

FERROCARRILES Y OBRAS DE PUERTO EN EL TERRITORIO DE QUINTANA ROO.

Memorandum.

El adjunto plano del Territorio explica por sí mismo la red ferroviaria que se puede construir, considerándose como principal la de Peto (en donde entronca con el sistema ferrocarrilero de Yucatán) a Puerto Madero, en la Bahía del Espíritu Santo, donde hay bastante fondo y abrigo y fácilmente se puede construir un excelente puerto. De este lugar se puede prolongar la línea principal a Payo Obispo, en la Bahía de Chetumal e inmediato a la línea divisoria con el Territorio Británico de Belice (Honduras Británica), danose así una línea principal a Quintana Roo que cruce todo su territorio oriental y permita la extracción de todos sus ricos productos, como son las maderas de construcción y ebanistería, resinas, chiche, coquito de aceite, etc. etc. que actualmente dan al Gobierno un rendimiento anual por rentas de explotación y derechos de exportación alrededor de \$615.000, sin contar con que al Gobierno Británico se paga solo por el derecho de tránsito del chiche (1920) \$65,000.00 oro americano. La extensión de Peto a Puerto Madero se calcula aproximadamente en 192 kilómetros y la de este punto a Payo Obispo en 135 kilómetros, haciendo un total de 327 kilómetros, al cual debe agregarse un 10% por escapes cortacaminos, etc. siendo así la línea total principal de 359 kilómetros aproximadamente. Estimando el costo de kilómetro, con equipo, de \$10,000.00 oro americano se puede calcular \$3.500000.00. Oro americano el costo de dicha línea, agregandose \$1.000000.00. por Estaciones, línea telegráfica y demás anexos. Como para hacer utilizable en todo su valor la línea de referencia y exportar directamente por territorio mexicano lo que actualmente se exporta por Belice y rudimentalmente por Quintana Roo se necesita un buen puerto como terminal de la línea, se permite hacer la indicación de Puerto Madero, que como queda dicho tiene excelente abrigo y fondeadero, pudiendo hacerse así, quizás, el mejor puerto de la costa oriental de México, por sus condiciones naturales, y con un costo que, aunque es imposible de calcular con los actuales escasos datos, si se puede decir seguramente que resultará más económico que cualquiera de los otros puertos mexicanos en que se han emprendido obras serias.

Para atender a los gastos que requieren esas construcciones de

línea ferrea principal y de las accesorias, si así se deseara, y la del puerto se pueden seguir uno de los dos métodos siguientes, ya conocidos y puestos en práctica:

I. El empleado por el Gobierno Americano y algunos europeos durante la última guerra, con buen éxito, de contratar las obras, pagando según se vayan construyendo y con su inspección directa e inmediata, y remunerando al contrataista con un 15% del costo total;

II. El seguido por el Gobierno Mexicano en la construcción del Puerto de Veracruz y en el de Salina Cruz, pagando con bonos que se emitan a un tipo e interés dado. Como las condiciones de préstamo de dinero son actualmente difíciles en el mundo entero y en México solo se obtiene dinero en pequeñas cantidades, a corto plazo y a un interés de 2% mensual, o sea de 24 % anual, se considera que una colocación de bonos al 80% de emisión y a un tipo de 8% anual sería equitativo.

Todos los anteriores datos y puntos se presentan como meras indicaciones, esperándose se les hagan las correcciones y enmiendas que parezcan pertinentes.

2

FAPECFT
ARCHIVO FERNANDO TORREBLANCA
SOPORTE FOTOGRÁFICO. FONDO ÁLVARO OBREGÓN.

CONSTANCIA DE RETIRO DE FOTOGRAFÍAS

FONDO: 11

SERIE: 030500

GAVETA: 25

EXPEDIENTE: 1214

LEGAJO: 1

INVENTARIO: 4088

NOMBRE DEL EXPEDIENTE: QUINTANA ROO, Ferrocarriles y obras de puerto.

N° DE FOTOGRAFÍAS: 1

FORMATO: 6 ¼ x 8"

LUGAR: S/L

FECHA: S/F

FOTÓGRAFO: United Dridging Co.

FOTOTECA: FSFFAO

CAJA CARPETA: 2 / 2

IMÁGENES: 1

IMAGEN N°: 44

DESCRIPCIÓN: Fotografía de las obras del ferrocarril entre la frontera de México y Belice.

Obra Escollera. Frontera, Mex
Por United Dredging Co.

