en este punto la aseveración del informe de que los mexicanos son remisos en adoptar nuevos métodos.

462. Error grave de haber hecho el ferrocarril por Orizaba.

463. Ambos errores produjeron el gasto estéril de \$ 10.054,782.

464. El ferrocarril seria ya productivo sin esos errores.

465. Fuerte gravámen debido á los réditos onerosos que devengan las obligaciones.

466. Estos errores y otras causas impiden que se calcule la explotación de otros ferrocarriles por el de Veracruz.

467. Hasta ahora, y sin embargo de que lleva ya más de cinco años de estar en explotación, no se ha construido un solo ramal, que lo ponga en comunicación con otros mercados para proporcionarles algo más del tráfico que siempre ha habido entre México y Veracruz, pues el ramal de la Esperanza á Tehuacan no está aún concluido. La Compañía se obligó, por el contrato de 15 de Marzo de 1873 á construir un ramal de San Márcos á Jalapa; pero no ha cumplido con esta estipulación, é intenta libertarse de ella. Tal como el ferrocarril existe actualmente, viene á ser una línea aislada, que no tiene mucho más tráfico, que el que habia entre México y Veracruz y los puntos intermedios ántes de la construcción del camino de hierro, y esto, sin duda, proviene de la carencia de ramales que lo pongan en comunicación con otros centros de producción y consumo, que así puedan contribuir al movimiento general, pues sin ellos, y no existiendo tampoco en el país otra vía férrea que venga á ligarse con la de México á Veracruz, es claro que las condiciones generales del tráfico mercantil subsisten actualmente en el interior del país, casi en las mismas condiciones que ántes de la explotación del ferrocarril de Veracruz á México; de modo que todos los Estados que se surten de mercancías extranjeras importadas por Veracruz, no obtienen aún ventaja positiva del ferrocarril, en cuanto se refiere al costo del transporte interior; pues tienen aún necesidad de usar de las carreteras comunes, casi en toda la distancia que los separa de la ciudad de México, centro del tráfico. Tampoco han aventajado sino parcialmente en cuanto á tiempo para recibir las mercancías; pues estando las facilidades del ferrocarril reducidas al trayecto entre Veracruz y México, subsiste el medio lento y difícil de comunicación por las carreteras ordinarias, que en toda la época de las lluvias torrenciales, que dura la mitad del año, hace muy costoso el tráfico y produce grandes averías en los efectos, circunstancias que casi paralizan el movimiento comercial en la estación de lluvias.

468. Sin embargo no puede negarse que el ferrocarril ha ido mejorando año por año en su explotación, como se demuestra por los datos siguientes:

Número de toneladas de á 1,000 kilogramos trasportadas por el ferrocarril de Veracruz á México.

Años.	De Veracruz á México.	De México Veracruz.	Total.
1874.....	84,001.....	30,026.....	114,027
1875.....	88,345.....	35,978 $\frac{3}{4}$	124,323 $\frac{3}{4}$
1876.....	87,259.....	36,258.....	123,517
1877.....	98,232 $\frac{1}{2}$	47,094 $\frac{3}{4}$	145,327 $\frac{1}{4}$

469. La siguiente noticia demuestra el movimiento de pasajeros que ha tenido el ferrocarril, durante los años que en ella se mencionan.

Número de pasajeros trasportados por el ferrocarril de Veracruz.

Años.	1 ^a clase.	2 ^a clase.	3 ^a clase.	Libres.	Total.
1875.....	17,267.....	47,944.....	180,460.....	5,221.....	250,892
1876.....	12,363.....	25,334.....	143,271.....	3,001.....	183,969
1877.....	15,795.....	44,362.....	204,002.....	4,005.....	268,164
1878 (Enero á Junio).....	9,125.....	23,662.....	99,096.....	2,318.....	134,201

470. Los productos generales de la explotación, sus gastos y sobrante han sido los siguientes:

Años.	Entrada total.	Gastos de explotación.	Producto líquido.
1873.....	\$ 2.117,553.....	\$ 1.290,563.....	\$ 826,990
1874.....	2.347,576.....	1.225,131.....	1.122,445
1875.....	2.370,606.....	1.249,332.....	1.121,274
1876.....	2.178,147.....	1.348,465.....	829,682
1877.....	2.700,907.....	1.535,910.....	1.164,997
1878 (Enero á Junio).....	1.527,401.....	757,955.....	769,446

471. Los datos anteriores muestran que á pesar de las circunstancias que han concurrido para producir el resultado de que la explotación del ferrocarril quede limitada casi á las condiciones del tráfico que

467. Causas que han impedido el aumento de tráfico en el ferrocarril de Veracruz.

468. Noticia de la carga trasportada por el ferrocarril de 1874 á 1877.

469. Noticia de los pasajeros trasportados por el ferrocarril de 1875 á Junio de 1878.

470. Productos, gastos y utilidades de la explotación de 1873 á Junio de 1878.

471. Los datos precedentes demuestran que el tráfico de la línea de Veracruz va en aumento.

antes se hacia por el puerto de Veracruz con la ciudad de México, el tráfico ha aumentado principalmente en los años de 1877 y en el primer semestre de 1878.

472. Los directores de la Compañía en su 27º informe semestral asientan que los intereses de las obligaciones A y B están puntualmente pagados.

473. Es de advertir que los datos anteriores se refieren solamente á la línea de Veracruz á México y al ramal á Puebla; pero además por el convenio de 15 de Marzo de 1873, aprobado por la ley de 17 de Diciembre del mismo año, se aprobó el traspaso á la Compañía del ferrocarril de Veracruz de la concesion para construir una tramvía de Veracruz á Jalapa, y un ferrocarril de Jalapa hasta ligarse con el de Veracruz á México en San Márcos, la empresa reporta además de las obligaciones propias del ferrocarril de Veracruz, otras emitidas por la Compañía por valor de \$ 1.330,000 en títulos de á £ 100 cada uno que causan rédito al 7 por ciento al año, y que fueron negociados al 70 por ciento de pago. Estas obligaciones recaen sobre el ferrocarril de Veracruz.

474. Las obligaciones impuestas sobre la vía de Jalapa y á la vez sobre la de Veracruz para hacer frente al pago del importe del traspaso de aquella y para continuarla, cuyas obligaciones, negociadas con un descuento de \$ 399,000 son y serán mientras esa vía no se entronque por la construccion del ramal de Jalapa á San Márcos, proporcionando así una doble vía á Veracruz y el tráfico directo con Puebla sin el rodeo por Apizaco, una verdadera carga para la vía de Veracruz á México; pues los productos de esta han tenido que distraerse para el pago del precio del traspaso, ajustado en \$ 1.250,000 pagaderos desde luego y \$ 20,000 anuales por el término de veinte años; para el de los réditos de las obligaciones referidas que importaban al principio \$ 93,100 y ahora solamente \$ 66,188 50 por haberse amortizado obligaciones de esta especie por valor de \$ 384,450 y para la continuacion de la vía hasta Jalapa, cuyo costo se calculaba al verificarse el traspaso á razon de \$ 12,400 kilómetros, y como de los noventa y ocho kilómetros entre la Tejería y Jalapa tuvo la Compañía que construir cincuenta y nueve, resulta conforme á estos datos un gasto aproximado de \$ 731,600.

475. La línea de Jalapa, no ha rendido utilidades desde su apertura sino en el primer semestre de 1878, en cuyo período hubo un ingreso de \$ 39,257 y gastos por \$ 36,657, dejando un pequeño sobrante de \$ 2,600, que no basta ni con mucho á compensar las pérdidas de años anteriores, ni mucho menos á librar á la línea de Veracruz, de las cargas que soporta por la situacion especial de la de Jalapa.

476. De todo lo expuesto resulta, que la línea de Veracruz á México, desde el principio de su explotacion general y aun desde que solo estaban abiertos al servicio público algunos de sus tramos, ha cubierto sus gastos, dejando utilidades que han ido aumentando gradualmente, y que por término medio, en un año, puede estimarse en \$ 1.060,950, independientemente del importe de la subvencion, que está ya de nuevo en vía de pago; debiendo advertirse, que los productos del año de 1877 y del primer semestre del de 1878, permiten esperar que los sobrantes de la explotacion, excedan del término medio anotado.

477. Si el ferrocarril se hubiera construido sin los errores que ya se han marcado, y dentro del presupuesto fijado por la Compañía, el producto medio ya obtenido en la explotacion, sobre los gastos y la subvencion, estarian produciendo un 6 por ciento sobre los \$ 27.000,000 del capital primitivo de la Compañía. Pero como de lo expuesto resulta que el ferrocarril ha costado \$ 36.319,526 52 cs. y que á esta suma debe agregarse la de \$ 945,550, importe de las obligaciones de la tramvía de Jalapa, resulta que los productos deben compararse al costo efectivo de la obra, que es de \$ 37.265,076 52 cs., y que por lo mismo, el producto no llega sino al 4 por ciento del capital empleado.

478. Los datos anteriores manifiestan que el aserto del informe respecto á que el ferrocarril de Veracruz rinda de 3 á 5 por 100 sobre su capital es en el fondo exacto; pero tambien quedan suficientemente explicadas las circunstancias especiales de esta vía férrea, y demostrado por lo mismo que los temores que con fundamento del resultado de la explotacion de ese ferrocarril se abrigan de que los capitales invertidos en México en ferrocarriles no produzcan utilidades competentes, reposan en un hecho desfavora-

472. Los directores del ferrocarril de Veracruz reconocen que los intereses de las obligaciones A y B están pagados.

473. La Compañía del ferrocarril de Veracruz reporta además un \$ 1.330,000 por la línea de Veracruz á Jalapa.

474. Gravámenes que reporta la línea de Veracruz mientras no se construya el ramal de Jalapa á San Márcos.

475. La línea de Veracruz á Jalapa reporta pérdidas en vez de utilidades en su explotacion.

476. Estado favorable actual del ferrocarril de Veracruz á México.

477. Si no se hubieran cometido errores, el ferrocarril pagaria el 6 por 100 sobre su capital en vez del 4 que paga.

478. Apreciaciones del informe respecto del rédito que paga el ferrocarril de Veracruz al capital invertido en él.

ble, aislado y que por lo mismo no puede servir de base para deducir de él conclusiones generales inaplicables. Por lo demás, como el término medio de rédito anual del dinero en Europa es del 3 al 4 por 100, no se podría decir que esta utilidad en los ferrocarriles de México fuera inaceptable, aunque puede deducirse de lo expuesto que se obtendrian mejores utilidades.

479. Cuando la Junta Directiva del ferrocarril de Veracruz ha dado cuenta en Lóndres á los accionistas en sus reuniones periódicas, del estado de la empresa y de los progresos que ésta ha alcanzado, los interesados han expresado su satisfaccion especialmente en los últimos años por medio de un voto de gracias á la Junta Directiva. Cuando los mismos interesados se muestran satisfechos del estado de sus negocios, no parece que haya razon para considerar como un mal negocio al ferrocarril de Veracruz á México.

I.—Tarifas de fletes que cobra el ferrocarril de México á Veracruz.

480. Queda suficientemente explicado, que con motivo de errores graves cometidos en la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, tuvo que aumentar su costo, muy considerablemente comprometiendo los intereses de la Compañía; si á estas poderosas razones se agrega la de que los fletes subidos, que hasta 24 de Noviembre de 1878 habia cobrado la Compañía del ferrocarril de Veracruz por transporte de mercancías, no prestaban aliciente á la exportacion de frutos nacionales, se comprenderá con facilidad que las circunstancias especiales que han concurrido en el ferrocarril de México á Veracruz, no obstante las ventajas de su trayecto relativamente corto y de atravesar por una porcion del país rica y bien poblada, han sido tales, que no han favorecido la creacion del tráfico que los ferrocarriles hacen surgir.

481. La ley de 27 de Noviembre de 1867, estableció que la tarifa de fletes entre Veracruz y México, no pudiera exceder de los precios siguientes:

	Equivalente por tonelada de 2,240 libras inglesas. de 1,000 kilogramos	
1ª clase \$ 14 carga de 16 @.....	77 29	76 05
2ª „ 12 „ de 16 „.....	66 25	65 18
3ª „ 10 „ de 16 „.....	55 20	54 32

482. El flete en tramos parciales debería ser proporcional á la distancia recorrida. Se estableció además, que pasados diez años se modificarían las tarifas oyendo á la Compañía; pero de modo que estas modificaciones no impidiesen que distribuyera á sus accionistas dividendos que no bajaran del 12 por 100 al año.

483. Se estableció tambien en la misma ley para los efectos nacionales las rebajas siguientes: para los efectos nacionales de México á Veracruz el 40 por 100:

	Equivalente por tonelada de 2,240 libras inglesas. de 1,000 kilogramos	
1ª clase \$ 8 40 carga de 16 arrobas.....	46 37	45 63
2ª idem 7 20 „ „.....	39 75	39 11
3ª idem 6 „ „.....	33 12	32 59

Por la ley de 11 de Noviembre de 1868 se establecieron las siguientes rebajas:—Para los efectos nacionales de México á Veracruz el 60 por 100:

1ª clase \$ 5 60 carga de 16 arrobas.....	30 91	30 42
2ª idem 4 80 „ „.....	26 50	26 07
3ª idem 4 „ „.....	22 08	21 73

484. Por la ley de 11 de Noviembre de 1868 se modificaron las prevenciones citadas de la de 27 de Noviembre anterior, estableciendo que la rebaja que gozaran los efectos nacionales en los fletes de transporte de México á Veracruz fuera de 60 por ciento y de 20 por ciento á los efectos nacionales que se transportaran de Veracruz hácia México, y se estableció además por último, que el Gobierno modificara las tarifas, oyendo á la Compañía á los dos años de puesto el ferrocarril en explotacion; pero sin impedir que la utilidad de las acciones sea por lo ménos de un 12 por ciento.

479. Los accionistas del ferrocarril de Veracruz se muestran satisfechos de los resultados del camino.

480. Los fletes que cobra el ferrocarril de México á Veracruz han impedido el incremento del tráfico.

481. Disposiciones sobre fletes de la ley del contrato de 27 de Noviembre de 1867.

482. La tarifa de fletes deberá modificarse cada diez años, pero asegurando el 12 por ciento de réditos á los accionistas.

483. Modificacion á los fletes establecidos en el contrato de 27 de Noviembre de 1867.

484. Disposicion de la ley de 11 de Noviembre de 1868, sobre fletes.

485. Fijada como estaba la base de que la baja de las tarifas se hiciera sin perjuicio de que las acciones de la empresa obtuvieran el 12 por ciento de utilidad anual, se comprende que la facultad del Gobierno para hacer tal rebaja, era ilusoria: en tal concepto se cambió por completo esa base en el convenio de 15 de Marzo de 1873 aprobado por la ley de 17 de Diciembre del mismo año, cuyo artículo 1º fijó el máximo de la tarifa de fletes para efectos destinados á la exportacion á perpetuidad, en dos pesos por carga de 16 arrobas ó sean \$ 11 04 por tonelada inglesa. Como por dicha ley se autorizó á la vez á la Compañía, para construir y explotar un muelle metálico en el puerto de Veracruz, quedó establecido, que el precio máximo del flete para los efectos destinados á la exportacion, cuando se hiciera uso del muelle, fuera de 3 pesos por carga de 16 arrobas ó sean \$ 16 56 por tonelada inglesa de 2240 libras. Al máximo de esta tarifa habia ajustado la empresa sus precios sobre toda clase de efectos hasta el 24 de Noviembre de 1878, despues de cuya fecha comenzó á regir la tarifa expedida el 11 del mismo mes para los efectos nacionales destinados á la exportacion, que se condujeran de México á Veracruz, la cual dividió en tres clases las mercancías, fijando los siguientes precios:

	Equivalentes por tonelada de 2240 libras inglesas. de 1,000 kilogramos	
1ª clase \$ 3 por carga de 16 @	16 56	16 29
2ª ,, 2 por ,, de 16 ,,	11 04	10 86
3ª ,, 1 25 por ,, de 16 ,,	6 90	6 79

486. Es de esperarse, que reducidos ya los fletes en la proporcion citada, el desarrollo del comercio de exportacion se haga pronto sentir en bien del país y de la empresa; para lo cual no parece aventurado afirmar, que el tráfico actual asegura ya la amortizacion de su cuantiosa deuda, y más tardé un provecho cierto para los accionistas; provecho que vendrá tanto más pronto, cuanto más en cuenta se tenga por la Compañía la necesidad de prestarse á la creacion del comercio local y al de exportacion por la batatura de sus fletes.

487. En el mismo sentido se obrará sin duda en la explotacion de los ramales de la Esperanza á Tehuacan, de Matamoros Izúcar á Puebla y de Pachuca á Ometusco que están ya en construccion y podrán traer al ferrocarril de Veracruz los frutos de la agricultura y minería de importantes regiones del país.

8.—RESUMEN DE LOS FERROCARRILES CONSTRUIDOS EN MÉXICO Y DE LAS CANTIDADES PAGADAS POR SUBVENCION.

488. No quedaria completo este estudio que se acaba de hacer de los ferrocarriles de México, si no se consignaran ántes de concluirlo cuántos kilómetros se han construido en la Nacion y cuánto se ha pagado por cuenta de las subvenciones pecuniarias contratadas con las diferentes líneas construidas.

A. Resumen de los ferrocarriles construidos en México.

489. Los ferrocarriles construidos hasta ahora en México, son los que aparecen de la siguiente noticia, ministrada á esta Secretaría por la de Fomento:

«República Mexicana, — Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio. — México

Estado que manifiesta la longitud en kilómetros de los ferrocarriles construidos;

	Kilómetros.	Metros.	Totales.
La línea de Veracruz ha construido de aquel puerto á esta ciudad.....	423	750	
Ramal de Puebla á Apizaco.....	47	,,	470 750
La línea de México á Toluca y Cuautitlán ha construido de México á Cuautitlán.....	33	130	
De Tacuba á San Bartolo, en direccion á Toluca.....	5	360	38 490
Al frente.....			509 240

485. Disposicion sobre fletes del contrato de 15 de Marzo de 1873, aprobado por la ley de 17 de Diciembre siguiente.
 486. Es de esperarse que reducidos los fletes aumente el tráfico en el ferrocarril.
 487. El mismo resultado darán los ramales de la Esperanza á Tehuacan, de Ometusco á Pachuca y de Puebla á Izúcar.
 488. Resumen de los ferrocarriles construidos en México y de las cantidades pagadas por subvencion.
 489. Noticia de la Secretaría de Fomento respecto de los ferrocarriles construidos en México.

	Kilómetros.	Metros.	Totales
Del frente.....	509		240
La línea de Mérida al Progreso ha construido.....	24	,,	
La línea de Celaya á Leon.....	10	,,	
La línea de Tehuacan á la Esperanza.....	17	,,	
La línea de Morelos de la garita de San Lázaro en adelante.....	3	,,	
La línea de Tlalpam, Tacubaya y demás accesorias de la Compañía de ferrocarriles del Distrito Federal, tiene construidos.....	70	167	
La línea de Veracruz á Jalapa ha construido.....	112	,,	
La línea de Veracruz á Medellin.....	22	,,	
Total.....	767	407	

México, Enero 9 de 1879.—Firmado.—Riva Palacio.

490. La siguiente noticia, rendida igualmente por la Secretaría de Fomento á la de Hacienda, expresa el número de los ferrocarriles contratados con los Gobiernos de los Estados, su extension y las cantidades que deben pagarse por subvencion de los mismos, así como los términos en que debe hacerse el pago.

490. Noticia de la Secretaría de Fomento de los ferrocarriles contratados pendientes de construccion.

[Faint, mostly illegible table with multiple columns and rows, likely containing details of railway contracts and payments.]