

INGRESOS APROXIMADOS HABIDOS EN ESTOS FERROC

INGRESOS APROXIMADOS HABIDOS EN LOS FERROCARRILES
NACIONALES DE MEXICO DURANTE LOS MESES DE JULIO Y
AGOSTO DE 1919 Y JULIO Y AGOSTO DE 1920 COMO SIGUE:

JULIO 1919.

Semana del 1o. al 7	incl.	.....	\$ 1.079,271.00
" " 8 " 14	"	.....	" 1.146,142.00
" " 15 " 21	"	.....	" 1.189,944.00
" " 22 " 31	"	.....	" 1.567,587.00
			<u>\$ 4.982,944.00</u>

AGOSTO 1919.

Semana del 1o. al 7	incl.	.....	\$ 1.194,400.00
" " 8 " 14	"	.....	" 1.470,383.00
" " 15 " 21	"	.....	" 1.498,775.00
" " 22 " 31	"	.....	" 1.891,056.00
			<u>\$ 6.054,614.00</u>

JULIO 1920

Semana del 1o. al 7	incl.	.....	\$ 1.647,761.00
" " 8 " 14	"	.....	" 1.728,698.00
" " 15 " 21	"	.....	" 1.667,600.00
" " 22 " 31	"	.....	" 2.428,891.00
			<u>\$ 7.472,950.00</u>

AGOSTO 1920.

Semana del 1o. al 7	incl.	.....	" 1.850,202.00
" " 8 " 14	"	.....	" 1.948,628.00
" " 15 " 21	"	.....	" 1.982,477.00
" " 22 " 31	"	.....	" 2.591,231.00
			<u>\$ 8.372,538.00</u>

Comparando los ingresos habidos durante los meses de julio y agosto de 1919 con los correspondientes a los mismos meses del año actual, o sea:

Total Julio 1919.....	\$ 4.982,944.00	
" Agosto "	" 6.054,614.00	
	<u>\$11.037,558.00</u>	\$11.037,558
Total julio 1920.....	\$ 7.472,950.00	
" Agosto 1920	" 8.372,538.00	
	<u>\$15.845,488.00</u>	\$15.845,488

se obtiene un aumento total de.....\$ 4.807,930.

2

Los abajo suscritos, Superintendentes de todo el Sistema de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, Administrados por el Gobierno, ante Usted respetuosamente comparecemos y exponemos, que:-

Acabamos de tener noticias de que el Señor C. C. Rochín, Superintendente General, ha sido cesado en sus funciones por instrucciones directas del Señor Ministro de Comunicaciones, giradas á nuestro Director General, según la siguiente carta:-

"" Tengo la pena de informar á Usted que, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ha ordenado su cese inmediato como Superintendente General de éstos Ferrocarriles, por haberse comprobado ante la mencionada Secretaría que Usted censuró en público, injustificadamente, las órdenes de la misma, y aún se ha permitido amenazar á los subalternos que obedezcan las disposiciones de la repetida Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, siendo éste el motivo por el cual se ha dictado éste acuerdo.-Atentamente.- F. Pérez, Director General.- Firmado.-""

Con éste motivo nos hemos visto obligados á distraer su muy ocupada atención, para manifestarle que deseamos que el Señor C. C. Rochín sea juzgado por su Jefe inmediato si la ofensa corresponde al cargo que el desempeñaba, pues nuestros deseos son cooperar y hacer todo lo que esté de nuestra parte por la moralización y arreglo del sistema Ferrocarrilero, siendo para esto necesario que nuestros puestos queden garantizados, cumpliendo nosotros estrictamente con nuestros deberes, y por esto Señor Presidente, animados por el espíritu de justicia en que norma sus actos, ante Usted, de la manera más respetuosa suplicamos atentamente sea revocada la orden de cese de nuestro Superintendente General, pues lamentaríamos que se sentara un precedente en que personas quizá bien intencionadas, pero desconoce-

coras en lo que se relaciona al régimen interior de disciplina de éstos Ferrocarriles, tomaran una ingerencia directa pasando por alto las personalidades de Jefes superiores que tenemos, y que por sus conocimientos de la forma en que se manejan los --
 Oficiales de los Ferrocarriles, son los únicos capacitados para resolver y juzgar la responsabilidad por faltas que en cada caso puede cometer cada uno de nosotros.

Como subalternos inmediatos que fuimos del Sr. Rochín y representantes de éstos Ferrocarriles en cada una de las Divisiones á nuestro cargo, hacemos constar que ni verbalmente ni por escrito hemos recibido en ninguna ocasión órdenes de él para desobedecer instrucciones de la Secretaría de Comunicaciones, las que en algunos casos nos han sido dadas directamente á alguno de nosotros por el Señor Ministro, encontrando en consecuencia injustificado el único cargo concreto que la Secretaría de Comunicaciones hace ante la Dirección General, en contra de dicho Funcionario.

Aprovechamos esta oportunidad Señor Presidente, para hacer á Usted presente nuestra más sincera y alta adhesión, manifestándole que cualquiera que sea la resolución que Usted dé á nuestra respetuosa solicitud, será acatada por los suscritos.

CONSTITUCION Y REFORMAS, México, Sept.-18 de 1920.

<u><i>m. Gómez</i></u> Supte. Transp. Gran Div. Norte.	<u><i>M. Ramírez</i></u> Supte. Transp. Gran Div. Sur
<u><i>R. Acosta</i></u> Supte. Transp. Gran Div. Centro	<u><i>[Signature]</i></u> Supte. Gen. de Expres.---
<u><i>[Signature]</i></u> Supte. Div. Chihuahua.-	<u><i>[Signature]</i></u> Supte. Div. Tlaxcala/
<u><i>[Signature]</i></u> Supte. Div. Durango.-	<u><i>[Signature]</i></u> Supte. Div. A. un. C.-
<u><i>[Signature]</i></u> Supte. Div. Morelos.-	<u><i>[Signature]</i></u> Supte. Div. N. Norte

W. H. Shaw
Supte. Div. Colfo. Supte. Div. Sn. Luis.- Supte. Div. Mex-Qro

A. S. Tucker M. Alvarado A. Salinas
Supte. Terms. Tampico. Supte. Div. Cardenas Supte. Div. Hgo.

J. S. Alvarez
Supte. Div. Guadalajara

M. Acosta
Supte. Division Pacifico.

J. U. Aguirre C. Acevedo Juan Mejia
Supte. Div. Puebla. Supte. Div. Jalapa. Supte. Div. Oax.-

P. P. Smith
Supte. Terminales Mex.

V. E. Palacios
Supte. Veracruz-Itamo.-

E. Costa
Supte. Div. Tehuantepec.

G. G. Green
Supte. de Relevos.-

J. Blane

H. H. H. H.
Supte. Telegrafos

Al C.- En. Adolfo de la Huerta,

Presidente de la República.

PRESENTE.

Los señores H. T. Oliver y J. A. Ryan, por este poder se nombran apoderados del Gobierno Mexicano, separada ó mancomunadamente como les convenga entre sí, con plena autorizacion para traspasar este poder á una compañía porteadora mexicana, para que representen al Gobierno Mexicano con el fin de reorganizar la operación, administración y control de las siguientes Divisiones de los Ferrocarriles Nacionales de México:

- Del Norte
- De Monterrey al Golfo
- De San Luis Potosí
- De Querétaro á Mexico

las cuales Divisiones comprenden la linea desde la frontera en la del Norte directamente hasta México, junto con la de Monterrey al Golfo, con el derecho de mandar sus trenes á las otras Divisiones de los Ferrocarriles, acreditando a'ellas los fletes correspondientes.

Los referidos señores, ó sus sucesores, tendrán el mas amplio control sobre las Divisiones especificadas de los Ferrocarriles Nacionales de México, incluyendo sus terminales, estaciones, material rodante, equipos, talleres, lineas telegráficas, enseres, contratos, sumas en efectivo y todo lo demás de activo, propiedad de , perteneciente á, ó que se encuentre en la via de dichas Divisiones, en la inteligencia de que la operación, administracion y control referidos, serán efectuados bajo la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones, y de que los mandatarios tendrán la obligacion de entregar á la Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales de Mexico el cincuenta por ciento (50%) de las utilidades liquidas de esas Divisiones, practicandose una plena reconciliacion de las cuentas respectivas semi-anualmente. Los mandatarios tendrán el derecho de reservar para ellos el cincuenta por ciento (50%) restante de las utilidades liquidas, como su remuneracion por la reorganizacion, operacion, administracion y control, así como por los créditos que obtengan para la rehabilitacion y refaccionamiento de dichas Divisiones.

Bajo esta autorización, los mandatarios, señores Oliver y Ryan, ó sus sucesores, tendrán el libre acceso á todos los datos, archivos, registros y documentos, así como autoridad y control completo sobre todos los funcionarios y empleados de los

Ferrocarriles Nacionales, cuyos deberes están relacionados con las Divisiones antes especificadas.

Los apoderados, señores Oliver y Ryan, se obligan á dotar de ~~машин~~-equipos inmediatamente las líneas antes mencionadas, entregando á las otras Divisiones las locomotoras propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de México que se encuentren actualmente en dichas líneas objeto de este poder, á razon de la cuarta parte del total de dichas locomotoras cada mes por los cuatro meses siguientes á su toma de posesión de las Divisiones referidas.

El cambio mutuo de carros, materiales, etc., así como el arreglo de todos los demas problemas que se susciten relacionados con las líneas ó divisiones que hacen empalme dentro de Mexico, serán resueltos con esas otras divisiones ó ferrocarriles, de conformidad con lo dispuesto en el Código de Comercio, en la inteligencia de que esta explotación se considere un ferrocarril separado y aparte.

Este poder surtirá sus efectos por un periodo ilimitado, en la inteligencia de que podrá ser terminado por el Gobierno Mexicano en cualquier tiempo, ~~сделавшись~~ haciendose una liquidacion completa con los mandatarios de cualquier saldo que se les deba por los Ferrocarriles Nacionales ó por el Gobierno Mexicano, así como la compra á los mandatarios de todo el activo de las cuentas representando propiedades de los mandatarios ú otras formas de creditos que los dichos mandatarios hubieran garantizado en cualquiera forma bajo este poder, tomando como valor de dichas compras el que aparezca en la contabilidad respectiva.

INFORME NUMERO 1.

ESTADISTICA SOBRE EL ESTADO FINANCIERO DE LA COMPANIA DE LOS

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

=====

Informe número 1.

ESTADISTICA SOBRE EL ESTADO FINANCIERO DE LA COMPANIA DE LOS FERRO-
CARRILES NACIONALES DE MEXICO.

Comisionado por la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales a fines del pasado mes de julio para hacer un estudio sobre el estado financiero de los Ferrocarriles y para reunir y coordinar datos estadísticos que pudieran servir al estudio de los problemas relacionados con la Administración de los Ferrocarriles por el Gobierno, inicié desde luego mis trabajos en el desempeño de la honrosa y delicada comisión con que se me había distinguido.

Para poder abarcar el problema en toda su extensión dividí el estudio en cuatro capítulos.

El primero se refiere al estado financiero de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales y sus relaciones con los tenedores de bonos y acciones que esa Compañía emitió y los bonos y obligaciones que asumió de las antiguas empresas ferrocarrileras.

El segundo capítulo comprende los resultados de la explotación de los Ferrocarriles desde el tiempo en que el Gobierno se hizo cargo de la explotación de las líneas en uso de las facultades que confiere el artículo 145 de la ley de Ferrocarriles.

El tercero trata de las bases generales que deban fijarse para la indemnización que el Gobierno tenga que pagar a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales por el tiempo que ha tenido las líneas en explotación y por último,

En el cuarto capítulo se analizarán las relaciones financieras entre el Gobierno y la Empresa de Ferrocarriles tanto en la época en que las líneas fueron administradas por la Compañía cuanto en el pe-

río en que estas han sido explotadas directamente por el Estado.

Como hay una íntima relación entre los diversos capítulos que abarca este estudio los he abordado simultáneamente, tanto en la preparación de datos estadísticos que han de servir de fundamento a las conclusiones a que se llegue, cuanto en el análisis de las condiciones generales que han afectado tan hondamente la administración de los Ferrocarriles en los últimos años.

He terminado ya el estudio de la mayor parte de las cuestiones a que se refiere el primer capítulo y he creído pertinente rendir este primer informe para presentar una estadística que da una idea bastante completa sobre el estado financiero de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México desde que esta Compañía se organizó hasta el 30 de junio del presente año.

El examen detenido de esos datos estadísticos nos muestra el estado de la deuda consolidada y flotante, el origen y detalle de todas las obligaciones emitidas por la Compañía y el monto de las cantidades que actualmente se deben por principal e intereses.

El estado número 1 es un resumen de los balances generales que ha presentado la Compañía en cada año social, no necesitando explicación especial esos balances por estar debidamente especificados en cada uno de los informes anuales; sin embargo como las cifras que en ellas aparecen son globales y para entenderlas completamente se necesita conocer los detalles de cada una, las tablas subsecuentes se han formado precisamente para analizar y descomponer los grandes totales que aparecen en la hoja del balance general como se explicará más adelante.

En ese estado aparece en el año de 1908-09 en el pasivo la cantidad de \$9.000,000.00 correspondiente a bonos de la Tampico Harbor Company; esa cifra no vuelve a aparecer en los años subsecuentes, es-

to se debe a que se consideró en el primer balance esa cifra del pasivo que figuraba en el Ferrocarril Central Mexicano habiéndose cancelado por haberse rehusado los Ferrocarriles Nacionales a aceptar parte del esa/pasivo del Ferrocarril Central.

En el año de 1919-20 se consigna la cifra de \$9,157,735.44 como amortización de los bonos de hipoteca preferente de 4 1/2% pendientes de pago. Esta suma no corresponde en su totalidad al último año sino que proviene de la amortización anual de Dls. 1,144,320.16 que debía haberse hecho desde el año de 1917 y que se había dejado pendiente en los balances anteriores.

La tabla segunda es el resumen de las cuentas de renta presentadas en cada balance general. En esa tabla se ven los sobrantes que hubo mientras las líneas fueron explotadas por la Compañía así como el monto de los intereses del servicio de la deuda consolidada y flotante de cada año.

En el estado número 3 se da el detalle de lo que corresponde por intereses a cada clase de bonos emitidos por la Compañía y los que fueron asumidos por ella al consolidarse todas las líneas en un sólo sistema ferroviario.

En la tabla número 4 se da el monto de los bonos emitidos por los Ferrocarriles Nacionales y los intereses que han devengado cada año así como el detalle de la manera como se emitieron esos bonos para canjear los principales títulos de las antiguas Compañías y hacer los primeros gastos de la consolidación de los Ferrocarriles Nacionales.

La tabla número 5 se refiere a los bonos del Ferrocarril Nacional que fueron asumidos y que se encuentran en circulación por no haber sido canjeados por bonos de los Nacionales en el proyecto de la reorganización.

La tabla número 6 da igual detalle sobre bonos y pagarés del Ferrocarril Central y la número 7 y la número 8 se encuentran el detalle de los bonos no canjeados de los Ferrocarriles Internacional, del Ferrocarril Pan Americano y del Veracruz al Pacífico cuyas deudas fueron asumidas por los Ferrocarriles Nacionales.

Los estados número 9 y 10 contienen datos relativos al pasivo flotante de la Compañía. En la columna primera de la tabla número 9 están especificados los saldos pendientes de pago sobre intereses devengados por los diversos bonos y pagarés emitidos y asumidos por la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales; el saldo que se adeuda por pago de dichos intereses hasta el 30 de junio de 1920, asciende a la suma de \$139,002,829.20.

Hasta abril 10. de 1914 se habían pagado casi todos los cupones vencidos sobre los bonos y la mayor parte de los intereses sobre los pagarés que había emitido la Compañía; pero como desde esa época se suspendieron los pagos de esos intereses, el saldo pendiente ha aumentado cada año en números redondos en \$21,900,000.00, correspondiendo \$17,836,521.10 al servicio de intereses de la deuda consolidada, según detalle de la tabla número 3, y \$4,039,455.81 al servicio de intereses de las obligaciones emitidas por la Compañía, según puede verse en el detalle de la tabla número 10.

El pasivo flotante de los Ferrocarriles Nacionales de México, está formado principalmente por los intereses que no se han cubierto sobre bonos y pagarés y por el monto de las obligaciones que en distintas épocas se han emitido y que en la actualidad ascienden a --- \$67,324,263.44, según el detalle que está en la nota de la tabla número 9.

En el año de 1909-10 el monto de las obligaciones por pagar era de \$3,723,599.25 correspondiendo esta cifra a pagarés emitidos a favor de la Compañía del Sur Pacífico para comprarle acciones del Fe-

12
Ferrocarril Internacional Mexicano: estos pagarés fueron liquidados poco tiempo después.

El año de 1910-11 fué cuando realmente empezó a formarse el pasivo flotante de la Compañía con la emisión de pagarés por ----- Dls. 10.000,000.00, según escritura de fideicomiso con la Unión Trust Co. de Nueva York, fecha 1 de junio de 1911, en virtud de la cual se emitieron pagarés al 4 1/2% a dos años emitiéndose igualmente en esa época otros pagarés por 1.000,000 de libras esterlinas a favor de los señores Lazard Bros. de Londres. Estos pagarés fueron emitidos porque no se creyó conveniente vender en aquella época bonos de hipoteca preferente y bonos de hipoteca general que no tenían un precio favorable en el mercado.

Con estas sumas se atendieron diversas necesidades de la Compañía, muy particularmente la compra de material rodante y el mejoramiento de la vía.

En noviembre 15 de 1911 se hizo otro contrato de fideicomiso con la Central Trust Co. emitiéndose pagarés por Dls. 13.000,000.00 al 5% a un año, los cuales fueron prorrogados un año después.

Con la emisión de esos pagarés y de los Dls. 10.000,000.00 de pagarés de 4 1/2% de dos años y los pagarés asumidos de la Compañía Pan Americana por \$2.846,457.51 la deuda flotante de los Ferrocarriles Nacionales al 30 de junio de 1912, ascendía a \$48.846,457.51.

Los pagarés por 1.000,000 de libras a favor de Lazard Bros. Co. fueron liquidados debidamente con los fondos existentes en la Tesorería pero como al vencimiento de los pagarés a dos años de 4 1/2% por Dls. 10.000,000.00, y de los pagarés de 1 año de 5% por Dls.----- Dls. 13.000,000.00 aun no se creyó conveniente vender los bonos de la Compañía que estaban en garantía de los fideicomisos, y hubo dificultades para que los banqueros hicieran uso de la opción que se les había dado para la compra de dichos bonos, se celebró en junio

2 de 1913, un contrato de fideicomiso con la Central Trust Co. de Nueva York; en virtud del cual se autorizó la emisión de pagarés a dos años del 6%, por valor de 6.000,000 de libras de los cuales se emitieron solamente por 5.500,000 de libras. Con su producto se redimieron los pagarés vencidos de 4 1/2% y 5% y se hicieron otros pagos de intereses y gastos de la Compañía.

El 1 de diciembre de 1913, se celebró otro contrato de fideicomiso con la Guaranty Trust Co., emitiéndose pagarés por la suma de Dls. 810,000.00 con lo cual se cubrieron los intereses vencidos el 1 de diciembre de 1913 sobre los pagarés a dos años por 5.500,000 libras. En la actualidad sólo hay en circulación la cantidad de Dls. 746,000.00 de los Dls. 810,000.00 emitidos.

En diciembre 31 del año de 1913, se hizo otro contrato de fideicomiso con la Guaranty Trust Co. por una cantidad de \$4.920,650.18 de pagarés a tres años de 6% invirtiendo el producto de estas obligaciones en pagar los cupones que vencieron el día primero de enero de 1914, sobre los bonos de hipoteca preferente de 4 1/2%, sobre los bonos de hipoteca preferente del Ferrocarril Nacional y los bonos de prioridad del 5% del Ferrocarril Central.

En abril primero de 1914 se hizo otro contrato de fideicomiso con la Guaranty Trust Co. emitiéndose pagarés serie B por \$3.019,504.00 para cubrir los cupones que vencen el 10 de abril de 1914 sobre los bonos de hipoteca general de 4% y los bonos de hipoteca consolidada del 4% del Ferrocarril Nacional.

El primero de junio de 1914, se celebró otro contrato de fideicomiso con la Guaranty Trust Co. para emitir pagarés serie C. por \$1.626,109.26 para cubrir los intereses vencidos el 1 de junio de ese año, sobre los pagarés del 6% a dos años y los pagarés a 3 meses prorrogados. Como se ve, todas estas últimas emisiones de pagarés fueron para cubrir una parte de los intereses vencidos en el año de --

1913-14.

Se emitieron también sin estar sujetos a contrato de fideicomiso otros pagarés por valor de \$2.806,000.00 para canjear los antiguos pagarés de la Compañía Pan Americana.

Para garantizar todas estas obligaciones se han dado bonos de hipoteca preferente y de hipoteca general de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales, así como bonos oro del 6% a 10 años del Tesoro del Gobierno Federal de México de 1913 que facilitó el Gobierno.

El detalle de estas garantías se encuentra en el Estado número 10 Bis.

El estado número 11 se explica por sí solo; en él se consigna el gasto anual en adiciones y mejoras, el saldo de esa cuenta año por año así como el saldo de la cuenta de construcción de nuevas líneas con el detalle de lo gastado en los diversos ramales cuya construcción se emprendió.

La tabla número 12 manifiesta en detalle los intereses devengados hasta el 30 de junio de 1920 por los bonos de la Cía. de los Ferrocarriles Nacionales, y los que esta Compañía ha asumido. Esta tabla viene a dar mayores datos y especificaciones sobre lo que la Cía. debe por el servicio de su deuda que está pendiente de pago.

El estado número 13 explica algunas diferencias que se observan en las cantidades que se cargan en los años de 1913-14 y 1914-15 por concepto de intereses en la deuda consolidada y flotante de la Cía., los cuales en esos años acusan un aumento de dos a tres millones de pesos. Corresponden esos aumentos principalmente a que en esos años se cargaron como intereses los descuentos que se tuvieron en la ~~emisión de los pagarés~~ ~~de~~ 6% a 2 años por 5.500,000 libras, que se colocaron en firme a 92 1/2%, repartiéndose la cantidad descontada en los dos años de 1913-14 y de 1914-15 y por haberse cargado en esos años los intereses de las obligaciones de los Ferrocarriles Veracruz al Iztmo y Pan Americano, que antes no aparecen en las cuentas de los

Ferrocarriles Nacionales.

El estado número 14 contiene los datos relativos a capitales e intereses vencidos sobre bonos y obligaciones hasta el 1 de julio de 1920. Este estado es el que da la verdadera deuda flotante de la Cía., por incluir también los capitales que ya vencieron sobre todas las obligaciones que emitió y asumió la Cía. de los Ferrocarriles Nacionales. El total que arroja ese estado de Dls. 107.784,705.42 se puede descomponer en dos partes. Dls. 30.353,455.74 que se debe en esa fecha por principal de las diversas deudas no satisfechas a su vencimiento y Dls. 68.431,249.68 por intereses que vencieron en distintas épocas y que no se han cubierto a su vencimiento.

En esta tabla así como en todas las anteriores no se ha tomado en consideración el interés compuesto que han devengado esas cantidades insolutas durante el tiempo que han estado pendientes de pago. En los informes anuales de la Cía. de los Ferrocarriles Nacionales, tampoco se han consignado esos intereses compuestos, por ser cantidades que aun no se han fijado y estar pendientes de los arreglos que se tengan con los acreedores. Como algunas de esas deudas que no se han cubierto, ganan el 4 1/2% anual y otras el 6%, si tomáramos como promedio para estimar esos réditos el 5% anual, se tendría más o menos una deuda adicional de veinte a veintidós millones de pesos por ese concepto hasta el 1 de julio de 1920. Deben hacerse sin embargo arreglos con los acreedores para condonar o reducir la mayor parte de esos intereses compuestos, alegando razones de justicia en vista de las condiciones porque ha atravesado el país que nos han obligado a mantener una ley de moratorium general en todos los pagos.

Esa deuda de Dls. 107.784,705.42 por capital e intereses vencidos así como lo que en adelante se siga acumulando mientras no se reanude de una manera normal el pago de las deudas de la Cía., tendrá que liquidarse convirtiéndola en una deuda consolidada mediante

la emisión de bonos diferidos o cualquiera otra clase de títulos que permita reorganizar las finanzas de la Cía., sin aumentar considerablemente sus cargos fijos y que la pongan en condiciones de hacer frente a todos sus compromisos sin forzar la productividad de la empresa.

Antes de fijar las bases de la indemnización que deba pagar el Gobierno, y antes de iniciar prudentemente negociaciones con los acreedores, sería prematuro decir, cómo podría crearse esta nueva deuda que refundiera todos los saldos que se deban por capitales e intereses insolutos. Bástenos señalar que cuando ya se haya fijado la indemnización y los descuentos o esperas que los acreedores puedan conceder, será relativamente fácil poder encontrar la manera de emitir esos bonos para consolidar la deuda flotante de la Cía.

El estado número 15 contiene los datos sobre la explotación de los Ferrocarriles desde julio 1, de 1908 hasta junio 30 de 1914, cuando prácticamente las líneas pasaron a ser manejadas por el Gobierno. Durante los cinco primeros años desde la consolidación de las líneas en un sólo sistema, la utilidad líquida por año se mantuvo entre veinte millones quinientos mil y veintitrés millones de pesos. El año de 1913-14 los ingresos disminuyeron en un ^{cuarenta} ~~cuatro~~ por ciento sobre los del año precedente debido al movimiento revolucionario que se inició en el norte del país para derrocar al Gobierno usurpador de Huerta. Como los gastos en ese año no disminuyeron sino que por el contrario aumentaron, se tuvo una pérdida de \$5.315,028.90 que unida a los intereses y descuentos sobre pagarés correspondientes a ese ejercicio, dan una pérdida neta de \$28.835,624.06.

En ese mismo estado se dan los datos correspondientes al año de 1914-15, debiendo hacer observar que las cifras de ingresos sólo corresponden a los meses de julio y agosto, pues a mediados de ese mes todas las líneas de la Compañía pasaron a ser administradas por el

Gobierno. La pérdida que se registra en ese año social es de ----- \$28,909,328.75 y se puede reducir si se atiende a que hay un cargo por \$5,130,000.00 por algunos ajustes y fondos especiales que se crearon entonces y que en el año de 1915-16 se cancelaron, haciendo el correspondiente abono en la cuenta de pérdidas y ganancias. La pérdida total en ese año hecho ese descargo se elevó a \$23,779,328.75.

La tabla número 16 es un resumen de la cuenta de pérdidas y ganancias en todos los ejercicios sociales entre 30 de junio de 1920, por los datos que contiene se podrá ver que durante los primeros años hubo un sobrante en la cuenta de renta que permitió dar un dividendo de 2% en el primer año, 3% en el segundo, 4% en el tercero y cuarto y 2% en el quinto año sobre las acciones preferentes de la Cía. después de pagar los intereses sobre los bonos y obligaciones que se habían emitido o asumido.

El saldo por pérdida neta que para el balance general desde el año de 1913-14 aumenta en promedio \$21,600,000.00 anualmente y en el último ejercicio de 1919-20, tuvo un aumento de treinta millones debido a que en este año se consiguió la autorización anual de los bonos de hipoteca preferente, que debió haberse pagado desde el año de 1917 y que hasta la fecha asciende a \$9,157,735.44. El saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias al terminar el año social de 1919-20 se eleva a la suma de \$169,445,025.25.

En resumen puede considerarse que el déficit que tiene la Cía. de los Ferrocarriles Nacionales anualmente es como sigue.

Intereses sobre deuda consolidada.	\$ 17,722,106.35.
" " fideicomiso colateral y equipo.	" 114,414.76.
" " obligaciones de la Cía.	" 4,039,455.31.
Amortización bonos hipoteca preferente 4 1/2%.	" <u>2,289,433.86.</u>
Total.	\$ 24,165,410.78.

Sin tener en consideración los intereses que devenguen las cantidades que se deben por réditos atrasados sobre bonos y obligaciones cuyos réditos ^{no se} han pagado a su debido tiempo. A este respecto deben tenerse, como queda dicho, arreglos especiales con los acreedores de la Cía., al hacerse la reorganización y la consolidación de la deuda flotante.

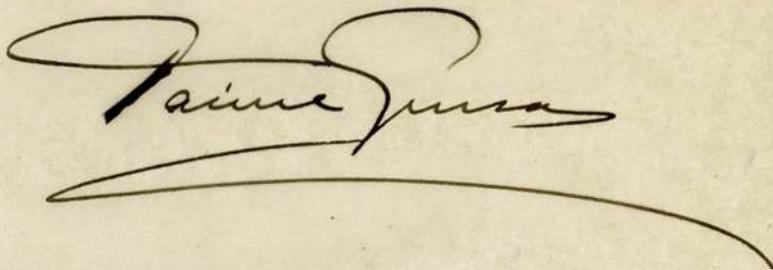
Estas son, señor Director, las consideraciones más importantes que sugiere el examen de las estadísticas que tengo el honor de presentar con este informe. El estudio detallado de cada estado es por demás interesante y da idea clara de la historia financiera de la Compañía desde su organización hasta terminar el último año social.

Sólo me falta, para concluir el estudio del primer capítulo en que he dividido el trabajo que se me ha confiado, reunir algunos datos sobre el estado del material rodante que tenía la Cía. cuando dejó de administrar sus propiedades, sobre las condiciones en que se encuentra el Ferrocarril Interoceánico y recabar algunos otros datos complementarios que no afectan los resultados que se desprenden de la estadística que tengo la honra de presentar ahora, sobre el estado financiero de la Compañía.

Para terminar el presente informe, sólo me queda hacer notar que según manifiestan otros datos estadísticos que estoy preparando y serán materia del capítulo segundo en que he dividido el trabajo que tuvo a bien encomendarme esa Dirección, la explotación actual de los Ferrocarriles comienza a producir suficientes utilidades para obtener la suma de \$24.000,000.00 anuales o sea lo que importa el servicio de réditos de las obligaciones y bonos de la Compañía de los Ferrocarriles. Sin embargo como hay mucha escases de carros y locomotoras y hay que hacer reparaciones de importancia en la vía y construcciones, por algún tiempo y mientras no se hagan esas re-

paraciones y la reposición del material rodante destruído, no sería posible pensar en destinar el sobrante de gastos de explotación al servicio de los réditos, tanto más que esas reparaciones son urgentes para el mantenimiento de la vía en buen estado y toda cantidad que se gaste en aumentar el material rodante viene a poner al sistema ferroviario en mejores condiciones de productividad y a facilitar cualquiera reorganización que se proponga en las finanzas de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales.

México, D. F., a 22 de septiembre de 1920.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Jaime Jura". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping underline that extends to the right.

RESUMEN DE LOS BALANES GENERALES ANUALES DE LA COMPANIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

Tabla N° 1.

ACTIVO.

Vía - Equipo Terrenos Concesiones.	Adiciones y Mejoras.	Construcción y Adquisición Nuevas Líneas.	Valores en Cartera.	Materiales.	Cuentas por recibir	Intereses de vengados s/- Valores en - Cartera.-	Efectivo en Bancos y en Caja	Pagos adelan- tados - Pri- mas Seg.Int. y Desc.Susp.	Pagares por Cobrar.	Cuenta de Pérdidas - y Ganancias	Totales.
1908-1909	764,346,048.68	1,779,501.52	721,076.28	62,149,438.55	4,950,631.03	3,221,649.92	855,931.26	31,212,170.16	86,402.95		869,322,850.35
1909-1910	828,105,112.08	4,290,918.94	318,149.64	17,154,539.99	8,041,506.33	4,793,439.68	214,114.00	15,574,973.72	88,545.87		878,581,400.25
1910-1911	827,922,688.42	19,088,454.82	3,437,594.99	21,294,514.43	11,124,721.76	6,620,663.20	164,035.67	15,540,210.17	793,460.17		905,986,443.63
1911-1912	827,632,188.13	21,860,374.92	10,358,236.16	21,588,093.55	10,141,064.32	4,252,513.26	164,070.50	18,327,023.28	512,420.47	4,072,747.21	918,908,731.80
1912-1913	827,348,973.69	25,659,367.52	16,963,338.43	21,730,469.19	13,979,158.66	7,068,396.18	55,552.16	16,680,861.38	4,238,294.01	4,219,557.59	937,943,968.81
1913-1914	853,073,281.34	26,364,025.97	22,034,362.94	17,698,557.25	10,830,983.69	9,336,095.41	251,710.66	2,212,866.96	1,959,034.34	28,736,661.34	972,497,579.90
1914-1915	853,070,065.20	26,352,590.70	22,340,619.37	17,539,432.25	11,203,480.06	7,853,580.29	690,104.68	1,009,711.79	86,000.06	57,645,990.09	997,791,574.49
1915-1916	853,068,265.20	26,366,352.23	22,700,855.73	17,539,572.25	11,207,136.27	8,357,658.94	1,128,498.70	307,364.16	78,176.56	74,662,892.77	1,015,416,772.81
1916-1917	853,076,265.20	26,366,352.23	23,068,900.77	17,539,572.25	11,208,198.45	8,441,719.62	1,652,433.96	331,978.87	76,822.28	96,052,651.98	1,037,814,895.61
1917-1918	853,086,264.20	26,366,352.23	23,455,348.06	17,539,573.25	11,208,198.45	8,499,813.28	2,162,112.38	538,637.51	77,105.15	117,581,992.69	1,060,515,397.20
1918-1919	853,087,264.20	26,366,352.23	23,861,117.72	17,539,573.25	11,207,718.45	9,069,379.91	2,693,176.20	605,423.42	77,123.55	139,008,477.68	1,083,515,606.61
1919-1920	853,091,264.20	26,366,352.23	24,287,175.86	17,539,573.25	11,207,354.13	9,408,099.61	3,245,624.90	840,173.59	27,105.16	169,445,025.25	1,115,507,748.18

PASIVO.

Capital.	Deuda Consolidada.	Bonos y Accio- nes F.C.Centr. Nac.e Interncl. en manos Públi- co	Fideicomisos colateral y s/ Equipo Cia.-- Lim.F.C.Cent. asumido	Intereses s/ Bonos y Obligaciones.	Dividendos sobre acciones - Preferentes	Obligaciones por Pagar.-	Cuentas por Pagar.	Fondos - de Reserva.	Convenio con la Tampico - Harbor 31 de diciembre de 1907.	Cuenta de Pérdidas - y Ganancias.	Totales.
1908-1909	445,466,726.64	350,293,255.00	13,348,570.00	37,046,238.72	7,579,939.10	577,416.00	3,569,588.88	2,390,646.12	9,000,000.00	50,469.89	869,322,850.35
1909-1910	447,492,706.66	386,500,250.00	12,394,695.00	4,708,000.00	8,359,718.36	1,169,360.00	7,395,836.66	5,821,967.32		1,015,237.00	878,581,400.25
1910-1911	447,770,353.36	386,668,080.00	12,121,295.00	4,213,207.72	8,396,365.09	1,180,450.00	6,901,471.76	5,363,838.87		561,924.33	905,986,443.63
1911-1912	447,866,566.67	386,726,830.00	4,088,495.00	3,550,442.68	9,019,956.79	1,180,578.00	5,835,790.42	11,226,562.29		567,052.45	918,908,731.80
1912-1913	447,967,466.67	386,692,830.00	3,892,095.00	2,887,577.64	9,515,786.35	43,426.00	9,754,791.66	13,417,340.97		98,962.72	937,943,968.81
1913-1914	448,014,716.67	407,672,380.00	3,833,495.00	2,226,912.60	7,879,249.52	25,878.00	14,156,545.85	21,323,578.76			972,497,579.90
1914-1915	448,025,716.67	407,672,380.00	3,817,495.00	2,226,912.60	29,647,168.02	25,558.00	14,597,707.81	24,454,270.39			997,791,574.49
1915-1916	448,027,616.67	407,668,680.00	3,813,495.00	2,224,912.60	51,499,690.14	25,298.00	13,586,494.87	21,246,322.09			1,015,416,772.81
1916-1917	448,027,916.67	407,672,380.00	3,817,495.00	2,224,912.60	73,392,693.92	25,234.00	14,083,677.89	21,246,322.09			1,037,814,895.61
1917-1918	448,137,916.67	407,672,380.00	3,717,495.00	2,224,912.60	95,266,750.84	25,194.00	14,900,001.54	21,246,483.11			1,060,515,397.20
1918-1919	448,148,916.67	407,672,380.00	3,707,495.00	2,224,912.60	117,140,489.76	25,114.00	16,025,552.03	21,246,483.11			1,083,515,606.61
1919-1920	448,192,916.67	407,672,380.00	3,667,495.00	2,224,912.60	139,002,827.20	21,914.00	16,996,818.72	21,246,483.11	9,157,735.44		1,115,507,748.18

Amortización de Bonos
Hipo. Ref. 4 1/2% pendientes
de pago.

RESUMEN DE LA CUENTA DE RENTA.

Tabla numero 2.-

DEBE.

	Intereses s/ Deuda Consolidada.....	Intereses s/el- Fideicomiso co- lateral y Equip.	Intereses s/ Obligaciones por pagar.	Saldo sobrante por el año.	Ajuste Bonos al valor del mercado.	Deficit en la cuenta de Ex- plotacion	Autorizacion- Bonos Hip.pre ferente 4-1/2 -----	Gastos,Cambios e ints. Varicos.-	T o t a l .
1908-09	13.845,721.12	327,534.58	2.802,688.18	1.267,143.04					18.243,086.92
1909-10	16.096,790.38	240,163.96	402,789.44	2.836,569.58					19.576,313.36
1910-11	17.037,875.85	212,255.92	696,137.55	2.557,870.87					20.504,140.19
1911-12	16.743,153.86	187,430.00	2.472,873.31	2.484,576.32					21.888,033.49
1912-13	16.742,139.12	155,496.68	3.678,280.74	723,561.31	46,134.50				21.345,612.35
1913-14	17.547,697.85	122,821.66	5.887,033.15			6.311,879.52			29.869,432.18
1914-15	17.722,106.35	107,400.00	5.877,777.53			6.025,189.03			29.732,472.91
1915-16	17.720,893.35	103,400.00	4.039,451.21					906,454.79	22.770,199.35
1916-17	17.723,319.35	132,939.36	4.039,455.81					455,167.76	22.350,882.28
1917-18	17.722,106.35	114,414.76	4.039,455.81					558,704.39	22.434,721.31
1918-19	17.722,106.35	114,414.76	4.039,455.81					496,629.27	22.372,606.19
1919-20.	17.722,106.35	114,414.76	4.039,455.81				2.289,433.86	543,087.78	24.708,498.56

H A B E R .

	Intereses s/ Valores en Car- tera.	Ints.s/desem- bolsos en --- Constn.Nuevas Lineas.	Saldo sobrante de la Cuenta - de Explotación	Ajuste valor Bonos ect.- ----	Utilidad Fc. Texas Mex. -----	Saldo que pasara a la cuenta de - Pérdidas y Ganancias.	T o t a l .
1908-09	1.092,371.24		17.150,715.68				18.243,086.92
1909-10	1.165,742.28		18.410,571.08				19.576,313.36
1910-11	753,562.60		19.750,577.59				20.504,140.19
1911-12	937,290.54	323,328.87	20.627,414.08				21.888,033.49
1912-13	1.102,761.22	487,959.41	19.754,891.72				21.345,612.35
1913-14	628,530.31	366,837.81		38,440.00		28.835,624.06	29.869,432.18
1914-15	438,394.02	333,129.92		51,620.22		28.909,328.75	29.732,472.91
1915-16	438,394.02	351,173.84		5,313.03	105,105.44	21.870,213.02	22.770,199.35
1916-17	523,935.26	368,045.04			38,378.94	21.420,523.04	22.350,882.28
1917-18	509,678.42	386,447.29		69,847.17		21.468,748.43	22.434,721.31
1918-19	531,063.82	405,769.66		83,457.79		21.352,314.92	22.372,606.19
1919-20	552,448.70	426,058.14		172,727.84		23.557,263.88	24.708,498.56

DETALLE SOBRE LOS INTERESES SOBRE DEUDA CONSOLIDADA.

	Bonos en Oro Hipoteca pref. 4-1/2%	Bonos garant. Hip.General- del 4%	Hip.pref.- 4-1/2% de Cia.del FC. Hal.de Mex.	1ª Hip.Consol del 4% de Cia. del FC.Nal.de Mexico.	2ª Hip.pref. del 4-1/2% de Cia.del FC.Int.Mex.	1ª Hip.Consol prioridad de del 4% de Cia.5% de Cia.Lim. del FC.Int.de del FC.Cent.- Mexico Mexico.	1ª Hip.4-1/2% de la Cia.del FC.de Verc.al Pacífico	1ª Hip.5% de la Cia.del FC Pan-Americano	Hip.Gral.del 5% de la Cia. del FC.Pan- Americano	T o t a l .	
1909.	5.487,788.48	3.854,042.96	2.070,000.00	1.979,200.00			454,689.68			13.845,821.12	
1910	7.558,442.28	4.052,461.50	2.070,000.00	1.979,200.00			436,686.60			16.096,790.38	
1911	7.631,920.35	4.057,775.50	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,620.00	435,960.00			17.037,975.85	
1912	7.632,950.86	4.059,333.00	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,520.00	138,650.00			16.743,153.86	
1913	7.632,711.12	4.059,808.00	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,520.00	137,400.00			16.742,139.12	
1914	7.633,900.35	4.059,827.50	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,520.00	137,400.00	630,000.00	100,150.00	74,200.00	17.547,697.85
1915	7.633,900.35	4.059,886.00	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,520.00	137,400.00	630,000.00	200,300.00	148,400.00	17.722,106.35
1916	7.633,090.35	4.059,483.00	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,520.00	137,400.00	630,000.00	200,300.00	148,400.00	17.720,893.35
1917	7.634,710.35	4.060,289.00	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,520.00	137,400.00	630,000.00	200,300.00	148,400.00	17.723,319.35
1918	7.633,900.35	4.059,886.00	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,520.00	137,400.00	630,000.00	200,300.00	148,400.00	17.722,106.35
1919	7.633,900.35	4.059,886.00	2.070,000.00	1.979,200.00	526,500.00	336,520.00	137,400.00	630,000.00	200,300.00	148,400.00	17.722,106.35
1920	7.633.900.35	4,059.886.00	2.070.000.00	1.979.200.00	526.500.00	336.520.00	137.400.00	630.000.00	200.300.00	148.400.00	17.722.106.35

DETALLE SOBRE LOS INTERESES SOBRE FIDEICOMISO COLAT.Y SOBRE EQUIPO.

	Bonos en Oro 5% Colat.y s/ Equip.de Cia. Lim.FC.C.M.-	Pag.por alq. Loc.y Carr. de Cia.Lim. FC.Cent.Mex.	Pagarés de Garantía s/ Equipo --- Serie Octava	T o t a l .
1909	99,999.99	257,534.59		357,534.58
1910	90,000.00	150,163.96		240,163.96
1911	79,975.00	132,280.92		212,255.92
1912	70,000.00	117,430.00		187,430.00
1913	59,866.68	95,630.00		155,496.68
1914	49,991.66	72,830.00		122,821.66
1915	45,000.00	62,400.00		107,400.00
1916	45,000.00	58,400.00		103,400.00
1917	45,000.00	52,400.00	35,539.36	132,939.36
1918	45,000.00	50,400.00	19,014.76	114,414.76
1919	45,000.00	50,400.00	19,014.76	114,414.76
1920	45.000.00	50.400.00	19.014.76	114.414.76

Nota.

En el año de 1909 a 1910 en la cuenta de renta aparece un pago por intereses de los pagarés en oro del 5% del Ferrocarril Central por \$402,789.44 lo que da un total de intereses para ese año de -- \$642,953.40 en lugar de \$240,163.96 que aparece en esta Tabla.

No se incluyó esa cifra en la Tabla anterior, porque correspondió a pagarés del Ferrocarril Central que fueron liquidados a raíz de la Consolidación de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Deuda consolidada de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Bonos Hip. Pref. del 4 1/2%		Bonos Hipoteca Gral. del 4 %	
Total Bonos.	Intereses.	Total Bonos.	Intereses.
1908-09	153.524.755.00	5.437.788.48	101.288.500.00
1909-10	169.592.830.00	7.558.442.28	101.314.450.00
1910-11	169.603.630.00	7.631.920.35	101.471.450.00
1911-12	169.638.630.00	7.632.950.86	101.495.200.00
1912-13	169.604.630.00	7.632.711.12	101.495.200.00
1913-14	169.608.230.00	7.633.900.35	101.497.150.00
1914-15	169.608.230.00	7.633.900.35	101.497.150.00
1915-1916	169.605.830.00	7.633.090.35	101.495.350.00
1916-17	169.608.230.00	7.634.710.35	101.497.150.00
1917-18	169.608.230.00	7.633.900.35	101.497.150.00
1918-19	169.608.230.00	7.633.900.35	101.497.150.00
1919-20	169.608.230.00	7.633.900.35	101.497.150.00

NOTA :

Los bonos anteriores fueron emitidos como sigue:

	Bonos Hip. Pref.	Bonos Hip. Gral.
Compra de 41.721 acciones F.C.I.M. Cambiados en bonos de prioridad del F. C. C. M.	8.512.000.00	
Cambio bonos de primera Hip. del F. C. C. M.	7.268.800.00	4.932.400.00
Id. Id. de Hipoteca consolidada del F. C. C. M.	451.430.00	
Pagarés Dlls. 10.000.000.00 del F. C. Nacional.	124.402.800.00	67.384.350.00
Para ser cambiados por títulos del FLC. Central y Nacl. en circulación.	14.400.000.00	9.600.000.00
Entregados al Gobierno	8.464.894.00	4.812.900.00
Vendidos a los Banqueros.	12.000.000.00	4.900.000.00
Para garantizar dividendos acciones primera pref.	20.000.000.00	18.702.000.00
	<u>3.600.000.00</u>	<u>2.400.000.00</u>
	199.099.924.00	112.732.150.00
Menos en la Tesorería de la Cía.	<u>29.507.094.00</u>	<u>11.417.700.00</u>
	169.592.830.00	101.314.450.00

Tabla No. 5.

DEUDA ASUMIDA DEL FERROCARRIL NACIONAL DE MEXICO.

	BONOS DE HIPOTECA PREFERENTE DEL 4 1/2 %.	INTERESES.	BONOS EN ORO DE HIPOTECA CONSOLIDADA DEL 4 %.	INTERESES.
1908 a 1909.	\$ 46.000.000	\$ 2.070.000	\$ 49.480.000	\$ 1.979.200
1909 a 1910.	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1910 a 1911	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1911 a 1912	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1912 a 1913	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1913 a 1914	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1914 a 1915	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1915 a 1916	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1916 a 1917	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1917 a 1918	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1918 a 1919	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200
1919 a 1920	46.000.000	2.070.000	49.480.000	1.979.200

Bonos de hipoteca.

Bonos oro 5% Colaterales y s/
equipo.

Pagares s/ alquiler locomo-
teras y carros.

Intereses s/ Pag.
de garantía s/ --
equipo 8ª serie.

	Capital.	Intereses.	Capital.	Intereses.	Capital.	Intereses.	
1908-09		454,689.68	1,900,000.00	99,999.99	3,666,238.72	227,534.59	
1909-10		436,686.60	1,700,000.00	90,000.00	3,008,000.00	150,163.96	
1910-11	(1)	435,960.00	1,500,000.00	79,975.00	2,713,207.72	132,280.92	
1911-12		336,520.00	1,300,000.00	70,000.00	2,250,442.68	117,430.00	
1912-13	2,748,000.00	137,400.00	1,100,000.00	59,866.68	1,787,677.64	95,630.00	
1913-14	2,748,000.00	137,400.00	902,000.00	49,991.66	1,324,912.60	72,830.00	
1914-15	2,748,000.00	137,400.00	902,000.00	45,000.00	1,324,912.60	62,400.00	
1915-16	2,748,000.00	137,400.00	900,000.00	45,000.00	1,324,912.60	58,400.00	
1916-17	2,748,000.00	137,400.00	900,000.00	45,000.00	1,324,912.60	52,400.00	(2)
1917-18	2,748,000.00	137,400.00	900,000.00	45,000.00	1,324,912.60	50,400.00	35,539.36
1918-19	2,748,000.00	137,400.00	900,000.00	45,000.00	1,324,912.60	50,400.00	19,014.76
1919-20	2,748,000.00	137,400.00	900,000.00	45,000.00	1,324,912.60	50,400.00	19,014.76

Nota núm. 1- Los capitales de bonos y pagarés del Fc. Central en los años de 1908 a 1911, no se consignan por corresponder a diversos valores que se fueron comprando a medida que eran presentados.
Los bonos pendientes de pago son actualmente:
"Bonos del 5% sobre Dls. 1,374,000.00 ó sean \$ 2,748,000.00"

Nota núm. 2- No se había consignado cantidad alguna por intereses sobre los pagares de la octava serie en años anteriores, porque esos pagares con sus intereses acumulados se habían estado pagando año por año a su vencimiento hasta el año de 1913-1914. - El monto principal de esos pagares esta incluido en el total de pagares por alquiler de locomotoras y carros. - El valor de los cinco pagares que no se han pagado asciende a la suma de \$ 316,912.60 y están incluidos en dicha suma - columna quinta de esta tabla.

DEUDA ASUMIDA DEL FERROCARRIL INTERNACIONAL.

	BONOS EN $\frac{2}{2}$ DE- HIPOTECA PREPE RENTE DEL 4 $\frac{1}{2}$ %.	INTERESES.	BONOS EN ORO DE 1/a. HIPO- TEGA CONSOLI DADA DEL 4%.	INTERESES.	BONOS DE RENDA EN ORO.
1908 a 1909.					
1909 a 1910.	\$ 11.700.000		\$ 8.413.000		
1910 a 1911.	11.700.000	\$ 526.500	8.413.000	\$ 336.620	
1911 a 1912.	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	
1912 a 1913.	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	
1913 a 1914.	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	
1914 a 1915.	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	+
1915 a 1916.	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	
1916 a 1917.	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	
1917 a 1918.	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	
1918 a 1919.	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	
1919. a 1920	11.700.000	526.500	8.413.000	336.520	

27

DEUDA ASUMIDA DEL F. C. PAN AMERICANO.

	Bonos oro primera Hipoteca del 5%.-	INTERES.	Bonos oro Hipoteca General del 5%.	INTERES.
1908-09	-----	-----	-----	-----
1909-10	-----	-----	-----	-----
1910-11	-----	-----	-----	-----
1911-12	-----	-----	-----	-----
1912-13	-----	-----	-----	-----
1913-14	\$ 4,006,000.00	\$ 100,150.00	\$ 2,968,000.00	\$ 74,200.00
1914-15	4,006,000.00	200,300.00	2,968,000.00	148,400.00
1915-16	4,006,000.00	200,300.00	2,968,000.00	148,400.00
1916-17	4,006,000.00	200,300.00	2,968,000.00	148,400.00
1917-18	4,006,000.00	200,300.00	2,968,000.00	148,400.00
1918-19	4,006,000.00	200,300.00	2,968,000.00	148,400.00
1919-20	4,006,000.00	200,300.00	2,968,000.00	148,400.00

DEUDA ASUMIDA DEL F. C. VERACRUZ AL PACIFICO.

	Bonos en oro de 1/a. Hipoteca del 4½%.	INTERESES.
1908 a 1909		
1909 " 10		
1910 " 11		
1911 " 12		
1912 " 13		
1913 " 14	\$ 14,000,000.00	\$ 630,000.00
1914 " 15	14,000,000.00	630,000.00
1915 " 16	14,000,000.00	630,000.00
1916 " 17	14,000,000.00	630,000.00
1917 " 18	14,000,000.00	630,000.00
1918 " 19	14,000,000.00	630,000.00
1919 " 20	14,000,000.00	630,000.00

PASIVO FLOTANTE FERROCARRIL NACIONAL DE MEXICO.

28



	Interés sobre bonos y obligaciones. Saldo s/g.balance.	Dividendo sobre acciones preferentes. Saldo s/g.balance.	Obligaciones por pagar. Saldo s/g.balance.	Cuentas por pagar. Saldo s/g.balance.
1908-09	\$ 7,579,939.10	\$ 577,416.00	\$ -----	\$ 3,569,588.88
09-10	8,359,718.36	1,169,360.00	3,723,599.25	7,395,836.66
10-11	8,396,365.09	1,180,450.00	32,809,457.50	6,901,471.76
11-12	9,019,956.79	1,180,578.00	48,846,457.50	5,835,790.42
12-13	9,515,786.35	43,426.00	63,673,591.80	9,754,791.66
13-14	7,879,249.52	25,878.00	67,364,823.50	14,156,545.85
14-15	29,647,168.02	25,558.00	67,324,366.00	14,597,707.81
15-16	51,499,690.14	25,298.00	67,324,263.44	13,586,494.87
16-17	73,392,693.92	25,234.00	67,324,263.44	14,083,677.89
17-18	95,266,750.84	25,194.00	67,324,263.44	14,900,001.54
18-19	117,140,489.76	25,114.00	67,324,263.44	16,025,552.03
19-20	<u>139,002,829.20</u>	<u>21,914.00</u>	67,324,263.44	<u>16,996,818.32</u>

N O T A .- El detalle de las obligaciones por pagar es el siguiente:-

Fideicomiso con la Central Trust Company 6-2-1913	53,460,000.00
Fideicomiso con la Guaranty Trust Co. Dic.1° de 913	1,492,000.00
Fideicomiso con la Guaranty Trust Co. Dic.31 de 913	4,920,650.18
Fideicomiso con la Guaranty Trust Co. 4-1°-1914	3,019,504.00
Fideicomiso con la Guaranty Trust Co. 6-1°-1914	1,626,109.26
Pagares expedidos en primero de julio de 1914 a cambio de otros de la Compañía Pan Americana no sujetos a contrato de Fideicomiso.-	2,806,000.00
T O T A L :	67,324,263.44

DETALLE DE LOS INTERESES DEVENGADOS SOBRE LAS OBLIGACIONES POR PAGAR DE LA COMPANIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

Tabla número 10.

Pagos Oro 4-1/2% a 2 años	Pagos a fav. de La zard Bros	Pagos 4% a 3 meses	Pag. oro 5% a 1 año	pag. 6% a 1 año	Pag. 6% a 5 años Cia Pan-Amr.	Pag. 6-1/2% a 2 años Cia. Pan-Amr.	Pagos 6% a 2 años	pagares 6% a 3 años.	Pagos 6-1/2% a series B y C.	Pagos 6-1/2% a 3 meses pror. 1 año.	Pag. emitidos a favor South Pacific	Pag. del 5-1/2% a 4 años Cia. Fc. Central.	Total de intereses	Total de capitales.	
1908-09													(1)	2,802,688.18	
1909-10													402,789.44		(2)
1910-11	91,666.67	286,924.17			184,561.04						132,985.67			402,789.44	
1911-12	1,100,000.00	204,945.83	15,333.34	975,000.00	177,594.14									696,137.55	32,809,457.50
1912-13	1,008,333.33			585,000.00	170,787.46									2,472,873.31	48,846,457.50
1913-14					170,787.44		425,452.52							3,678,280.74	63,673,591.80
1914-15					630.00		5,212,350.00	147,619.50	53,423.46	68,420.00				5,877,033.15	67,364,283.50
1915-16						168,360.00	5,045,287.48	295,239.01	278,741.04	89,520.00				5,877,777.53	67,324,366.00
1916-17						168,360.00	3,207,600.00	295,239.01	278,732.20	89,520.00				4,039,451.21	67,324,263.44
1917-18						168,360.00	3,207,600.00	295,239.01	278,736.80	89,520.00				4,039,455.81	67,324,263.44
1918-19						168,360.00	3,207,600.00	295,239.01	278,736.80	89,520.00				4,039,455.81	67,324,263.44

Estos Pag. fueron por 10000,000.00 Dls. emitidos seg. Fideicomiso de 18 de 6/911 con la Union Trust Co. de New York

Pagos por £ 1000,000.00

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Estos pagos fueron liquidados por 13 millones de Dls. emitidos s/Fideicomiso de 15 nov. de 1911 con la Central Trust Co. de New York.

Nota 1-En el año de 1908 a 1909 se pagaron por intereses s/pagos asumidos de los FF.CC. Central y Nacl. las cantidades siguientes:
 Ints. s/pag. 4-1/2% a 6 m/ Cia. Fc. Nacl. de Mex. 167,133.70
 Ints. s/pag. 5-1/2% del Fc. Nacl. de M. asumidos 727,986.66
 Ints. s/pag. a 4 años 5% de Cia. del Fc. Cent. Mex., asumidos. 1,887,151.16
 Ints. s/pag. 5% a 3 años de Cia. Fc. Cent. Mex. 20,416.66
 2,802,688.18

Nota 2-No se consigna el capital s/oblig. por pagar en los años de 1908-09 y 1909-10 sino solamente los ints. correspondientes a pag. varios de los FF. Central y Nacl. que fueron asumidos y liquidados al consolidarse las líneas en la Cia. de los FF.CC. Nacls.

PASIVO FLOTANTE.

Pagarés emitidos por la Cía. de los Ferrocarriles Nacionales de México.

- I -

Pagarés a dos años al 4 1/2% por Dls. 10.000,000.00 con vencimiento el 1 de junio de 1913, estos pagarés fueron emitidos según contrato de fideicomiso con la Union Trust Co. de Nueva York, fecha junio 1 de 1913, tienen como garantía Dls. 6.000,000.00 en bonos de hipoteca preferente y Dls. 7.000,000.00 en bonos de hipoteca general.

- II -

Pagarés a favor de los Sres. Lazard Bros. de Londres por 1.000,000 de libras a un año al 4 1/2% garantizada con Dls. 6.150,000.00 de bonos de hipoteca preferente. Estos pagarés fueron liquidados a su vencimiento.

- III -

Pagarés a un año al 5% por Dls. 13.000,000.00 con vencimiento el 15 de noviembre de 1912 emitidos según contrato de fideicomiso con la Central Trust Co. de Nueva York, fecha 15 de noviembre de 1911. Están garantizados con Dls. 12.500,000.00 en bonos de hipoteca preferente y Dls. 6.000,000.00 en bonos de hipoteca general. Estos pagarés fueron prorrogados un año.

- IV -

Pagarés a dos años al 6% por 6.000,000 de libras según escritura de fideicomiso con la Central Trust Co. fecha junio 2 de 1913. Aunque se autorizó la emisión de pagarés por 6.000,000 de libras, sólo se emitieron por valor de 5.500,000 de libras.

Con el producto de estos pagarés se liquidarán los pagarés a dos años al 4 1/2% por Dls. 10.000,000.00 que vencieron el 1 de junio de 1913 y los pagarés a un año al 5% por Dls. 13.000,000.00 prorrogados que vencieron el 15 de noviembre de 1913.

Como garantía de estos bonos por 5.500,000 de libras se dieron en prenda Dls. 22,733,500 en bonos de hipoteca preferente y ----- Dls. 15,583,500 en bonos de hipoteca general.

Estos bonos no han sido pagados y figuran en los libros de la Compañía por un valor en moneda mexicana de \$53,460,000.00.

Pagarés a tres meses al 6% por Dls. 810,000.00 emitidos según contrato de fideicomiso con la Guaranty Trust Co. de fecha diciembre 1 de 1913. Estos pagarés fueron garantizados con Dls. 2,200,000.00 en bonos de hipoteca preferente. Estos pagarés fueron prorrogados. En diciembre de 1913 se compraron Dls. 64,000.00 de estos títulos quedando hasta la fecha en circulación solamente pagarés por ----- Dls. 746,000.00.

Se emitieron para pagar los intereses vencidos el 1 de diciembre de 1913 sobre los pagarés a dos años del 6% cuyos intereses ascienden a Dls. 801,900.00. Estos pagarés vencían el 1 de junio de 1914 y para obtener una nueva prórroga hasta el 1 de junio de 1915, el Gobierno Mexicano facilitó a la Compañía la cantidad de 202,470 de libras en bonos del Tesoro Federal de 6% en 1913 que se depositaron como garantía colateral adicional a la que ya tenían anteriormente.

Pagarés a tres años del 6% por Dls. 2,460,325.09 emitidos según contrato de fideicomiso con la Guaranty Trust Co. de Nueva York, fecha diciembre 31 de 1913. Se dieron en prenda bonos del Tesoro del Gobier-

(32)

- III -

no Federal Mexicano de 6% 1913 por la cantidad de 595,580 de libras esterlinas. Estos pagarés fueron emitidos para cubrir los intereses vencidos el 1 de enero de 1914 sobre los bonos de hipoteca preferente de 4 1/2% los bonos de hipoteca preferente del Ferrocarril Nacional y los bonos de prioridad del 5% del Ferricarril Central.

- VII -

Pagarés del 6% serie B. por Dls. 1.509,752,00 emitidos según contrato de fideicomiso fecha 1 de abril de 1913 con la Guaranty Trust Co. están garantizadas con bonos del Tesoro Mexicano del 6% de 1913 por 365,470 libras; fueron emitidos para pagar los intereses vencidos el 1 de abril de 1914 sobre los bonos de hipoteca general y los bonos de hipoteca consolidada del Ferrocarril Nacional.

- VIII -

Pagarés del 6%, serie C. por Dls. 313,054,63 emitidos según contrato de fideicomiso fecha 1 de junio de 1914 con la Guaranty Trust Co.. Estos pagarés fueron emitidos para cubrir los intereses que vencieron en esa fecha sobre los pagarés a dos años del 6%. Se garantizaron los pagarés de la serie C. con bonos del Tesoro Mexicano, 6% a 1913 por 197,530 libras.

Con fecha 1 de julio de 1914 se expidieron pagarés por ----- Dls. 1.403,000.00 para comprar una cantidad igual de pagarés de la Cía. Pan Americana y asegurar el control de esa línea. Estos pagarés no están sujetos a contrato de fideicomiso, vencieron el 1 de julio de 1916 y no fueron liquidados a su vencimiento. Están garantizados con un depósito de bonos de hipoteca preferente por valor nominal de Dls. 3.508,000.00.

33

ADICIONES Y MEJORAS Y CONSTRUCCION NUEVAS LINEAS.

FERROCARRIL NACIONAL DE MEXICO.

~~~~~

|          | Adiciones y Mejoras<br>Gasto anual.- | Adiciones y Mejoras<br>-Saldo s/g.balance. | Const'n.de nuevas<br>líneas.Saldo s/g.<br>balance. |
|----------|--------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 1908-09  | 1,779,501.52                         | 1,779,501.52                               |                                                    |
| 09-10    | 2,511,417.42                         | 4,290,918.94                               | 318,149.64                                         |
| 10-11(1) | 14,797,535.88                        | 19,088,454.82                              | 3,437,594.99                                       |
| 11-12    | 2,771,920.10                         | 21,860,374.92                              | 10,358,236.16                                      |
| 12-13    | 3,798,992.60                         | 25,659,367.52                              | 16,963,338.43                                      |
| 13-14    | 704,658.45                           | 26,364,025.97                              | 22,034,362.94                                      |
| 14-15    | 11,435.27                            | 26,352,590.70                              | 22,340,619.37 (2)                                  |
| 15-16    | 13,761.53                            | 26,366,352.23                              | 22,700,855.73                                      |
| 16-17    | -----                                | 26,366,352.23                              | 23,068,900.77                                      |
| 17-18    | -----                                | 26,366,352.23                              | 23,455,348.06                                      |
| 18-19    | -----                                | 26,366,352.23                              | 23,861,117.72                                      |
| 19-20    | -----                                | 26,366,352.23                              | <u>24,217,172.86</u>                               |

DETALLE DE LO INVERTIDO EN LA CONSTRUCCION DE NUEVAS LINEAS.-

|                                               |                  |               |
|-----------------------------------------------|------------------|---------------|
| Durango a Llano Grande -----                  | 4,805,758.25     |               |
| " " Cañitas -----                             | 6,285,717.34     |               |
| Pénjamo " Ajuno -----                         | 4,717,958.55     |               |
| Veracruz, Tampico y Matamoros -----           | 3,340,615.35     |               |
| Allende San Carlos y Las Vacas -----          | 1,598,639.84     |               |
| Ramal San Andrés Tuxtla a Cerro Colorado ---- | 3,044,746.03     |               |
| Irolo a San Lorenzo                           | <u>67,682.36</u> | 23,861,117.72 |

Nota N<sup>o</sup>. 1.- De los 14,797,535.88 gastados en Adiciones y Mejoras, corresponden \$7,148,177.22 a adquisición de locomotoras, carros de carga y pasajeros y accesorios para construcción de material rodante, \$1,732,906.54 a cambio de anchura de vía entre Acámbaro y Uruapan y el resto a reparaciones en la vía, cambio de éstas con otras de mayor peso, etc. etc.

Nota N<sup>o</sup>. 2.- Costo total nuevas líneas \$22,340,619.39. El aumento en este saldo se debe al interés que se ha cargado al costo de las líneas desde 1915-16.

Pormenor de los intereses que devengarán hasta el 30 de junio, inclusive, de 1920, los bonos propios de Ferrocarriles Nacionales de México y los de las Compañías cuyas deudas asumieron.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

|                                                                       |      |                      |                    |
|-----------------------------------------------------------------------|------|----------------------|--------------------|
| Bonos en oro de Hipoteca Preferente, de 4.1/2%, a 1º de enero de 1920 | Dls. | 22,901.701.07        |                    |
| Id. " Hipoteca General Garantizados, de 4% a 1º de abril de 1920      |      | <u>12,179.658.00</u> | Dls. 35,081.359.07 |

VARIAS COMPANIAS.

|                                                                                                           |      |                   |               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------|---------------|
| Bonos de Prioridad, de 5%, de la Cia. Ltda. del F.C. Central Mexicano, a enero 1º de 1920                 | Dls. | 412,200.00        |               |
| Id en oro de Hipoteca Preferente, de 4.1/2%, de la Cia. del F.C. Nacional de México a 1º de enero de 1920 |      | 6,210,000.00      |               |
| Id Id Primera Hipoteca Consolidada, de 4% de la Cia. " " " " 1º de abril de 1920                          |      | 5,937,600.00      |               |
| Id £ Hipoteca Preferente, de 4.1/2%, de la Cia. del F.C. Intern'1 Mexicano, " 1º de marzo de 1920         |      | 1,579,500.00      |               |
| Id oro Primera Hipoteca Cons., de 4% de la Id Id Id Id " 1º de marzo de 1920                              |      | 1,009,560.00      |               |
| Id Id Primera Hipoteca, de 4.1/2, de la Cia. del F. C. de Veracruz al Pacífico " 1º de enero de 1920      |      | 1,890,000.00      |               |
| Id Id Primera Hipoteca, de 5% de la Cia. del F. C. Pan-Americano " 1º de enero de 1920                    |      | 600,000.00        |               |
| Id Id Hipoteca General, de 5% de la Cia. del F. C. Pan-Americano " 1º de enero de 1920                    |      | <u>445,200.00</u> | 18,084,960.00 |

Intereses de 1º de enero a 1º de julio de 1920

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

|                                                |  |  |              |
|------------------------------------------------|--|--|--------------|
| Bonos en oro de Hipoteca Preferente, de 4.1/2% |  |  | 1,968,475.09 |
|------------------------------------------------|--|--|--------------|

VARIAS COMPANIAS.

|                                                                                     |      |                  |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------|------------|
| Bonos en oro de Hipoteca Preferente, de 4.1/2% de la Cia. del F. C. Nacl. de México | Dls. | 517,500.00       |            |
| Id Id Primera Hipoteca, de 4.1/2% de la Cia. del F.C. de Veracruz al Pacífico       |      | 157,500.00       |            |
| Id Id Primera Hipoteca, de 5% de la Cia. del F. C. Pan-Americano                    |      | 50,075.00        |            |
| Id Id Hipoteca General, de 5% de la Cia. del F.C. Pan-Americano                     |      | 37,100.00        |            |
| Id Id Prioridad, de 5% de la Cia. Ltda. del F. C. Central Mexicano                  |      | <u>34,350.00</u> | 796,525.00 |

Intereses de marzo, abril, mayo y junio de 1920

FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO

|                                              |      |                  |            |
|----------------------------------------------|------|------------------|------------|
| Bonos en £ de Hipoteca Preferente, de 4.1/2% | Dls. | 87,750.00        |            |
| Id oro Primera Hipoteca Consolidada, de 4%   |      | <u>56,086.67</u> | 143,836.67 |

Intereses de abril, mayo y junio de 1920

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

|                                                      |  |  |            |
|------------------------------------------------------|--|--|------------|
| Bonos en oro de Hipoteca General garantizados, de 4% |  |  | 507,485.75 |
|------------------------------------------------------|--|--|------------|

CIA. DEL F.C. NACIONAL DE MEXICO

|                                                     |  |  |                   |
|-----------------------------------------------------|--|--|-------------------|
| Bonos en oro de Primera Hipoteca Consolidada, de 4% |  |  | <u>247,400.00</u> |
|-----------------------------------------------------|--|--|-------------------|

56,770,041.58

Pormenor de los intereses que devengarán hasta el 30 de junio, inclusive, de 1920, los pagarés que a continuación se expresan:

|                                                          | Fecha del vencimiento | Capital             | Interés al vencimiento | Interés posterior al vencimiento, calculado hasta el 30 de junio de 1920 | Total de intereses   |
|----------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|                                                          |                       | Dls.                | Dls.                   | Dls.                                                                     | Dls.                 |
| <u>FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO</u>                |                       |                     |                        |                                                                          |                      |
| Pagarés de oro, de 6%, a 2 años                          | Junio 1º 1915         | 26,730,000.00       | 1,603,800.00           | 6,152,650.00                                                             | 9,756,450.00         |
| Pagarés de oro, de 6% a 3 meses, prorrogados 1 año       | Junio 1º 1915         | 746,000.00          | 44,760.00              | 227,530.00                                                               | 272,290.00           |
| Pagarés de oro, de 6% a 2 años (Cta. Cia. Pan-Americana) | Julio 1º 1916         | 1,403,000.00        | 168,360.00             | 336,720.00                                                               | 505,080.00           |
| Pagarés de oro, de 6% a 3 años                           | Enero 1º 1917         | 2,460,325.09        | 442,858.50             | 516,668.25                                                               | 959,526.75           |
| Pagarés de oro, de 6% Serie "B"                          | Enero 1º 1917         | 752.00              | 249,109.08             | 317,047.92                                                               | 566,157.00           |
| Pagarés de oro, de 6%, Serie "C"                         | Enero 1º 1917         | 554.63              | 126,023.47             | 170,741.48                                                               | 296,764.95           |
|                                                          |                       | <u>31.72</u>        | <u>2,634,911.05</u>    | <u>9,721,357.65</u>                                                      | <u>12,356,268.70</u> |
| <u>CIA. LIMITADA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO</u>    |                       |                     |                        |                                                                          |                      |
| Pagarés sobre Equipo - 1a. Serie                         |                       | 00.00               | 22,500.00              | 24,375.00                                                                | 46,875.00            |
| Pagarés sobre Equipo - 2a. Serie                         |                       | 00.00               | 82,500.00              | 11,250.00                                                                | 93,750.00            |
| Pagarés sobre Equipo - 8a. Serie                         |                       | 56.30               |                        | 46,291.82                                                                | 46,291.82            |
| Pagarés sobre Equipo - 10a. Serie                        |                       | 000.00              | 29,925.00              | 81,225.00                                                                | 111,150.00           |
| Pagarés sobre Equipo - 11a. Serie                        |                       | 4,000.00            | 14,175.00              | 36,630.00                                                                | 50,805.00            |
|                                                          |                       | <u>1,112,456.30</u> | <u>149,100.00</u>      | <u>199,771.82</u>                                                        | <u>348,871.82</u>    |

*Estado No 13*

ESTADO que manifiesta los cambios habidos en el monto de intereses cargados a la "CUENTA DE RENTA" en los años que en seguida se expresan.

-----

|                                                                                                     | Año fiscal de<br>1912 a 1913 | Año fiscal de<br>1913 a 1914 | Año fiscal de<br>1914 a 1915 | Año fiscal de<br>1915 a 1916 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Bonos en oro de Hipoteca Preferente, del 4 1/2%.....                                                | ( 1) \$ 7,632,711.12         | \$ 7,633,900.35              | \$ 7,633,900.35              | \$ 7,633,090.35              |
| Bonos en Oro de Hipoteca General Garantizados, del 4%, & &.....                                     | ( 2) 4,059,808.00            | 4,059,827.50                 | 4,059,886.00                 | 4,059,483.00                 |
| Bonos en oro de Hipoteca Preferente, del 4 1/2%, del F.C. Nacional de México.....                   | ( 3) 2,070,000.00            | 2,070,000.00                 | 2,070,000.00                 | 2,070,000.00                 |
| Bonos en oro de Primera Hipoteca Cons. del 4 1/2%.....                                              | ( 4) 1,979,200.00            | 1,979,200.00                 | 1,979,200.00                 | 1,979,200.00                 |
| Bonos en Libras Esterlinas de Hipoteca Preferente, del 4 1/2%, del F.C. Internacional Mexicano..... | ( 5) 526,500.00              | 526,500.00                   | 526,500.00                   | 526,500.00                   |
| Bonos en oro de Primera Hipoteca Cons., del 4%, del F.C. Internacional Mexicano...                  | ( 6) 336,520.00              | 336,520.00                   | 336,520.00                   | 336,520.00                   |
| Bonos en oro de Primera Hip. del 4 1/2%, del F.C. de Veracruz al Pacifico.....                      | ( 7) 630,000.00              | 630,000.00                   | 630,000.00                   | 630,000.00                   |
| Bonos en oro de Primera Hipoteca, del 5%, del F.C. Pan-Americano.....                               | ( 8) 200,300.00              | 100,150.00                   | 200,300.00                   | 200,300.00                   |
| Bonos en oro de Hip. General, del 5%, del F.C. Pan-Americano.....                                   | ( 9) 74,200.00               | 74,200.00                    | 148,400.00                   | 148,400.00                   |
| Bonos de Prioridad, del 5%, del F.C. Central Mexicano.....                                          | (10) 137,400.00              | 137,400.00                   | 137,400.00                   | 137,400.00                   |
| <b>FIDEICOMISOS, COLATERAL &amp; &amp;.</b>                                                         |                              |                              |                              |                              |
| Bonos en oro, de 5%, sobre equipo F. C. Central Mexicano.....                                       | (11) 59,866.68               | 49,991.66                    | 45,000.00                    | 45,000.00                    |
| Pagarés de alquiler de locomotoras y carros " " ".....                                              | (12) 95,630.00               | 72,830.00                    | 62,400.00                    | 58,400.00                    |
| <b>OTRAS OBLIGACIONES</b>                                                                           |                              |                              |                              |                              |
| Pagarés de oro del 6% a 3 meses, prorrogados 1 año.....                                             | (13) 68,420.00               | 68,420.00                    | 89,520.00                    | 89,520.00                    |
| Pagarés de oro, de 6%, a 2 años.....                                                                | (14) 425,452.52              | 5,212,350.00                 | 5,045,287.48                 | 3,207,600.00                 |
| Pagarés de oro, del 6%, a 3 años.....                                                               | (15) 147,619.50              | 147,619.50                   | 295,239.01                   | 295,239.01                   |
| Pagarés de oro, del 6%, a 2 años - Cta. Cia. Pan Americana -.....                                   | (16) 168,360.00              | 168,360.00                   | 168,360.00                   | 168,360.00                   |
| Pagarés de oro, del 6% - Series "B" y "C".....                                                      | (17) 53,423.46               | 53,423.46                    | 278,741.04                   | 278,732.20                   |
| Pagarés de oro, del 5%, a 1 año.....                                                                | (18) 585,000.00              | 585,000.00                   | 585,000.00                   | 585,000.00                   |
| Pagarés de oro, del 4 1/2% a 2 años.....                                                            | (19) 1,008,333.33            | 1,008,333.33                 | 1,008,333.33                 | 1,008,333.33                 |
| Pagarés de oro, del 5% a 1 año.....                                                                 | (20) 1,488,707.43            | 234,432.75                   | 1,488,707.43                 | 1,488,707.43                 |
| Pagarés de oro, del 6%, a 5 años, de la Cia. Pan-Americana -.....                                   | (21) 170,787.46              | 170,787.46                   | 630.00                       | 630.00                       |
|                                                                                                     | 20,575,916.54                | 23,567,552.66                | 23,707,283.88                | 21,863,744.56                |
| Monto del año anterior.....                                                                         |                              | 20,575,916.54                | 23,557,552.66                | 23,707,283.88                |
|                                                                                                     |                              | +2,981,636.12                | + 149,731.22                 | -1,843,539.32                |
| <b>Aumento.....</b>                                                                                 |                              |                              |                              |                              |
| ".....                                                                                              | ( 1) 1,189.23                | 1,189.23                     | ( 2) 58.50                   | 58.50                        |
| ".....                                                                                              | ( 2) 19.50                   | 19.50                        | ( 8) 100,150.00              | 100,150.00                   |
| ".....                                                                                              | ( 7) 630,000.00              | 630,000.00                   | (19) 74,200.00               | 74,200.00                    |
| ".....                                                                                              | ( 8) 100,150.00              | 100,150.00                   | (13) 21,100.00               | 21,100.00                    |
| ".....                                                                                              | ( 9) 74,200.00               | 74,200.00                    | (15) 147,619.51              | 147,619.51                   |
| ".....                                                                                              | (13) 68,420.00               | 68,420.00                    | (16) 168,360.00              | 168,360.00                   |
| ".....                                                                                              | (14) 4,788,897.48            | 4,788,897.48                 | (17) 225,317.58              | 225,317.58                   |
| ".....                                                                                              | (15) 147,619.50              | 147,619.50                   |                              |                              |
| ".....                                                                                              | (17) 53,423.46               | 53,423.46                    |                              |                              |
|                                                                                                     | 5,861,919.17                 | 5,861,919.17                 | 736,805.59                   | 736,805.59                   |
| <b>Diminución.....</b>                                                                              |                              |                              |                              |                              |
| ".....                                                                                              | (11) 9,875.02                | 9,875.02                     | (11) 4,991.66                | ( 1) 810.00                  |
| ".....                                                                                              | (12) 22,800.00               | 22,800.00                    | (12) 10,430.00               | ( 2) 403.00                  |
| ".....                                                                                              | (18) 585,000.00              | 585,000.00                   | (14) 167,062.52              | (12) 4,000.00                |
| ".....                                                                                              | (19) 1,008,333.33            | 1,008,333.33                 | (20) 234,432.75              | (14) 1,837,687.48            |
| ".....                                                                                              | (20) 1,254,274.68            | 1,254,274.68                 | (21) 170,157.44              | (17) 8.84                    |
| ".....                                                                                              | (21) -.02                    | -.02                         |                              | (21) 630.00                  |
|                                                                                                     | 2,880,283.05                 | 2,880,283.05                 | 587,074.37                   | 587,074.37                   |
| Diferencia entre el aumento y la disminución, en este año.....                                      |                              | +2,981,636.12                | + 149,731.22                 | -1,843,539.32                |

El sensible aumento que se nota en el año de 1913 a 14, respecto al anterior, consiste, principalmente, en lo siguiente: Los intereses de las obligaciones del Ferrocarril Veracruz al Istmo y Pan-Americano figuraban antes en las contabilidades de esas Compañías; pero, según convenios, fueron incorporadas a los Ferrocarriles Nacionales de México en julio 1º de 1913 y enero 1º de 1914, respectivamente, siendo los intereses, desde esas fechas, obligación de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Los Pagarés de 6% a 2 años son de 2 de junio de 1913; y, por tanto, en el año social que terminó el 30 de junio de 1913, solamente aparecen los intereses y el descuento correspondientes al mes de junio de ese año. En el siguiente figuran ya los intereses y el descuento de todo el año.

Contra estos importantes aumentos, en el año social de 1913 a 1914 no figuran en su totalidad los intereses de los Pagarés de oro del 5% a 1 año y de los Pagarés de oro del 4 1/2% a 2 años por haberse solventado estas obligaciones. También debe observarse que de los réditos de los pagarés del 6% a 1 año, hubo una disminución grande.

La disminución principal entre el año de 1914 - 1915 y 1915 - 1916, consiste en que en mayo de 1915 acabó de aplicarse la parte proporcional del descuento sobre los pagarés de oro de 6% a 2 años, que fueron tomados en firme a 92 1/2%.



| Fecha.           | COMPANIAS DEUDORAS                                  | D O L A R E S                   |            |               |                       |                             |               | Total de capitales e Intereses |
|------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------|------------|---------------|-----------------------|-----------------------------|---------------|--------------------------------|
|                  |                                                     | PRINCIPAL                       | CAPITALES  |               | INTERESES             |                             |               |                                |
|                  |                                                     | No satisfechos a su vencimiento | Per vencer | T o t a l     | Vencidos y no pagados | Por vencer sobre el capital | T o t a l     |                                |
|                  | De la hoja N°. 1.....                               | 33,662,131.72                   |            | 33,662,131.72 | 45,253,032.32         | 3,955,690.54                | 49,208,722.86 | 82,870,854.58                  |
|                  | <u>CIA.LIMITADA DEL F.C.CENTRAL MEXICANO</u>        |                                 |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Bonos de Prioridad de 5%.....                       | 1,374,000.00                    |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de enero de 1920        |                                 |            |               | 412,200.00            |                             |               |                                |
| 1920<br>Julio 1° | Id que se cumplirán en este día                     |                                 |            |               |                       | 34,350.00                   | 446,550.00    | 446,550.00                     |
|                  | <u>PAGARÉS SOBRE EQUIPO - 1a. Serie</u>             | 150,000.00                      |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Capital vencido hasta 1° de febrero de 1917         |                                 | 150,000.00 | 150,000.00    |                       |                             |               |                                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de octubre de 1919      |                                 |            |               | 41,250.00             |                             |               |                                |
| 1920<br>Abril 1° | Id que se cumplirán en este día                     |                                 |            |               |                       | 3,750.00                    | 45,000.00     | 195,000.00                     |
|                  | <u>PAGARÉS SOBRE EQUIPO - 2a. Serie</u>             | 300,000.00                      |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Capital vencido hasta 1° de agosto de 1919.         |                                 | 300,000.00 | 300,000.00    |                       |                             |               |                                |
|                  | Intereses caídos hasta 1° de octubre de 1919        |                                 |            |               | 82,500.00             |                             |               |                                |
| 1920<br>Abril 1° | Id que se devengarán en esta fecha                  |                                 |            |               |                       | 7,500.00                    | 90,000.00     | 390,000.00                     |
|                  | <u>PAGARÉS SOBRE EQUIPO - 8a. Serie</u>             | 158,456.30                      |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Capital vencido hasta 1° de agosto de 1916.         |                                 | 158,456.30 | 158,456.30    |                       |                             |               |                                |
|                  | Intereses vencidos hasta 30 de junio de 1919        |                                 |            |               | 36,784.44             |                             |               |                                |
| 1920<br>Junio 30 | Id que se vencerán en este día                      |                                 |            |               |                       | 9,507.38                    | 46,291.82     | 204,748.12                     |
|                  | <u>PAGARÉS SOBRE EQUIPO - 10a. Serie</u>            | 342,000.00                      |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Capital vencido en 1° de enero de 1917              |                                 | 342,000.00 | 342,000.00    |                       |                             |               |                                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de enero de 1920        |                                 |            |               | 102,600.00            |                             |               |                                |
| 1920<br>Julio 1° | Id. que se cumplirán en esta fecha.                 |                                 |            |               |                       | 8,550.00                    | 111,150.00    | 453,150.00                     |
|                  | <u>PAGARÉS DE EQUIPO - 11a. Serie.....</u>          | 162,000.00                      |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Capital vencido hasta el 22 de marzo de 1917.       |                                 | 162,000.00 | 162,000.00    |                       |                             |               |                                |
|                  | Intereses vencidos hasta el 22 de sept.de 1919      |                                 |            |               | 44,550.00             |                             |               |                                |
| 1920<br>Marzo 22 | Id de 22 de sept.de 1919 a 22 de marzo 1920.        |                                 |            |               |                       | 4,050.00                    | 48,600.00     | 210,600.00                     |
|                  | <u>CIA.DEL F.C. NACIONAL DE MEXICO</u>              |                                 |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Bonos en oro de Hipoteca Preferente del 4½%         | 23,000,000.00                   |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de enero de 1920        |                                 |            |               | 6,210,000.00          |                             |               |                                |
| 1920<br>Julio 1° | Id por cumplirse en este día                        |                                 |            |               |                       | 517,500.00                  | 6,727,500.00  | 6,727,500.00                   |
|                  | Bonos en oro de Primera Hipoteca Consolidada del 4% | 24,740,000.00                   |            |               |                       |                             |               |                                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de octubre de 1919      |                                 |            |               | 5,442,800.00          |                             |               |                                |
| 1920<br>Abril 1° | Id que caerán en esta fecha                         |                                 |            |               |                       | 494,800.00                  | 5,937,600.00  | 5,937,600.00                   |
|                  | A la hoja No. 3.....                                | 34,774,588.02                   |            | 34,774,588.02 | 57,625,716.76         | 5,035,697.92                | 62,561,414.68 | 97,436,002.70                  |

|                  |                                                                                                                                                                                                                           | D             | O                                     | L          | A             | R                        | E                                |                                         |                |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------|------------|---------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|----------------|
| Fecha            | COMPANIAS DEUDORAS.                                                                                                                                                                                                       | PRINCIPAL     | CAPITALES                             |            |               | INTERESE                 |                                  | Total de capi-<br>tales e<br>Intereses. |                |
|                  |                                                                                                                                                                                                                           |               | No satisfechos<br>a su<br>vencimiento | Por vencer | T o t a l     | Vencidos y<br>no pagados | Por vencer so-<br>bre el capital |  |  | t o t a l |
|                  | De la hoja No.2.....                                                                                                                                                                                                      | 34.774,588.02 |                                       |            | 34.774,588.02 | 57,625,716.76            | 5,035,697.92                     | 1,661,414.68                            | 97,436,002.70  |
|                  | <u>CIA. DEL F.C. INTERNACIONAL MEXICANO</u>                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | Bonos en Libras Esterlinas de Hipoteca Preferente del 4 1/2%.....                                                                                                                                                         | 5,850,000.00  |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de sept.de 1919                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               | 1,447,875.00             |                                  |                                         |                |
| 1920<br>Marzo 1° | Id que caerán en esta fecha                                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               |                          | 131,625.00                       | 1,579,500.00                            | 1,579,500.00   |
|                  | Bonos en oro de Primera Hipoteca Consolidada del 4%                                                                                                                                                                       | 4,206,500.00  |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de sept.de 1919                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               | 925,430.00               |                                  |                                         |                |
| 1920<br>Marzo 1° | Id que se cumplirán en esta fecha.                                                                                                                                                                                        |               |                                       |            |               |                          | 84,130.00                        | 1,009,560.00                            | 1,009,560.00   |
|                  | <u>CIA. DEL F.C. DE VERACRUZ AL ISTMO.</u>                                                                                                                                                                                |               |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | Bonos en oro de Primera Hipoteca del 4 1/2% de la Cia. del F.C. de Veracruz al Pacifico.....                                                                                                                              | 7,000,000.00  |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de enero de 1920.                                                                                                                                                                             |               |                                       |            |               | 1,890,000.00             |                                  |                                         |                |
| 1920<br>Julio 1° | Id que vencerán en este día                                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               |                          | 157,500.00                       | 2,047,500.00                            | 2,047,500.00   |
|                  | <u>CIA. DEL F.C. PAN-AMERICANO</u>                                                                                                                                                                                        |               |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | Bonos en oro de Primera Hipoteca del 5%.....                                                                                                                                                                              | 2,003,000.00  |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | Réditos vencidos hasta 1° de enero de 1920.                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               | 600,900.00               |                                  |                                         |                |
| 1920<br>Julio 1° | Id que caerán en esta fecha                                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               |                          | 50,075.00                        | 650,975.00                              | 650,975.00     |
|                  | Bonos en oro de Hipoteca General del 5%                                                                                                                                                                                   | 1,484,000.00  |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | Intereses vencidos hasta 1° de enero de 1920                                                                                                                                                                              |               |                                       |            |               | 445,200.00               |                                  |                                         |                |
| 1920<br>Julio 1° | Id que se cumplirán en esta fecha                                                                                                                                                                                         |               |                                       |            |               |                          | 37,100.00                        | 482,300.00                              | 482,300.00     |
|                  | <u>FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO FONDO DE AMORTIZACION</u>                                                                                                                                                           |               |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
| 1917<br>Feb. 1°  | El que debió constituirse en esa fecha, según lo pactado en la escritura de Hipoteca Preferente, artículo III, Sección I sobre Dls. 114,470,000.00 Bonos de Hipoteca Preferente emitidos; y en certificados Dls. 1,692.72 |               |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
|                  | a razón de 1% 114,471,692.72                                                                                                                                                                                              |               |                                       |            |               |                          |                                  |                                         |                |
| 1918<br>Feb° 1°  | Por el mismo concepto debieron enterarse en ese día                                                                                                                                                                       |               |                                       |            |               | 1,144,716.93             |                                  |                                         |                |
| 1919<br>Feb° 1°  | Id Id Id Id                                                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               | 1,144,716.93             |                                  |                                         |                |
| 1920<br>Feb° 1°  | Id Id Id Id                                                                                                                                                                                                               |               |                                       |            |               | 1,144,716.93             |                                  |                                         |                |
|                  |                                                                                                                                                                                                                           |               |                                       |            |               |                          |                                  | 4,578,867.72                            | 4,578,867.72   |
|                  | SUMA GENERAL.....                                                                                                                                                                                                         | 39,353,455.74 |                                       |            | 39,353,455.74 | 62,935,121.76            | 5,496,127.92                     | 68,431,249.68                           | 107,784,705.42 |

NOTA: De las cantidades expresadas, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos es responsable solamente, conforme al Plan de organización de la Compañía y el decreto de 6 de julio de 1907, de los intereses de los bonos garantizados de Hipoteca General, de 4%, que ascienden a la cantidad de Dls. 12,179,658.00.

México, marzo 15 de 1920.

*J. J. Gallo*  
Contador Interino

RESUMEN DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS.

DEBE

| Fondo de Reserva, | Dividendos s/ Acciones preferentes, | Ajuste, Bonos etc. etc. | Rentas y Deficit Texas - Mex. | Gastos de Renta - Deficit en el año. | Saldo de la Cta de Renta - Defi | Saldo sobrante neto que pasa al Balan ce General, | Saldo del Ejercicio anterior, | Amortización Bonos Hip. pref. del 4-1/2 %. | Total.         |
|-------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------|----------------|
| 1908-09           | 63,357.15                           | 1,153,316.00            |                               |                                      |                                 | 50,469.89                                         |                               |                                            | 1,267,143.04   |
| 1909-10           | 141,828.47                          | 1,729,974.00            |                               |                                      |                                 | 1,015,237.00                                      |                               |                                            | 2,887,039.47   |
| 1910-11           | 127,893.54                          | 2,306,632.00            |                               |                                      |                                 | 561,924.33                                        |                               |                                            | 2,996,449.87   |
| 1911-12           | 124,228.82                          | 2,306,632.00            | 48,587.38                     |                                      |                                 | 567,052.45                                        |                               |                                            | 3,046,500.65   |
| 1912-13           | 36,178.06                           | 1,153,316.00            | 2,156.98                      |                                      |                                 | 98,962.72                                         |                               |                                            | 1,290,613.76   |
| 1913-14           |                                     |                         |                               |                                      | 28,835,624.06                   |                                                   |                               |                                            | 28,835,624.06  |
| 1914-15           |                                     |                         |                               |                                      | 28,409,328.75                   |                                                   | 28,736,661.34                 |                                            | 57,645,990.09  |
| 1915-16           |                                     |                         |                               | 299,130.88                           | 21,870,213.02                   |                                                   | 57,645,990.09                 |                                            | 79,815,333.99  |
| 1916-17           |                                     |                         |                               | 28,226.66                            | 21,420,523.04                   |                                                   | 74,662,892.77                 |                                            | 96,111,642.47  |
| 1917-18           |                                     |                         |                               | 60,592.28                            | 21,468,748.43                   |                                                   | 96,052,651.98                 |                                            | 117,581,992.69 |
| 1918-19           |                                     |                         |                               | 74,170.07                            | 21,352,314.92                   |                                                   | 117,581,992.69                |                                            | 139,008,477.68 |
| 1919-20           |                                     |                         |                               | 10,982.11                            | 23,557,263.88                   |                                                   | 139,008,477.68                | 6,868,301.58                               | 169,445,025.25 |

HABER

| Saldo de la Cta. de Renta. | Saldo que pasa del año anterior. | Varios Ingresos Ajustes etc. etc. | Saldo que pasa al Balance General. | Cancelacion cancelaciones aplicadas a Reserva. | Total.         |
|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|----------------|
| 1908-09                    | 1,267,143.04                     |                                   |                                    |                                                | 1,267,143.04   |
| 1909-10                    | 2,836,569.58                     |                                   | 50,469.89                          |                                                | 2,887,039.47   |
| 1910-11                    | 2,557,870.87                     |                                   | 438,579.00                         |                                                | 2,996,449.87   |
| 1911-12                    | 2,484,576.32                     |                                   | 561,924.33                         |                                                | 3,046,500.65   |
| 1912-13                    | 723,561.31                       |                                   | 567,052.45                         |                                                | 1,290,613.76   |
| 1913-14                    |                                  |                                   | 98,962.72                          |                                                | 28,835,624.06  |
| 1914-15                    |                                  |                                   | 28,736,661.34                      |                                                | 57,645,990.09  |
| 1915-16                    |                                  | 22,441.22                         | 74,662,892.77                      | 5,130,000.00                                   | 79,815,333.99  |
| 1916-17                    |                                  | 58,990.49                         | 96,052,651.98                      |                                                | 96,111,642.47  |
| 1917-18                    |                                  |                                   | 117,581,992.69                     |                                                | 117,581,992.69 |
| 1918-19                    |                                  |                                   | 139,008,477.68                     |                                                | 139,008,477.68 |
| 1919-20                    |                                  |                                   | 169,445,025.25                     |                                                | 169,445,025.25 |

lc.

EL SIGUIENTE ESTADO MUESTRA, DE UNA MANERA DETALLADA, LOS RESULTADOS OBTENIDOS DURANTE LOS SIETE AÑOS QUE LA COMPANIA HA EXISTIDO, HASTA 30 DE JUNIO DE 1915.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

ESTADO DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS DURANTE SIETE AÑOS QUE LA COMPANIA HA ESTADO EN EXPLOTACION HASTA JUNIO 30 DE 1915.

|                                                                                                                       | M O N E D A M E X I C A N A . |                      |                      |                      |                      |                       |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                                                                                                       | 1908-1909                     | 1909-1910            | 1910-1911            | 1911-1912            | 1912-1913            | 1913-1914             | 1914-1915             |
| <b>INGRESOS.</b>                                                                                                      |                               |                      |                      |                      |                      |                       |                       |
| Fletes.....                                                                                                           | 40,901,478.00                 | 45,477,881.48        | 45,197,748.27        | 43,859,606.81        | 40,368,772.18        | 21,095,415.30         | 831,800.22            |
| Pasajes.....                                                                                                          | 11,274,085.80                 | 12,234,007.92        | 12,657,110.32        | 13,548,386.95        | 12,941,051.01        | 10,014,442.19         | 668,685.61            |
| Express.....                                                                                                          | 1,979,778.51                  | 1,954,532.43         | 2,066,544.67         | 2,070,914.81         | 2,138,946.06         | 2,097,209.13          | 179,068.21            |
| Miscelanea.....                                                                                                       | 1,603,464.44                  | 1,816,725.59         | 2,013,017.79         | 1,968,882.14         | 1,921,512.96         | 1,066,274.61          | 97,427.56             |
| <b>T o t a l .....</b>                                                                                                | <b>55,758,806.75</b>          | <b>61,483,147.42</b> | <b>61,934,421.05</b> | <b>61,447,790.71</b> | <b>57,370,282.21</b> | <b>34,273,341.23</b>  | <b>1,776,981.60</b>   |
| <b>GASTOS DE EXPLOTACION.</b>                                                                                         |                               |                      |                      |                      |                      |                       |                       |
| Conservación de Vías y Edificios.....                                                                                 | 7,483,894.80                  | 9,704,299.84         | 11,161,931.14        | 11,340,034.17        | 8,076,638.05         | 6,865,751.76          | 339,698.50            |
| Conservación de Equipo.....                                                                                           | 7,158,947.16                  | 7,766,515.84         | 8,788,387.92         | 9,687,119.41         | 10,116,458.54        | 10,912,266.78         | 573,813.30            |
| Gastos de Transporte.....                                                                                             | 16,343,698.64                 | 17,106,344.52        | 17,141,417.30        | 15,435,621.96        | 16,102,979.90        | 12,147,056.68         | 583,404.95            |
| Gastos Generales.....                                                                                                 | 2,227,829.76                  | 2,151,158.16         | 2,187,608.21         | 1,972,479.20         | 1,947,870.17         | 1,968,489.93          | 325,551.97            |
| <b>T o t a l .....</b>                                                                                                | <b>33,214,370.36</b>          | <b>36,728,318.36</b> | <b>39,279,344.57</b> | <b>38,435,254.74</b> | <b>36,243,946.66</b> | <b>31,893,565.15</b>  | <b>1,822,468.72</b>   |
| <b>INGRESOS NETOS.....</b>                                                                                            | <b>22,544,436.39</b>          | <b>24,754,829.06</b> | <b>22,655,076.48</b> | <b>23,012,535.97</b> | <b>21,126,335.55</b> | <b>2,379,776.08</b>   | <b>45,487.12#</b>     |
| PRODUCTO DE INVERSIONES.....                                                                                          | 1,093,760.74                  | 1,167,131.78         | 753,562.60           | 937,290.54           | 1,102,761.22         | 630,012.81            | 438,394.02            |
| INTERESES DIVERSOS MENOS CAMBIO.....                                                                                  | 290,133.54                    | 59,252.18            | 191,329.90           | 721,361.95           | 342,402.80           | 4,075,361.49#         | 35,507.93#            |
| <b>T o t a l .....</b>                                                                                                | <b>23,928,330.67</b>          | <b>25,981,213.02</b> | <b>23,599,968.98</b> | <b>24,671,188.46</b> | <b>22,571,499.57</b> | <b>1,065,572.60#</b>  | <b>357,398.97</b>     |
| <b>DE LO CUAL HAY QUE DEDUCIR:</b>                                                                                    |                               |                      |                      |                      |                      |                       |                       |
| IMPUESTOS.....                                                                                                        | 299,770.31                    | 410,753.94           | 413,545.18           | 478,607.42           | 422,721.95           | 510,590.22            | 211,284.27            |
| RENTA DE LINEAS ARRENDADAS.....                                                                                       | 77,397.10                     | 67,076.51            | 70,045.64            | 70,213.79            | 78,248.98            | 65,545.35             | 8,125.00              |
| DEFICIT EN EXPLOTACION DE COMPANIAS SUBSIDIARIAS...                                                                   | 22,834.41                     | 76,238.55            | 464,421.13           | 834,333.76           | 668,781.36           | 229,166.60            | 12,531.26#            |
| PAGOS A LA COMPANIA TERMINAL DE VERACRUZ, POR CUENTA DEL FC. DE VERACRUZ AL ISTMO.....                                |                               |                      |                      |                      |                      | 101,063.63            | 274,186.05            |
| AJUSTE DEL VALOR DE MATERIAL DEL FC. DE LINARES AL GOLFO, QUE FUE COMPRADO.....                                       |                               |                      |                      |                      | 56,134.93            |                       |                       |
| CARGOS PENDIENTES A GASTOS DE EXPLOTACION.....                                                                        | 2,461,292.43                  | 2,336,709.27         | 2,147,816.84         | 1,400,000.00         |                      | 3,343,090.50          | 5,130,000.00          |
| <b>T o t a l .....</b>                                                                                                | <b>2,861,294.25</b>           | <b>2,890,778.27</b>  | <b>3,095,828.79</b>  | <b>2,783,154.97</b>  | <b>1,225,887.22</b>  | <b>4,249,456.30</b>   | <b>5,253,665.09#</b>  |
| <b>UTILIDAD LIQUIDA.....</b>                                                                                          | <b>21,067,036.42</b>          | <b>23,090,434.75</b> | <b>20,504,140.19</b> | <b>21,888,033.49</b> | <b>21,345,612.35</b> | <b>5,315,028.90#</b>  | <b>5,253,665.09#</b>  |
| <b>MENOS.-INTERESES SOBRE BONOS, SOBRE FIDEICOMISOS, CEN-<br/>LATERAL Y DE EQUIPO Y SOBRE PAGARES POR CUBRIR.....</b> | <b>18,466,663.88</b>          | <b>18,562,603.78</b> | <b>17,946,269.32</b> | <b>19,403,457.17</b> | <b>20,622,051.04</b> | <b>23,520,595.16#</b> | <b>23,655,663.66#</b> |
| <b>sobrante.....</b>                                                                                                  | <b>2,600,372.54</b>           | <b>4,527,830.97</b>  | <b>2,557,870.87</b>  | <b>2,484,576.32</b>  | <b>723,561.31</b>    |                       |                       |
| <b>PERDIDA.....</b>                                                                                                   |                               |                      |                      |                      |                      | <b>28,835,624.06#</b> | <b>28,909,328.75#</b> |

NOTAS.- Las Partidas marcadas con # indican Pérdida.  
 Las cifras anteriores por los años de 1908-1909 y 1909-1910, incluyen los números correspondientes al Ferrocarril Internacional Mexicano, los cuales se publicarán por separado, puesto que esa Linea no se consolidó con los ferrocarriles Nacionales de México sino hasta julio 1º de 1910.  
 En 1º de julio de 1913, se consolidó con los Ferrocarriles Nacionales de México, el Ferrocarril de Veracruz al Istmo; y en 1º de enero de 1914, el Ferrocarril Pan-Americano, por lo cual se incluyen los números correspondientes, desde las fechas indicadas.



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DETALLE DE LOS INTERESES Y OBLIGACIONES, SEGUN EL BALANCE GENERAL DE 30 DE JUNIO DE 1914.

|                                                                                                                                                                                  |                 |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Intereses de los Bonos en oro de Hipoteca Preferente del 4 1/2% a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de julio siguiente                                                        | \$ 3,617,031.18 |                 |
| Intereses de los Bonos en oro de Hipoteca Preferente del F.C. Nacional de México, del 4 1/2% a 30 de junio de 1914 y pagaderos en 1° de julio siguiente                          | 1,035,000.00    |                 |
| Intereses de los Bonos en oro de Primera Hipoteca del 4 1/2% del F.C. Veracruz al Pacífico, a 30 de junio de 1914, pagaderos en 10 de julio siguiente                            | 315,000.00      |                 |
| Intereses de los Pagarés Equipo - Serie 10a. del Ferrocarril Central Mexicano a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de julio siguiente                                          | 17,100.00       |                 |
| Intereses de los Pagarés oro de 6% a 3 años- a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de julio siguiente                                                                           | 100,150.00      |                 |
| Intereses de los Bonos en oro de Primera Hipoteca, del 5%, del F.C. Pan-Americano, a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de julio siguiente                                     | 74,200.00       |                 |
| Intereses de los Bonos en oro de Hipoteca General, del 5%, del F.C. Pan-Americano                                                                                                | 68,700.00       | \$ 5,574,800.68 |
| Intereses de los Bonos de Prioridad del 5%, del F.C. Central Mexicano- a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de julio siguiente                                                 |                 |                 |
| Intereses de los Bonos en Libras Esterlinas, de Hipoteca Preferente, del 4 1/2%, del F.C. Internacional Mexicano- a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de septiembre siguiente | 175,500.00      |                 |
| Intereses de los Bonos en oro de Primera Hipoteca Consolidada, del 4%, del F.C. Internacional Mexicano- a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de septiembre siguiente           | 112,173.34      | 287,673.34      |
| Intereses de Pagarés Equipo- Serie 11a., del F.C. Central Mexicano, a 30 de junio de 1914, pagaderos en 22 de septiembre siguiente                                               |                 | 4,410.00        |
| Intereses de Bonos en oro de Hipoteca General Garantizados, del 4%-a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de oct. siguientes                                                     | 1,014,971.50    |                 |
| Intereses de los Bonos en oro de Primera Hipoteca Consolidada, del 4%, del F.C. Nacional de México, a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de oct. siguiente                     | 494,800.00      |                 |
| Intereses de los Pagarés Equipo - Serie 1a. y 2a. del F.C. Central Mexicano- a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de oct. siguiente                                            | 11,250.00       |                 |
| Intereses de los Pagarés de la Cia. Pan-Americana, a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de octubre siguiente                                                                   | 42,720.00       | 1,563,741.50    |
| Intereses de los Pagarés de oro, de 6% a 2 años- a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de diciembre siguiente                                                                   |                 | 267,300.00      |
| Intereses de los Pagarés de oro, de 6% a 3 meses, prorrogados un año, a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de junio de 1915                                                    |                 | 8,100.00        |
| Intereses de los Pagarés de oro, de 6%, Serie "B", a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de enero, 1917                                                                         | 45,292.56       |                 |
| Intereses de los Pagarés de oro, de 6%, Serie "C", a 30 de junio de 1914, pagaderos en 1° de enero de 1917                                                                       | 8,130.90        | 53,423.46       |
| Cupones vencidos, aun no presentados                                                                                                                                             | 4,896,584.54    | 7,759,448.98    |
| Menos: Fondo para redimir cupones                                                                                                                                                | 4,770,784.00    | 1,188,800.54    |
|                                                                                                                                                                                  |                 | 7,879,249.52    |

COMPROMISOS DE LA CIA. LIMITADA DEL F.C. CENTRAL MEXICANO, ASUMIDOS POR FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO:

Porción insoluta en 30 de junio de 1914:

|                                                                                                                       |            |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------|
| Bonos de 5% - Equipo y Colateral - 1a. Serie - con vencimientos escalonados en 1° de febrero de 1915, 1916 y 1917     | 302,000.00 |              |
| Bonos de 5% - Equipo y Colateral - 2a. Serie - con vencimientos escalonados en 1° de agosto 1914, 15, 16, 17, 18 y 19 | 600,000.00 |              |
| Pagarés de Equipo 8a. Serie - con vencimientos escalonados en 17 de agosto de 1914 y cada seis meses despues          | 316,912.60 |              |
| Pagarés de Equipo 10a. Serie - con vencimientos escalonados en 1° de julio de 1914 y cada seis meses despues          | 684,000.00 |              |
| Pagarés de Equipo 11a. Serie - con vencimientos escalonados en 22 de sept. de 1914 y cada seis meses despues          | 324,000.00 | 2,226,912.60 |

OBLIGACIONES DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO, CONTRAIDAS ANTES DE 30 DE JUNIO DE 1914; PERO DE VENCIMIENTO POSTERIOR A ESA FECHA, COMO SIGUE:

|                                                                                    | Vencimiento.    |               |               |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| Fideicomiso de junio 2 de 1913 - Central Trust Company of New York - Trustee       | Junio 1° - 1915 | 53,460,000.00 |               |
| Fideicomiso de diciembre 1° de 1913 - Guaranty Trust Co. of New York - Trustee     | Junio 1° - 1915 | 1,492,000.00  |               |
| Fideicomiso de diciembre 31 de 1913 - Guaranty Trust Company of New York - Trustee | Enero 1° - 1917 | 4,920,682.00  |               |
| Fideicomiso de abril 1° de 1914 - Guaranty Trust Company of New York - Trustee     | Enero 1° - 1917 | 3,019,504.00  |               |
| Fideicomiso de junio 1° de 1914 - Guaranty Trust Company of New York - Trustee     | Enero 1° - 1917 | 1,626,180.00  |               |
| Pagarés de la Compañía Pan-Americana -                                             | Oct. 1° - 1914  | 2,846,457.50  | 67,364,823.50 |

México, D.F., sept. 23, de 1920.

INFORME NUMERO 2.

ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES POR EL GOBIERNO DURANTE

LA EPOCA DEL PAPEL MONEDA.

---

244

INFORME NUMERO 2.

ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES POR EL GOBIERNO DURANTE LA  
EPOCA DEL PAPEL MONEDA.

-----

La administración de los Ferrocarriles Nacionales por el Gobierno, puede dividirse en dos grandes períodos: el primero comprende la época en que estuvo en circulación el papel moneda hasta noviembre de 1916 y el segundo, desde esa fecha en que los ingresos de los Ferrocarriles ya fueron en oro nacional.

El presente informe se contrae al estudio del primer período. Los Ferrocarriles pasaron de la administración de la compañía a ser manejados primeramente por diversos Jefes Militares y después, a la Administración del Gobierno propiamente dicha.

En los primeros meses desde que se inició la revolución para derrocar el Gobierno usurpador de Huerta, se paralizó el tráfico en muchos tramos de las divisiones del norte del país, y a medida que la revolución dominaba esas regiones, se explotaron los Ferrocarriles con muchas dificultades e intermitencias por los diversos Jefes Militares que operaban en esas regiones. De ese modo comenzaron a operarse los tramos de Monclova a Piedras Negras, de Torreón a Chihuahua y El Paso, de Durango a Torreón, etc., etc., conforme lo permitían los azares de la guerra, pues los principales combates entre las fuerzas revolucionarias y las de Huerta se desarrollaron en los lugares por donde pasaban esas líneas en el norte del país, hasta que fué tomada definitivamente la ciudad de Torreón en el mes de abril de 1914.

Desde el mes de mayo de 1914 fué cuando el Gobierno del Sr. Carranza comenzó la explotación de los Ferrocarriles de una manera continuada, abriéndose al tráfico en aquella época los tramos de Monte-

rrey a Matamoros y a ciudad Victoria y extendiendo la explotación de las líneas a medida que las fuerzas revolucionarias avanzaban hacia el centro del país.

Al ocupar la capital de la República en agosto de 1914 todas las líneas del sistema de los Ferrocarriles Nacionales, así como sus oficinas, fueron ocupadas por los empleados del Gobierno que manejaban los Ferrocarriles y los Funcionarios de la Compañía dejaron de entenderse con la explotación de las líneas, que pasaron por completo a la administración del Gobierno.

Los primeros meses en que el Gobierno se encargó de la explotación de los Ferrocarriles, fueron los más difíciles y azarosos. No solamente muchos tramos de vía estaban fuera de su acción directa y manejados independientemente por diversos Jefes Militares, como ya se ha dicho, sino que la guerra civil que volvía a encenderse con la rebelión de la División del Norte, encabezada por Villa, pronto hizo imposible la explotación por parte del Gobierno, de las líneas ferrocarrileras.

A fines de noviembre de 1914, el Gobierno del Sr. Carranza tuvo que abandonar la capital y refugiarse en Veracruz y desde esa época hasta abril de 1915, cuando Villa fué derrotado en Celaya, el Gobierno sólo dominó las líneas del sur de la República, (excluyendo las de Morelos) las de Apizaco a Veracruz y de Manzanillo a Guadalajara, y después, de Tula a San Juan del Río. Todo el resto de las líneas ferrocarrileras del norte estuvieron dominadas por Villa y las diversas fuerzas que estaban de parte del Gobierno convencionista.

Aunque desde que llegaron las Fuerzas Constitucionalistas a la capital de la República en agosto de 1914 todas las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México fueron manejadas de hecho por el Gobierno, fué solamente hasta el 4 de diciembre de ese

año, cuando el Gobierno Constitucionalista expidió el decreto haciéndose cargo de toda la explotación de los Ferrocarriles, con fundamento en lo que dispone la Fracción 10a. del Artículo 145 de la Ley de Ferrocarriles de 1899, organizándose entonces en Veracruz la Dirección de los Ferrocarriles Constitucionalistas dependiente del mismo Gobierno y la cual desde luego quedó encomendada al Ingeniero don Alberto J. Pani.

Lá situación anormal y profundamente agitada en que se encontraba la Nación en aquella época, explica las dificultades muy grandes con que se tropezó en la explotación de los Ferrocarriles, que tenían que ser utilizados preferentemente para necesidades de la campaña entre los diversos partidos que se disputaban el poder.

Grandísimas eran esas dificultades que durante todo el año de 1915, hicieron casi imposible el tráfico comercial hasta el mes de agosto en que fué ocupada nuevamente la capital de la República por el Gobierno Constitucionalista.

Para comprender las dificultades de todo género con que se tropezaba en el servicio de los Ferrocarriles, basta insertar algunos párrafos del informe que rindió el Sr. Pani, Director General, al Presidente de la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales en octubre de 1916.

El Sr. Pani se expresa en los siguientes términos en su interesante informe a que he hecho referencia:

"Después de las continuadas y decisivas victorias del Cuerpo de Ejército del Noroeste, bajo las órdenes del General Obregón, sobre las huestes de Villa, la ocupación definitiva de la Capital de la República a principios de agosto de 1915 dió lugar al problema más serio y más difícil de cuantos ha tenido que resolver la Dirección de los Ferrocarriles Constitucionalistas, a saber:

"El abastecimiento de todos los centros de consumo de una región muy vasta principalmente la Ciudad de México, con una población de medio millón de habitantes y cuya penuria se había exacerbado con el largo asedio que precedió a su ocupación militar mediante la reapertura y normalización del tráfico comercial en las líneas del centro y norte del país, poseídas y manejadas, durante bastante tiempo, por los respectivos Jefes Militares."

"La campaña puso en manos de estos, en efecto, la mayor parte del material rodante: no sólo el asignado especialmente para el servicio militar, de acuerdo con las necesidades de la contienda, sino también el quitado al enemigo, que se consideraba como un verdadero botín de guerra. La generalidad de los referidos Jefes Militares usaba este material rodante, al mismo tiempo que en el transporte de las tropas y de las provisiones de estas, como cuarteles o habitaciones permanentes de los soldados y de sus familias y algunos de ellos, muy frecuentemente, en el servicio de fletes comerciales, dentro de los límites de su respectiva jurisdicción, y para su provecho personal. Estas condiciones excepcionales de comodidad o de lucro para los dueños de la situación constituyeron formidables resistencias para la reapertura y normalización del tráfico, que se sumaron a las dificultades naturales de la reconstrucción de las vías, de los puentes, de los edificios, del equipo, etc., y de la reorganización general del servicio ferrocarrilero".

"Muchos de los primeros esfuerzos de la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas de México, por lo tanto, tuvieron que dedicarse al rescate del material rodante no utilizado propiamente en el servicio militar y a la implantación de ciertas reglas fundamentales de disciplina en el personal. A una gran parte del equipo rescatado había que someterlo, antes de ponerlo al servicio

público, a costosas e importantes reparaciones, debido no sólo al maltrato recibido en la campaña, sino también a las adaptaciones que sufrió para poder ser utilizado como habitación: a muchos carros de carga, por ejemplo, se les hicieron ventanas; los asientos de muchos coches de pasajeros desaparecieron y, en su lugar, fueron construídos, grotescamente, tabiques de madera para transformar dichos coches en carros especiales o en carros de ambulancia, etc., etc. El personal encargado del movimiento de los trenes, por otra parte, además de estar completamente supeditado a los Jefes Militares, era incompetente; los funcionarios y principales empleados tenían grado militar y muchos de ellos simples garroteros o fogoneros habían logrado llegar hasta las superintendencias o las jefaturas de trenes, por méritos en la campaña y no por su aptitud como ferrocarrileros."

"En suma, el mal estado de las vías y del equipo, la falta de competencia y de disciplina en el personal, las constantes e injustificadas intervenciones del elemento militar en los ferrocarriles, principalmente en la parte norte de la República y la acción del bandidaje no reprimido aún, producían, con demasiada frecuencia, accidentes muy caros tanto en dinero como en vidas y obstáculos muy serios a la labor de normalización de tráfico comercial".

Y más adelante el Sr. Pani añade así en su informe:

"Los firmes propósitos del Gobierno Constitucionalista de dominar el militarismo engendrado por la Revolución y establecer el orden administrativo racional, y los esfuerzos enérgicos relativos, han constituido, sin duda alguna, el factor de más trascendencia en la tarea reorganizadora del movimiento ferrocarrilero del país".

"La circunstancia de que muchos funcionarios y empleados de los Ferrocarriles conservaran los grados militares adquiridos en la campaña, estorbaba, tanto al cumplimiento de las resoluciones encamina-

49

das a impedir la intervención perniciosa de algunos miembros del Ejército, en el movimiento de fletes, como a la reorganización eficiente del servicio en general, puesto que la gerarquía ferrocarrilera basada en principios técnicos especiales no podía subordinarse a la militar. Con tal motivo, el C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista y Encargado del Poder Ejecutivo de la Unión, expidió en Piedras Negras el 6 de noviembre de 1915 el Decreto que declara incompatibles los servicios ferrocarrilero y militar".

"El Decreto de referencia, a pesar de la furiosa tempestad de protestas que provocó, fué puesto en vigor y, como consecuencia de esto, quedaron fuera del servicio de los Ferrocarriles todos los Funcionarios y empleados con grado militar que no gestionaron su baja absoluta del Ejército y entre los cuales se contaban: el Superintendente General y varios Superintendentes de División".

Con esas medidas se pudo lograr substituir a los Funcionarios y empleados que habían sido nombrados por los Jefes Militares, por un personal competente, más al corriente del servicio ferrocarrilero y se logró poco a poco comenzar a normalizar el servicio de transportes a pesar de la grande escasez de material rodante y de las malas condiciones en que se encontraba casi toda la vía, que no se había podido reparar convenientemente y que en grandes tramos había tenido casi que reconstruirse de una manera violenta.

-----

Hecho ese resumen sobre el carácter anormal de las condiciones que prevalecieron en los años de 1914 y 1915, se puede comprender que los ingresos netos habidos en los Ferrocarriles fueron en extremo reducidos desde el mes de agosto de 1914 en que tomó el Gobierno la

explotación de todas las líneas del sistema, hasta que el mismo Gobierno pudo dominar completamente el movimiento convencionista y la rebelión de la División del Norte y ocupar nuevamente la capital de la República en agosto de 1915.

Del mes de agosto de 1914 al mes de noviembre del mismo año, en que el Gobierno del Sr. Carranza tuvo que abandonar la capital de la República, los ingresos de los Ferrocarriles fueron más o menos de \$3.000,000 mensuales, pues en los meses de agosto, septiembre y octubre de ese año, hubo tráfico entre la capital y el centro y norte de la República; en el mes de noviembre cuando estalló la rebelión de la División del Norte, los ingresos bajaron a \$1.475,555.73.

Una vez que el Gobierno del Sr. Carranza abandonó la capital, los ingresos bajaron considerablemente, puesto que las líneas que se explotaron fueron solamente, como queda dicho, de Apizaco a Veracruz, el Mexicano del Sur y el Pan-Americano, siendo más o menos el ingreso de todos esos meses, de \$1.200,000, como puede verse en detalle en la Tabla Num. 1 anexa a este informe.

Poco después de la ocupación de Veracruz por el Gobierno Carrancista, empezó a explotarse una parte de la línea de Tampico hacia Monterrey y de Manzanillo a Guadalajara, extendiendo después la explotación hasta González y a parte de las líneas en el Estado de Michoacán, a medida que avanzaban hacia el norte las fuerzas del General Obregón y el país poco a poco era dominado por el Gobierno Constitucionalista. Cuando volvió a ocupar dicho Gobierno la Capital de la República en agosto de 1915, los ingresos de los Ferrocarriles comenzaron a subir nuevamente y como puede verse en la Tabla Num. 1, fueron poco superiores a \$2.000,000 en septiembre de 1915, \$6.600,000 en octubre. \$5.500,000 en noviembre, llegando a \$7.379,402.41 el mes de diciembre de ese año.

En el año de 1916 los ingresos siguieron aumentando no sólomente porque el servicio ferrocarrilero se normalizaba de día en día, sino porque con motivo de la depreciación del papel moneda se aumentaron las tarifas en dicho papel.

En efecto, desde que el Gobierno tomó a su cargo la administración de los Ferrocarriles en agosto de 1914, hasta abril 25 de 1915, las tarifas que se cobraron fueron las mismas que se cobraban cuando las líneas estuvieron manejadas por los Ferrocarriles Nacionales, recibiendo las cuotas en papel moneda a su valor nominal.

El 25 de abril de 1915 se duplicaron las cuotas originales, recibiendo también el papel á su valor nominal, permaneciendo en esta forma las tarifas de fletes hasta el 10. de mayo de 1916. En esa fecha se expidió una circular restableciendo las cuotas primitivas de los Ferrocarriles Nacionales, con la diferencia de que en lugar de recibirse el papel a su valor nominal, se le fijó un valor de 10 ¢, es decir, se decuplicaron en papel moneda las cuotas de los Ferrocarriles Nacionales que se recibían originariamente. Se siguió recibiendo en los Ferrocarriles el papel de Veracruz que en el mercado no tenía ningún valor.

El 5 de julio de 1916 se comenzó a recibir el papel infalsificable a 5 x 1 en pago de los fletes y el papel de Veracruz, a 50 x 1, aplicándose las cuotas de los Ferrocarriles Nacionales, y a eso se debe que en ese mes de julio los ingresos en papel moneda, de los Ferrocarriles, llegaron a la exagerada cifra de \$104.069,845.95. (Vea-se Tabla Num. 1).

Igual cosa sucedió con los pasajes: hasta el 30 de septiembre de 1915 se cobraron los mismos pasajes que en tiempo de la Cía. de los Ferrocarriles Nacionales. En esa época se duplicaron dichas cuotas, admitiéndose siempre el papel moneda a su valor nominal. El 10

de abril de 1916 se cuadruplicaron las cuotas de los Nacionales para los pasajes de 1a. clase y se triplicaron sólomente, para los de 2a., hasta el 1 de mayo del mismo año, en cuya fecha se comenzó a cobrar los pasajes de 1a. clase en un 75% de las cuotas ariginales de las Líneas Nacionales, y los de 2a., en un 50% de dichas cuotas, pero en lugar de recibir el papel moneda en su valor nominal, se recibió sólomente a 10 ¢.

El 5 de julio de 1916 se aplicó la cuota íntegra de los Ferrocarriles Nacionales, para el pago de los pasajes de 1a. clase y la mitad de la cuota para los de 2a., decidiéndose el papel infalsificable a 5 x 1 en estos pagos y el papel de Veracruz a 50 x 1.

El 10. de septiembre de 1916, se duplicaron ambas cuotas, que se fueron aumentando a medida que el papel infalsificable disminuía de valor.

En noviembre 1 del mismo año y en vista de la gran depreciación que tenía el papel infalsificable, se comenzaron a cobrar las cuotas de flete recibiendo el papel al tipo del día, conforme lo fijara el Contador de los Ferrocarriles, y para mediados del mismo mes, como el papel seguía bajando y los empleados pidieron que parte de su sueldo les fuese pagado en oro, se previno que el 50% de los fletes se pagara precisamente en oro nacional, y el otro 50% en papel infalsificable, al tipo del día. En la tabla Num. 1 constan las diversas variaciones proporcionales de las tarifas de fletes y pasajes, en todo el tiempo del papel moneda.

-----

Como la depreciación del papel moneda fué tan intensa y tan rápida, los Ferrocarriles se encontraron en una situación muy embarazosa, pues aunque veían aumentar sus ingresos en papel, el valor de

lo que recibían por el servicio que daban era cada día menor: en la Tabla Num. 2 consta mes por mes lo que importaron los ingresos comerciales en papel moneda y en oro nacional. Es por demás interesante el examen de esas cifras, pues por ellas se ve que en todo el período de papel moneda muy pocos meses el valor de los ingresos en oro fué superior a \$1.000,000 y el mes de julio de 1916, en que alcanzó la cifra de \$2.081,396.91, puede decirse que esta cifra es sóloamente ilusoria, por haberse computado el papel de Veracruz a 50 x 1 - cuando en realidad en el mercado ya no tenía ningún valor.

Para que pueda apreciarse la influencia de la depreciación del papel moneda en los ingresos ferrocarrileros he formado el Estado número 3 en que consta el aumento proporcional de las tarifas de fletes en papel moneda y la disminución que esas mismas tarifas tuvieron efectivamente al convertir el valor de ese papel en oro nacional.

En esa tabla se ve que a pesar de que las tarifas se duplicaron primero, se decuplicaron después a medida que el papel de Veracruz bajaba y bajaba de valor el equivalente en oro nacional que recibía el Gobierno por los fletes disminuía constantemente hasta llegar a ser a principios del año de 1916 la tercera parte del que se cobraba en agosto de 1914. Cuando se recibió el papel infalsificable a 5 x 1 hubo un aumento en el equivalente en oro que se recibía por los fletes, pero ese aumento disminuyó inmediatamente a consecuencia de la gran depreciación que tuvo ese papel obligando a los Ferrocarriles en noviembre de 1916 a recibirlo a su valor nominal en el mercado o sea a \$0.1 1/2 por cada peso infalsificable para poder recibir en oro la misma cuota que se cobraba en agosto de 1914 y atender debidamente los gastos de los Ferrocarriles cuyos empleados exigían que se les pagaran sueldos en oro nacional.

En las cifras de las Tablas número 1 y 2 sólo se ha consignado el ingreso bruto de los Ferrocarriles por flete comercial. Las cifras correspondientes a ingresos del Gobierno, no están consignadas en esas Tablas, no pudiendo precisarse el monto a que se elevó ese servicio por falta de datos completos en la contabilidad de los Ferrocarriles.

Durante muchos meses, hasta noviembre de 1915, casi no se hizo cargo alguno por este concepto en la contabilidad general. (Vease Tabla Num. 4.) Del mes de diciembre de 1915 en adelante, se comenzaron a hacer algunos cargos pero estos mismos son incompletos porque no se habían acabado de depurar las cuentas que se llevaban al Gobierno en los diversos departamentos de los Ferrocarriles. Esos cargos son **deficientes**, muchos de ellos sólo abarcan el movimiento inicial de los trenes militares sin incluir multitud de otros cargos que debieron hacerse por demoras, etc., etc., durante el tiempo en que los trenes eran ocupados por fuerzas militares y estaban en campaña **hasia** que por falta de datos precisos y completos no puede estimarse el verdadero costo del servicio del Gobierno durante el período que analizamos.

Los Ferrocarriles tenían que hacer muchos gastos en oro para la compra de combustible y algunas materias que tenían que importar del extranjero y como sus entradas eran en papel, el esfuerzo para adquirir esas materias era sumamente grande, habiendo tenido necesidad el Gobierno de hacer pagos por cuenta de los Ferrocarriles por muchas compras que en esa época se hicieron y muy principalmente por gran parte de las facturas de combustible.

Según una cuenta que pasó la Tesorería de la Federación en abril de 1917, el Gobierno hizo entregas a los Ferrocarriles de octubre de 1914 a junio de 1916, de las cantidades siguientes:.

de comprobación.

Estas partidas corresponden principalmente a cargos por fletes y pasajes del Gobierno que no se habían podido hacer <sup>efectivamente</sup> ~~efectivamente~~ habiendo otros servicios que nunca se cargaron o que no pudieron justificarse debidamente para figurar en las cuentas.

Si del saldo a favor de la Tesorería de la Nación se dedujeran los cargos por servicios al Gobierno, el saldo resultante sería sin duda alguna a favor de los Ferrocarriles pues como diversas veces hemos repetido hubo épocas en los años de 1914 y 1915 en que la mayor parte del tráfico ferrocarrilero estuvo destinado preferentemente a los movimientos militares en grande escala.

Es fácil comprender por otra parte que en una época tan profundamente perturbada no pudieron llevarse las cuentas de los Ferrocarriles con el Gobierno con la debida exactitud puesto que como queda dicho en muchos casos los trenes militares eran directamente manejados por la Secretaría de Guerra y por diversos Jefes que operaban en campaña y el servicio ferrocarrilero estaba enteramente supeditado al servicio militar.

Por lo mismo, los ingresos por concepto de servicios al Gobierno, así como los pagos hechos a los Ferrocarriles por ese servicio en toda esa época tan agitada no pueden estimarse en cifras precisas y de una manera completa.

-----

La Tabla número 5, anexa a este informe contiene los datos relativos a los rendimientos de la explotación de los Ferrocarriles bajo la administración del Gobierno durante el período del papel moneda. Las cifras correspondientes a los ingresos en esa tabla sólo se re-

|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| En Dólares.                  | 345,339.99.    |
| En moneda metálica nacional. | 1,688,724.07.  |
| En papel moneda.             | 48,076,700.81. |

Por contra los Ferrocarriles entregaron al Gobierno según ese mismo Estado de cuenta que rindió la Tesorería: 3,092.62 en moneda metálica nacional y 15,492,574.05 en papel moneda.

Esos pagos que hizo el Gobierno por cuenta de los Ferrocarriles sólo pueden cubrir una parte del costo del servicio que los mismos Ferrocarriles dieron al Estado en las operaciones militares que muchas veces absorvieron casi por completo el movimiento ferrocarrilero en grandes regiones del país.

En la cuenta llevada por los Ferrocarriles a la Tesorería General de la Nación por efectivo recibido y entregado en esa oficina del Gobierno según las aplicaciones hechas hasta el 30 de noviembre de 1916, aparece un saldo a favor de la Tesorería por \$214,079,365.06 papel moneda que convertido a oro nacional a 50 x 1 equivale a --- \$4,281,587.30.

A este saldo habría que añadir algunas otras partidas que la Tesorería había pagado por cuenta de los Ferrocarriles y que para esa fecha (30 de noviembre de 1916) no estaban debidamente tramitadas para hacerse la aplicación respectiva. Muy particularmente puede hacerse mención de la suma de \$3,487,459.75 oro nacional que se abonaron a la Tesorería en diciembre de 1916 por pagos de combustible que correspondía a erogaciones hechas en el período de papel moneda que se analiza en este informe.

Posteriormente se hicieron otros asientos por operaciones correspondientes a ese mismo período a medida que las cuentas eran depuradas y todavía hay partidas de los años de 1915 y 1916 que no se han cargado o abonado definitivamente al Gobierno por estar pendientes

fieren a los ingresos por flete y pasaje comercial sin incluir el servicio del Gobierno.

En la Tabla número 6 están incluidos en los ingresos los cargos que se hicieron por el servicio del Gobierno que se consideraron como ingresos en las cuentas de los Ferrocarriles.

En ambos casos, ya sea que se tome sólo el movimiento comercial, ya sea que se considere también el monto del servicio oficial como se podrá ver en las cifras de esas tablas, hubo un sobrante en papel moneda en la explotación de los ferrocarriles en aquella época.

Es verdad que en algunas ocasiones, sobre todo en los primeros meses, el Gobierno tuvo que facilitar a los Ferrocarriles algunos fondos y ayudarlos en el pago de algunas cuentas que debían cubrirse en oro nacional, pero en lo general, las entradas de los Ferrocarriles aun considerando sólo el ingreso comercial bastó para cubrir sus gastos en papel y las cantidades que facilitó la Tesorería de la Nación debe considerarse como el pago del servicio oficial por el cual una buena parte no se había hecho cargo alguno al Estado.

Los Ferrocarriles hicieron entrega en diversas épocas al Gobierno de los sobrantes de papel que recogieron en sus cajas. El detalle de esas entregas consta en la Tabla número 7.

Al recibir por fletes y pasajes papel moneda emitido por el Gobierno, no solo en el tiempo en que este papel tenía circulación general en todo el país, sino como sucedió con el papel de Veracruz, aun después de que dicho papel ya no circulaba en el público, y en el caso del infalsificable, cuando ese papel tenía un valor mínimo en el mercado, los Ferrocarriles sirvieron prácticamente para amortizar parte de las emisiones de papel moneda que había lanzado a la circulación el propio Gobierno y por este medio se llegó a amortizar la

suma de \$146.325,377.76 de papel.

El 30 de noviembre de 1916, al dejar de circular el papel infalsificable se convirtieron los saldos de papel moneda en la contabilidad de los Ferrocarriles a oro nacional al 50 por 1. En el estado número 8 consta el balance practicado en esa fecha tanto en oro nacional como en papel moneda.

Según puede verse en ese balance la utilidad obtenida en la explotación de los Ferrocarriles aparece en \$3.451,145.76 oro nacional. Esa utilidad es sólo aparente, puesto que si se tienen en cuenta las pérdidas que había habido en los materiales en existencia en 1914, los desperfectos en la vía y el deterioro del equipo en lugar de haber una utilidad resulta una pérdida de importancia.

En el informe rendido en octubre de 1916 por el ingeniero Pani del cual he citado algunos párrafos, aparecen unos estados en los cuales se aprecia el monto de lo que se tendría que gastar en la reparación de las líneas y de las estaciones. Según esas estimaciones del Sr. Pani las reparaciones en la vía costarían \$27.393,617, las reparaciones de puentes, \$8.558,048 y las de edificios, estaciones e instalaciones de agua costarían \$3.922,000. Además habría que añadir las reparaciones al material rodante y lo que hubiera que pagar como indemnización por la ocupación de las vías.

Aun admitiendo que ese gasto de reparaciones anormales ocasionadas por una época de grandes perturbaciones políticas no se cargara del todo a los gastos de explotaciones de ese período, la parte proporcional que le correspondiera absorbería la utilidad aparente de \$3.451,145.76 que arroja el balance practicado en la contabilidad de los Ferrocarriles el 30 de noviembre de 1916, y daría una pérdida neta de consideración que sólo podrá apreciarse cuando se fije el monto al de las indemnizaciones que deba pagar el Gobierno a la --

Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México.

-----

En resumen, la Administración de los Ferrocarriles Nacionales por el Gobierno en la época del papel moneda, que fué la época más azarosa, no solamente porque tenía que recibirse en los ingresos de los Ferrocarriles un papel que constantemente se depreciaba, sino porque fué el período de mayores trastornos que tuvo la Nación, se puede caracterizar como una época de transición en que las líneas pasaron de la ocupación militar propiamente dicha a un principio de organización que a costa de grandes esfuerzos pudo implantar poco a poco la Dirección de Ferrocarriles, con el objeto de normalizar el tráfico comercial en todo el país, después de una época de grandes conmociones políticas.

En ese período con la abundancia de papel moneda que había en circulación, fué relativamente fácil para los Ferrocarriles cubrir sus propios gastos recibiendo del Gobierno ayuda directa en efectivo para el pago de las cantidades que tenían que erogar en oro y entre las cuales se contaba muy principalmente el combustible.

Los Ferrocarriles en esa época no entregaron al Gobierno propiamente sino el papel sobrante que recogían y no puede decirse que constituyeran una fuente de ingresos para el propio Gobierno como ha pasado en la época posterior cuando vino la circulación metálica.

Aunque el rendimiento de los Ferrocarriles fuera en aumento en papel moneda, convirtiendo esas cifras papel a oro nacional, fué en extremo reducido, sirviendo los Ferrocarriles tan sólo para que el público pudiera amortizar una parte del papel que el Gobierno había

emitido con tanta profusión.

Las cantidades que el Gobierno facilitó a los Ferrocarriles en esa época en dólares, oro nacional y papel moneda, para pago de combustibles y otros gastos, sólo puede considerarse como una parte de lo que el Gobierno hubiera tenido que pagar por fletes y demás servicios extraordinarios si hubiera sido posible cargarle íntegramente el costo de todos los movimientos militares. El examen detenido de los estados anexos al presente informe puede dar una idea de las grandes dificultades que se tuvieron así como de los perjuicios que los Ferrocarriles sufrieron al haber tenido que admitir todos sus ingresos en una moneda que constantemente se depreciaba, y que en varios meses tuvo un valor en extremo reducido.

La pérdida efectiva hasta el 30 de noviembre de 1916, sólo podrá apreciarse cuando se fije el monto de la indemnización que deba pagar el Gobierno a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales y la parte proporcional de dicha indemnización que deba de corresponder al período de papel moneda.

México, D. F., a 11 de octubre de 1920.

Tabla número 1.

INGRESOS BRUTOS COMERCIALES Y AUMENTOS EN LAS CUOTAS DE FLETES Y PASAJES.

| Fechas.      | Total Ingresos<br>Comerciales.<br>Papel moneda. | Aumento propor- Aumento propor-<br>cional en la ta cional en la<br>rifa de carga jeros en papél.<br>en papel. 1a. clase. 2a. clase. |     |      |
|--------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------|
|              |                                                 |                                                                                                                                     |     |      |
| Agosto 1914. | 2.570,064.17.                                   | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Septiembre " | 3.146,639.55.                                   | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Octubre "    | 3.733,977.73.                                   | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Noviembre "  | 1.475,555.73.                                   | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Diciembre. " | 500,044.27.                                     | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Enero 1915.  | 618,992.66.                                     | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Febrero "    | 1.359,546.45.                                   | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Marzo "      | 823,279.84.                                     | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Abril "      | 1.092,376.84.                                   | 1                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Mayo "       | 1.063,104.60.                                   | 2                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Junio "      | 1.134,374.11.                                   | 2                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Julio "      | 802,021.08.                                     | 2                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Agosto "     | 1.667,644.96.                                   | 2                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Septiembre " | 2.210,234.78.                                   | 2                                                                                                                                   | 1   | 1    |
| Octubre "    | 6.656,708.39.                                   | 2                                                                                                                                   | 2   | 2    |
| Noviembre "  | 5.497,389.12.                                   | 2                                                                                                                                   | 2   | 2    |
| Diciembre "  | 7.379,402.41.                                   | 2                                                                                                                                   | 2   | 2    |
| Enero 1916   | 9.373,766.67.                                   | 2                                                                                                                                   | 2   | 2    |
| Febrero "    | 11.186,787.13.                                  | 2                                                                                                                                   | 2   | 2    |
| Marzo "      | 14.266,278.06.                                  | 2                                                                                                                                   | 2   | 2    |
| Abril "      | 16.225,450.08.                                  | 2                                                                                                                                   | 4   | 3    |
| Mayo "       | 20.603,848.51.                                  | 10                                                                                                                                  | 7.5 | 5    |
| Junio "      | 33.439,414.12.                                  | 10                                                                                                                                  | 7.5 | 5    |
| Julio "      | 104.069,845.95.                                 | 50                                                                                                                                  | 50  | 25   |
| Agosto "     | 18.170,059.39.                                  | 5                                                                                                                                   | 5   | 2.5  |
| Septiembre " | 18.771,668.96.                                  | 5                                                                                                                                   | 10  | 5    |
| Octubre "    | 24.721,637.98.                                  | 5                                                                                                                                   | 33  | 17.5 |
| Noviembre "  | 49.556,530.30.                                  | 75                                                                                                                                  | 75  | 37.5 |

Nota:

Las cifras en esta tabla comprenden también los ingresos del Ferrocarril Mexicano hasta el 10. de septiembre de 1916, en que ese Ferrocarril fué devuelto a sus propietarios.

Nota:

Se ha tomado como unidad para la comparación en los aumentos de tarifa de carga y de pasajeros, cuando se cobraban las tarifas originales de los Ferrocarriles Nacionales de México y se recibía el papel pero por peso, es decir a su valor normal para el pago de esas cuotas.

ESTADO QUE MANIFIESTA EL VALOR EN ORO DE LOS INGRESOS EN PAPEL MONEDA.

| Meses.       | Total Ingreso Comercial. | Co- Tipo de Cambio. | Valor en o/n. del Ingreso Comercial. |               |
|--------------|--------------------------|---------------------|--------------------------------------|---------------|
| Agosto 1914. | 2.570,064.17.            | 0.53.               | 1.362,134.01.                        |               |
| Septbre.     | 3.146,639.55.            | 0.40.               | 1.258,655.82.                        |               |
| Octubre      | 3.733,977.75.            | 0.40.               | 1.493,591.10.                        |               |
| Novbre.      | 1.475,555.73.            | 0.39.               | 575,466.73.                          |               |
| Dbre.        | 500,044.27.              | 0.37.               | 185,016.37.                          |               |
| Enero 1915.  | 618,992.66.              | 0.28.               | 173,317.94.                          |               |
| Febrero      | 1.359,546.45.            | 0.26.               | 353,482.08.                          |               |
| Marzo        | 823,279.84.              | 0.22.               | 181,121.56.                          |               |
| Abril        | 1.092,376.84.            | 0.18.               | 196,627.83.                          |               |
| Mayo         | 1.063,104.60.            | 0.17.               | 180,727.78.                          |               |
| Junio        | 1.134,374.11.            | 0.17.               | 192,843.59.                          | 6.152,984.81. |
| Julio        | 802,021.08.              | 0.10.               | 80,202.11.                           |               |
| Agosto       | 1.667,644.96.            | 0.13.               | 216,793.84.                          |               |
| Septbre.     | 2.210,234.78.            | 0.13.               | 287,330.52.                          |               |
| Octubre      | 6.656,708.39.            | 0.14.               | 931,939.17.                          |               |
| Novbre.      | 5.497,389.12.            | 0.14.               | 769,634.48.                          |               |
| Dbre.        | 7.379,402.41.            | 0.12.               | 885,528.29.                          |               |
| Enero 1916.  | 9.373,266.67.            | 0.09.               | 843,539.00.                          |               |
| Febrero      | 11.186,787.13.           | 0.08.               | 894,942.97.                          |               |
| Marzo        | 14.266,278.66.           | 0.05.               | 713,313.93.                          |               |
| Abril        | 16.225,450.08.           | 0.07.               | 1.135,181.51.                        |               |
| Mayo         | 20.603,848.51.           | 0.05.               | 1.030,192.43.                        |               |
| Junio        | 33.439,414.12.           | 0.05.               | 1.671,970.71.                        | 9.461,268.96. |
| Julio        | 104.069,845.95.          | 0.02.               | 2.081,396.91.                        |               |
| Agosto       | 18.170,059.39.           | 0.07.               | 1.271,904.15.                        |               |
| Septbre.     | 18.771,668.96.           | 0.05.               | 938,583.45.                          |               |
| Octubre      | 24.721,637.98.           | 0.03.               | 741,649.13.                          |               |
| Novbre.      | 49.556,530.30.           | 0.01.1/2.           | 743,347.95.                          | 5.776,881.59. |

ESTADO QUE MANIFIESTA EL AUMENTO PROPORCIONAL DE LAS TARIFAS DE CARGA EN PAPEL MONEDA Y LA DIMINUCION DE ESAS MISMAS TARIFAS EN ORO NACIONAL.

| Fechas.      | Tipo de cambio del papel moneda en centavos de peso. | Aumento proporcional de las tarifas de fletes en papel moneda. | Valor en oro del papel moneda recibido en pago de fletes según la proporción columna anterior. | Disminución proporcional de las tarifas de fletes en oro nacional. |
|--------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Agosto 1914. | 53                                                   | 1                                                              | 0.53.                                                                                          | 1.0000                                                             |
| Septbre. "   | 40                                                   | 1                                                              | 0.40                                                                                           | 0.7547                                                             |
| Octubre "    | 40                                                   | 1                                                              | 0.40                                                                                           | 0.7547                                                             |
| Novbre. "    | 39                                                   | 1                                                              | 0.39                                                                                           | 0.7358                                                             |
| Dibre. "     | 37                                                   | 1                                                              | 0.37                                                                                           | 0.6981                                                             |
| Enero 1915.  | 28                                                   | 1                                                              | 0.28                                                                                           | 0.5283                                                             |
| Febrero "    | 26                                                   | 1                                                              | 0.26                                                                                           | 0.4905                                                             |
| Marzo "      | 22                                                   | 1                                                              | 0.22                                                                                           | 0.4150                                                             |
| Abril "      | 18                                                   | 1                                                              | 0.18                                                                                           | 0.3396                                                             |
| Mayo "       | 17                                                   | 2                                                              | 0.35                                                                                           | 0.6600                                                             |
| Junio "      | 17                                                   | 2                                                              | 0.35                                                                                           | 0.6600                                                             |
| Julio "      | 10                                                   | 2                                                              | 0.20                                                                                           | 0.3773                                                             |
| Agosto "     | 13                                                   | 2                                                              | 0.26                                                                                           | 0.4905                                                             |
| Septbre. "   | 13                                                   | 2                                                              | 0.26                                                                                           | 0.4905                                                             |
| Octubre "    | 14                                                   | 2                                                              | 0.28                                                                                           | 0.5283                                                             |
| Novbre. "    | 14                                                   | 2                                                              | 0.28                                                                                           | 0.5283                                                             |
| Dibre, "     | 12                                                   | 2                                                              | 0.24                                                                                           | 0.4528                                                             |
| Enero 1916   | 09                                                   | 2                                                              | 0.18                                                                                           | 0.3396                                                             |
| Febrero "    | 08                                                   | 2                                                              | 0.16                                                                                           | 0.3018                                                             |
| Marzo "      | 05                                                   | 2                                                              | 0.10                                                                                           | 0.1886                                                             |
| Abril "      | 07                                                   | 2                                                              | 0.14                                                                                           | 0.2641                                                             |
| Mayo         | 02                                                   | 10                                                             | 0.20                                                                                           | 0.3773                                                             |
| Junio        | 02                                                   | 10                                                             | 0.20                                                                                           | 0.3773                                                             |
| Julio        | 0.1/2                                                | 50                                                             | 0.25                                                                                           | 0.4716                                                             |
| Agosto       | 07                                                   | 5                                                              | 0.35                                                                                           | 0.6600                                                             |
| Septbre.     | 05                                                   | 5                                                              | 0.25                                                                                           | 0.4716                                                             |
| Octubre      | 03                                                   | 5                                                              | 0.15                                                                                           | 0.2830                                                             |
| Novbre.      | 01.1/2                                               | 75.0                                                           | 1.00                                                                                           | 1.0000                                                             |

Notas:

La primera columna da el promedio nominal de los tipos de cambio del papel moneda.

La segunda columna da el aumento proporcional de los fletes de carga en papel moneda tomando como unidad la tarifa inicial de los Ferrocarriles Nacionales de México, recibiendo el papel moneda a su valor nominal.

La tercera columna da la cifra que corresponde al valor en oro nacional del papel moneda recibido según el aumento que consta en la columna segunda, es decir cuando se suplicaban las tarifas multiplicando por 2 el valor de cada peso, cuando se recibió el papel de Veracruz a 10 por 1 o sea a \$0.10 multiplicando por 10 el valor de cada peso y así sucesivamente el tipo de cambio por la cantidad de billetes de un peso que se recibía por cada peso marcado en la tarifa original.

La columna cuarta da la disminución proporcional de las cuotas en oro nacional tomando como unidad la primera cuota o sea cuando se recibía el papel a la par y dicho papel valía \$0.53 centavos, oro nacional.

En el mes de Julio de 1916 se ha calculado el papel moneda con un valor de medio centavo por haberse recibido en ese mes mucho papel de Veracruz que no tenía valor en el mercado juntamente con algo de papel infalsificable cuyo valor era de 12 a 14 centavos.

ESTADO QUE MANIFIESTA EL INGRESO COMERCIAL Y EL INGRESO POR CONCEPTO DE SERVICIOS AL GOBIERNO.

| Fechas.     | Ingreso bruto comercial. | Ingreso cargado por servicio del Gobierno. | Ingreso bruto Total. |
|-------------|--------------------------|--------------------------------------------|----------------------|
| 1914 Agosto | 2.570,064.17.            | 13.42.                                     | 2.570,077.59.        |
| Septiembre  | 3.146,639.55.            | 12.04.                                     | 3.146,651.59.        |
| Octubre     | 3.733,977.75.            | 63.30.                                     | 3.743,041.05.        |
| Noviembre   | 1.475,555.73.            | -                                          | 1.475,555.73.        |
| Diciembre   | 500,044.27.              | -                                          | 500,044.27.          |
| 1915 Enero  | 618,992.66.              | 411.66.                                    | 619,404.32.          |
| Febrero     | 1.359,546.45.            | 150.21.                                    | 1,359,696.66.        |
| Marzo       | 823,279.84.              | 594.36.                                    | 823,874.20.          |
| Abril       | 1.092,376.84.            | 549.89.                                    | 1,092,926.73.        |
| Mayo        | 1.063,104.60.            | 1,134.84.                                  | 1,064,269.44.        |
| Junio       | 1.134,374.11.            | 1,049.66.                                  | 1.135,423.77.        |
| Julio       | 802,021.08.              | 353.63.                                    | 802,384.71.          |
| Agosto      | 1.667,644.96.            | 481.40.                                    | 1.668,126.36.        |
| Septiembre  | 2.210,234.78.            | 15.15.                                     | 2.210,249.93.        |
| Octubre     | 6.656,708.39.            | 2,355.27.                                  | 6.659,063.66.        |
| Noviembre   | 5.497,389.12.            | 985.46.                                    | 5.498,374.58.        |
| Diciembre   | 7.379,402.41.            | 1,260,879.88.                              | 8.649,282.29.        |
| 1916 Enero  | 9.373,266.67.            | 825,797.12.                                | 10,199,063.79.       |
| Febrero     | 11.186,787.13.           | 1,969,567.93.                              | 12,456,483.96.       |
| Marzo       | 14.266,278.66.           | 1,744,516.71.                              | 16,010,795.37.       |
| Abril       | 16.275,450.08.           | 853,998.33.                                | 17,079,448.41.       |
| Mayo        | 20.603,848.50.           | 6,255,897.23.                              | 26,839,785.79.       |
| Junio       | 33.439,414.12.           | 5,994,597.28.                              | 39,434,011.40.       |
| Julio       | 104.069,845.95.          | 35,622,520.30.                             | 139,692,366.25.      |
| Agosto      | 18.176,059.39.           | 3,945,267.63.                              | 22,115,327.02.       |
| Septiembre  | 18.771,668.96.           | 11,301,698.91.                             | 30,073,367.87.       |
| Octubre     | 24.721,637.98.           | 7,610,813.10.                              | 32,332,451.08.       |
| Noviembre   | 49.556,530.30.           | 31,116,228.93.                             | 80,672,759.23.       |

Nota:

Las cifras que constan en la columna de ingresos por concepto de servicios al Gobierno como puede verse por el monto de esas cantidades, no comprenden sino una parte de los servicios que se dieron por trenes militares, etc., etc., y sobre los cuales en un principio no se hizo cargo alguno al Estado en la contabilidad de los Ferrocarriles.

Esas cifras no representan un ingreso en efectivo sino solamente cargos que se hicieron por ese concepto. El total de estos servicios calculado en las cuentas de ingresos es de \$108,489,993.69. papel moneda. De estos ingresos sólo habían sido tramitadas y cargadas definitivamente en la cuenta del Gobierno Constitucionalista en la contabilidad general de los Ferrocarriles \$93,270,511.02, que es el saldo de esa cuenta, según el balance practicado el 30 de noviembre de 1916, como aparece en la Tabla Num. 3.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS.  
(Administrados por el Gobierno.)  
Departamento de Contabilidad.

ESTADO que muestra los Ingresos y Egresos habidos en las Líneas controladas por la Administración Constitucionalista durante los períodos que a continuación se expresan.

| INGRESOS.                  | Mayo de 1914<br>a junio 1915. | Julio de 1915<br>a junio" 1916. | Julio de 1916<br>a Nov." 1916. |
|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
|                            | P A P E L                     |                                 |                                |
|                            | M O N E D A .                 |                                 |                                |
| Flete Comercial.           | 9.585,687.89.                 | 56.584,815.35.                  | 75.720,171.15.                 |
| Flete de Construcción.     | 13,405.06.                    | -----                           | 26,986.25.                     |
| Pasajes Comerciales.       | 5.740,481.07.                 | 43.570,213.93.                  | 84.822,956.93.                 |
| Express.                   | 1.759,719.70.                 | 24.372,870.60.                  | 48.144,092.96.                 |
| Diversos.                  | 418,662.25.                   | 4,080,714.93.                   | 6,575,535.29.                  |
| Total.                     | 17.517,955.97.                | 128.608,614.81.                 | 215.289,742.58.                |
| =====                      |                               |                                 |                                |
| GASTOS DE EXPLOTACION.     |                               |                                 |                                |
| Conservación de la Vía y C |                               |                                 |                                |
| Construcción.              | 3.520,637.54.                 | 20.518,438.39.                  | 37.099,328.93.                 |
| Conservación del Equipo.   | 2.925,053.26.                 | 24.054,613.47.                  | 46.321,536.87.                 |
| Tráfico y Transportes.     | 6.003,059.13.                 | 29.270,140.14.                  | 57.323,843.56.                 |
| Gastos Generales.          | 743,277.86.                   | 3.384,165.12.                   | 8.327,179.57.                  |
| Total.                     | 13.192,027.79.                | 77.227,357.12.                  | 149.071,888.93.                |
| =====                      |                               |                                 |                                |
| INGRESOS NETOS.            | 4.325,928.18.                 | 51.227,357.12.                  | 66.217,853.65.                 |
| =====                      |                               |                                 |                                |

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS.  
(Administrados por el Gobierno.)  
Departamento de Contabilidad.

Estado que muestran los Ingresos y Egresos habidos en todas las Líneas del Sistema, durante los períodos que a continuación se expresan.

| I N G R E S O S .             | Mayo de 1914 á<br>Junio de 1915. | Julio de 1915 á<br>Junio de 1916. | Julio de 1916 a<br>Nov. de 1916. |
|-------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
|                               | Papel Moneda.                    | Papel Moneda.                     | Papel Moneda.                    |
| Flete Comercial.              | 9.585,687.89.                    | 56.584,815.35.                    | 75.720,171.15.                   |
| Flete Gobierno.               | 4,009.38.                        | 6.652,945.48.                     | 31.079,910.33.                   |
| Flete Construcción.           | 13,405.06.                       | -----                             | 26,986.25.                       |
| Pasajes Comercial.            | 5.740,481.07.                    | 43.570,213.93.                    | 84.822,956.93.                   |
| Pasajes Gobierno.             | -----                            | 12.236,509.96.                    | 58.516,618.54.                   |
| Express.                      | 1.759,719.70.                    | 24.372,870.60.                    | 48.144,092.96.                   |
| Miscelánea.                   | 418,662.25.                      | 4,080,714.93.                     | 6,575,535.29.                    |
| <b>Total Ingresos.</b>        | <u>17.521,965.35.</u>            | <u>147.498,070.25.</u>            | <u>304.886,271.45.</u>           |
| <b>Gastos de Explotación.</b> |                                  |                                   |                                  |
| Conservación de la Vía.       | 3.520,637.54.                    | 20.518,438.39.                    | 37.099,928.93.                   |
| Conservación de Equipo.       | 2.925,053.26.                    | 24.054,613.47.                    | 46.321,536.87.                   |
| Tráfico y Transportes.        | 6.003,059.13.                    | 29.270,140.14.                    | 57.323,843.56.                   |
| Gastos Generales.             | 743,277.86.                      | 3.384,165.12.                     | 8.327,179.57.                    |
| <b>Total Egresos.</b>         | <u>13.192,027.79.</u>            | <u>77.227,357.12.</u>             | <u>149.071,888.93.</u>           |
| <b>Ingresos Netos.</b>        | <u>4.329,937.56.</u>             | <u>70.270,713.13.</u>             | <u>155,814,382.52.</u>           |

Estado que manifiesta las entregas en papel moneda hechas por los Ferrocarriles a la Tesorería de la Nación.

| Fechas.                   | Papel Constituciona-<br>lista. | Papel Veracruz.       | Papel Infalsificable. |
|---------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Octubre 1914.             | 507,000.00.                    |                       |                       |
| Noviembre "               | 1,054,186.55.                  |                       |                       |
| Diciembre "               | 38,463.35.                     |                       |                       |
| Enero 1915.               | 544,070.80.                    |                       |                       |
| Febrero "                 | 219,313.83.                    |                       |                       |
| Marzo "                   |                                |                       |                       |
| Abril "                   |                                |                       |                       |
| Mayo "                    |                                |                       |                       |
| Junio "                   |                                |                       |                       |
| Julio "                   |                                |                       |                       |
| Agosto "                  | 10,880.00.                     |                       |                       |
| Septiembre "              |                                |                       |                       |
| Octubre "                 | 73,969.25.                     |                       |                       |
| Noviembre "               | 1,345.45.                      |                       |                       |
| Diciembre "               |                                |                       |                       |
| Enero 1916.               |                                |                       |                       |
| Febrero "                 |                                |                       |                       |
| Marzo "                   |                                |                       |                       |
| Abril "                   |                                |                       |                       |
| Mayo "                    | 6,000,000.00.                  |                       |                       |
| Junio "                   |                                |                       |                       |
| Julio "                   | 70,423,337.85.                 |                       |                       |
| Agosto "                  |                                |                       |                       |
| Septiembre "              |                                | 23,118,451.00.        |                       |
| Octubre "                 |                                | 8,361,844.40.         |                       |
| Noviembre "               |                                |                       |                       |
| Diciembre "               | 75,272.90.                     | 2,444,361.00.         |                       |
| Enero 1917.               | 34,105.00.                     | 2,657,443.45.         |                       |
| Febrero "                 | 62,439.00.                     | 2,601,244.00.         |                       |
| Marzo "                   | 34,955.00.                     | 445,593.00.           | 15,352,480.50.        |
| Abril "                   | 29,900.00.                     | 831,100.00.           |                       |
| Mayo "                    | 20,083.10.                     | 578,500.00.           | 10,800,000.00.        |
| 1918                      |                                |                       |                       |
| Diciembre                 |                                | 5,038.33.             |                       |
|                           | <u>79,129,322.08.</u>          | <u>41,043,575.18.</u> | <u>26,152,480.50.</u> |
| Resumen.                  |                                |                       |                       |
| Papel Constitucionalista. | 79,129,322.08.                 |                       |                       |
| Papel Veracruz.           | 41,043,575.18.                 |                       |                       |
| Papel Infalsificable.     | 26,152,480.50.                 | 146,325,377.76.       |                       |

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

(Administrados por el Gobierno.)

Balance General, practicado el 30 de Noviembre de 1916.

| Activo.                               | Papel Moneda.             | Oro Nacional.           |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Remesas en Tránsito.                  | \$14,797,360.71.          | \$ 295,947.21.          |
| Tesorero.                             | "35,181,107.52."          | 703,622.15.             |
| Express Constitucionalista.           | "30,977,038.77."          | 619,540.78.             |
| Adiciones y Mejoras.                  | " 573,225.98."            | 11,464.52.              |
| Gobierno Constitucionalista.          | "93,270,511.02."          | 1,865,410.00.           |
| Equipo Adicional.                     | " 8,093.98."              | 161.88.                 |
| Materiales de la Compañía.            | "28,058,360.18."          | 1,657,169.69.           |
| Construcción Línea Durango a Cañitas. | 779,102.62."              | 15,582.05.              |
| Agentes y Conductores.                | "23,220,500.35."          | 464,410.01.             |
| Cuentas por Cobrar.                   | "29,195,592.63."          | 583,911.86.             |
|                                       | <u>\$ 256,060,882.76.</u> | <u>\$ 6,217,220.15.</u> |
|                                       | =====                     | =====                   |
| Pasivo.                               |                           |                         |
| Comprobantes.                         | \$31,311,460.25.          | \$ 626,229.21.          |
| Listas de Rayas.                      | " 6,222,191.92."          | 124,443.84.             |
| Almacén Cuenta de Ajustes.            | " 49,084.20."             | 980.68.                 |
| Pérdidas y Ganancias.                 | "117,757,163.29."         | 3,451,145.76.           |
| Materiales Cuenta de Ajustes.         | " 922,136.58."            | 18,442.73.              |
| Individuos y Compañías.               | " 97,850,341.62."         | 1,957,006.83.           |
| Vías Extranjeras.                     | " 1,948,504.90."          | 38,970.10.              |
|                                       | <u>\$ 256,060,882.76.</u> | <u>\$ 6,217,220.15.</u> |
|                                       | =====                     | =====                   |

Nota: Hay que observar que las cifras consignadas en ese balance no comprenden, como queda dicho en el informe del Sr. Pani, muchas divisiones que fueron explotadas por Jefes Militares y muy particularmente no están incluidos en las operaciones de ese balance los resultados de la explotación de los Ferrocarriles que estaban en la región dominada por la División del Norte, antes y después de que esta división se hubiera rebelado contra el Gobierno del Sr. Carranza, en octubre de 1915.

En el informe que rindió el señor ingeniero don Alberto J. Pani en octubre de 1916 da para los ingresos brutos de los Ferrocarriles en la época del papel moneda cifras distintas de las que constan en la contabilidad de los Ferrocarriles, como sigue:

| Fechas.      | Según el informe del Sr. Pani. | Según la contabilidad de los Ferrocarriles. |
|--------------|--------------------------------|---------------------------------------------|
| Enero 1915.  | 347,366.00.                    | 619,619,404.32.                             |
| Febrero "    | 1.372,548.00.                  | 1.359,696.66.                               |
| Marzo "      | 947,208.00.                    | 823,874.20.                                 |
| Abril "      | 1.200,941.00.                  | 1.092,926.73.                               |
| Mayo "       | 1.177,645.00.                  | 1.014,269.44.                               |
| Junio "      | 1.204,996.00.                  | 1.135,423.77.                               |
| Julio "      | 1.036,371.00.                  | 802,384.71.                                 |
| Agosto "     | 1.432,295.00.                  | 1.668,126.36.                               |
| Septiembre " | 2.165,418.00.                  | 2.210,249.93.                               |
| Octubre "    | 3.268,471.00.                  | 6.659,063.66.                               |
| Noviembre "  | 6.912,178.00.                  | 5.498,374.58.                               |
| Diciembre "  | 9.085,163.00.                  | 8.640,282.29.                               |
| Enero 1916.  | 11.869,160.00.                 | 10.199,063.79.                              |
| Febrero "    | 15.252,544.00.                 | 12.456,483.96.                              |
| Marzo "      | 18.178,866.00.                 | 16.010,795.37.                              |
| Abril "      | 20.664,135.00.                 | 17.079,448.41.                              |
| Mayo "       | 33.942,388.00.                 | 26.839,785.79.                              |
| Junio "      | 41.406,230.00.                 | 39.434,011.40.                              |
| Julio "      | 10.790,102.00.                 | 139.692,366.25.                             |
| Agosto "     | 25.419,534.00.                 | 22.115,327.02.                              |
| Septiembre " | 27.906,340.00.                 | 30.073,367.87.                              |