

70

I N F O R M E      N U M E R O    3.

---

ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES POR EL GOBIERNO DESDE QUE VOLVIO

A CIRCULAR LA MONEDA METALICA NACIONAL EN DICIEMBRE DE 1916.

---

(71)

INFORME NUMERO 3.

ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES POR EL GOBIERNO DESDE QUE VOLVIO  
A CIRCULAR LA MONEDA METALICA NACIONAL EN DICIEMBRE DE 1916.

-----

En el informe número 2 relativo a la Administración de los Ferrocarriles durante la época del papel moneda, vimos que a pesar de que los ingresos de los ferrocarriles aumentaron considerablemente en papel moneda y pudieron cubrirse con ellos todos los gastos de explotación, el equivalente de esos ingresos en oro nacional fué en extremo reducido, no elevándose el promedio mensual del ingreso bruto en todo ese período, ni siquiera a la cifra de un millón de pesos.

Desde que se retiró de la circulación el papel moneda, a pesar de la escasez muy grande de numerario que había en la circulación, los ingresos de los ferrocarriles fueron aumentando hasta alcanzar en los últimos meses la cifra normal que tenían en los tiempos de mayor prosperidad, cuando los ferrocarriles eran explotados por la Compañías propietarias.

Estudiando las cifras correspondientes a ingresos y gastos de explotación mes por mes, desde que comenzó a circular la moneda metálica en diciembre de 1916, se ve que los ingresos han ido en aumento casi constantemente, a medida que las condiciones generales del país se han ido normalizando y ha habido mayor abundancia de moneda en circulación.

Los ingresos que en el año de 1917 fueron de \$52.263,998.20, se elevaron en el año de 1918 a \$59.997,017.16, en el año de 1919 alcanzaron la cifra de \$69.996,838.65 y en los siete primeros meses del presente año, los ingresos han sido de \$51.350,611.94.

Deduciendo de estas cifras los gastos de explotación, se ve que mientras en el año de 1917 hubo un ingreso neto de \$15.325,660.10, ese mismo ingreso fué de \$24.158,545.88 el año de 1918, de ----- \$25.177,506.72 el año de 1919, y en los primeros siete meses del presente año, el ingreso neto ha alcanzado la cifra de \$14.687,633.17. La tabla Num. 1 da, mes por mes, el detalle de los ingresos brutos, los gastos de explotación y los ingresos netos.

Hay que observar que esas cifras corresponden no sólo a las líneas propias de los Ferrocarriles Nacionales de México, sino también a la línea del Interoceánico y del Tehuantepec, que se ha explotado juntamente con ellas.

El 1 de junio de 1917 pasó la línea del Ferrocarril Veracruz al Istmo a explotarse con la del Ferrocarril Mexicano que aunque administrado por el Gobierno se manejaba separadamente del sistema de las líneas nacionales. El día 15 de junio del mismo año pasó la línea del Pan Americano a explotarse juntamente con el Mexicano y Tehuantepec, formándose con estos Ferrocarriles también bajo la administración del Gobierno, un sistema independiente de los Ferrocarriles Nacionales. Este sistema se denominó líneas del Sureste, y por esa causa los ingresos del Ferrocarril Veracruz al Istmo y Pan Americano dejaron de figurar en los ingresos consignados en la tabla Num. 1.

En febrero 1 de 1919 pasaron a formar parte de las líneas del Sureste los Ferrocarriles Interoceánico Oriental Mexicano del Sur y Oaxaca a Ejutla, y los ingresos correspondientes a esas líneas dejaron de figurar también en las cifras de la tabla Num. 1 desde esa fecha.

En agosto 1 de 1919 volvieron a explotarse todas esas líneas con las del sistema de los Ferrocarriles Nacionales terminando la administración separada de las líneas del sureste, y en esa fecha además de esas líneas pasó a administrarse con los Ferrocarriles Nacionales el

Ferrocarril de Tehuantepec comenzando el Ferrocarril Mexicano una administración separada.

Se ve, por lo mismo, que en ese mes de agosto los ingresos subieron de \$4.899,039.63 que habían sido en julio de 1919, a \$6.209,010.01 en agosto del mismo año, habiendo el correspondiente aumento en los gastos de explotación y un aumento en el ingreso neto de medio millón de pesos.

En los últimos meses de la explotación de los Ferrocarriles, los ingresos se han elevado considerablemente, habiendo subido a más de \$7.000,000.00 en los primeros meses del año de 1920, y a más de -- \$8.000,000.00 en los meses de agosto y septiembre.

Los gastos de explotación por otro lado han aumentado en mayor proporción, por lo cual, como puede verse en la tabla, en el ingreso neto no se observan proporcionalmente aumentos de tanta importancia.

En el mes de mayo de 1920 hay un descenso muy considerable en los ingresos debido a que con motivo de la salida del Gobierno del Sr. Carranza, de esta capital, hubo grandes movimientos militares y se paralizó el tráfico comercial por algunas semanas. Los ingresos bajaron cerca de \$2.000,000.00 y sólo se obtuvo un ingreso neto de \$347,978.31.

Las tarifas que se aplicaron durante ese período fueron en lo general las mismas que tenían en vigor los Ferrocarriles Nacionales, aumentándose sólo desde enero de 1917 en un 25% las tarifas especiales y haciéndose ligeros aumentos en algunas otras cuotas, pero en conjunto puede decirse que fuera de ese aumento de 25% a las tarifas especiales, las cuotas que se cobraron en el período citado fueron las mismas que se cobraban cuando las líneas eran explotadas por la Cía. de los Ferrocarriles Nacionales.

Como por otra parte los gastos de explotación habían aumentado en mayor proporción que los ingresos, debido al alto costo de los ma-

74

teriales y a los aumentos en los sueldos y salarios a todo el personal de los Ferrocarriles, para poder hacer frente a ese aumento en los gastos de explotación, se elevaron las cuotas generales de flete en un 25% el día 1 de septiembre del presente año.

A pesar de ese aumento en los fletes de carga los ingresos en el mes de septiembre por \$8.315,039.00 fueron un poco menores que los obtenidos en el mes de agosto porque como la mayor parte de los fletes se documenta por cobrar y había mucha carga atrasada y ya documentada con las antiguas cuotas tuvo que moverse dicha carga sin percibir por ella el aumento de 25% sobre la tarifa general, que se puso en vigor el día 1 de septiembre último. En el mes de octubre ya ha podido observarse un aumento en los ingresos debido al 25% adicional que se ha cobrado en las tarifas de carga.

Hay que observar que en esas cifras de los ingresos brutos están incluidos los rendimientos del express, que han tenido en los últimos tiempos un gran desarrollo. Los ingresos por concepto del express - que en tiempo de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales eran de \$2.000,000.00 al año o sea \$170,000.00 mensuales, se han elevado en los últimos 7 meses a \$1.364,000.00 en promedio.

Muchas personas prefieren pagar las cuotas muy altas del express y mover su carga oportunamente a sufrir todas las demoras y los perjuicios que se tienen con la dificultad de obtener carros de carga cuando se necesitan y conseguir que dichos carros sean llevados a su destino con suficiente rapidez.

Por lo mismo, aunque las tarifas de los Ferrocarriles fueran en lo general las mismas que tuvieron los Ferrocarriles Nacionales en 1912-13, con excepción del aumento en las tarifas especiales, al verse obligado el público a utilizar el express por las dificultades que encontraba en el servicio general de carga resulta que de hecho ha -

ha - habido un aumento considerable en los fletes de los artículos que resistan las cuotas del express.

Por la misma causa de la escasez de equipo y locomotoras y las dificultades muy grandes que ha habido para poder surtir todos los carros de carga que se solicitan y poderlos mover rápidamente, el comercio se ha visto obligado a pagar un recargo extraordinario en forma de comisiones más o menos onerosas, lo que equivale a haber tenido un aumento en los fletes aunque las cuotas del Ferrocarril no hayan aumentado en sí mismas considerablemente.

Al tratar del estado del material rodante insistiré sobre este punto que es muy importante; por ahora básteme hacer notar en este informe que el aumento en los ingresos del express a pesar de las - fuertes cuotas que se cobran por ese servicio, muestra evidentemente que si el Ferrocarril tuviera mayores facilidades para mover la carga no habría necesidad de hacer uso del express en tan grande escala y los ingresos del Ferrocarril aumentarían considerablemente aun sin tener que elevar sus tarifas; por consiguiente, cualquier esfuerzo que se haga para mejorar el equipo producirá desde luego un rendimiento seguro aumentando los ingresos del Ferrocarril.

Para poder hacer una comparación entre los ingresos obtenidos durante la administración de los Ferrocarriles por el Gobierno y los ingresos que tuvieron dichos Ferrocarriles cuando fueron administrados por las Compañías propietarias de las líneas he formado el Estado Núm. 2, en el que inserto los resultados de la explotación de los Ferrocarriles Nacionales en los años de 1909-1912, los del Ferrocarril Interoceánico de 1910-1914 y los del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec de 1909-1911 época en que esas líneas alcanzaron los mayores rendimientos.

El promedio del ingreso mensual de los Ferrocarriles en esos pe-

ríodos es como sigue:

	Promedio mensual, Ingreso bruto.	Promedio mensual, Ingreso neto.
Ferrocarriles Nacionales de México.	5.135.000.	1.956,178.
Ferrocarril Interoccánico.	752.000.	259.023.
Ferrocarril Tehuantepec.	<u>524.000.</u>	<u>227.335.</u>
Total.	6.411.000.	2.442,536.

Los ingresos brutos de los Ferrocarriles administrados por el Gobierno han sido superiores a \$7.000,000.00 a partir del mes de octubre de 1919, con excepción de los meses de abril a junio de 1920 en el que los ingresos bajaron debido a trastornos que sufrió el tráfico con la caída del Gobierno del Sr. Carranza. En los meses de agosto y septiembre del presente año la cantidad recibida por ingresos brutos ha sido superior a \$8.000,000.00 como puede verse en las cifras de la Tabla Num. 1.

Los ingresos netos desde ese mismo mes de octubre, han superado también a la cantidad de \$2.442,536 que como hemos visto, es el promedio mensual de ingreso neto de las líneas administradas por las antiguas compañías; sin embargo dichos ingresos tuvieron un descenso desde abril de 1920 por la paralización del tráfico que trajo consigo el movimiento para derrocar el Gobierno del Sr. Carranza.

En el mes de julio los ingresos brutos volvieron a ser iguales a los que se habían obtenido a principios del año a pesar de que todavía hubo muchos movimientos de trenes militares, pero como en ese mes se cambió la forma de pago liquidando por cédulas a los maquinistas y conductores etc., y pagándoles lo que se les debía atrasado desde el mes de mayo los ingresos netos de los Ferrocarriles sólo fueron un poco superiores a dos millones de pesos y no igualaron el promedio obtenido por las Compañías propietarias cuando estas manejaban sus líneas.

Desde el mes de agosto los ingresos brutos han aumentado y aunque todavía no se reciben todos los datos para saber el resultado de la explotación de los Ferrocarriles en esos meses, es seguro que el producto neto es superior a \$2.500,000.00.

En la Tabla Num. 3 constan los resultados de la explotación de los Ferrocarriles año por año desde el 1 de diciembre de 1916. La columna correspondiente al año de 1920 sólo abarca las operaciones hasta el 31 de julio.

Como puede verse en esa tabla, los ingresos por flete comercial en el año de 1919 alcanzan la suma de \$30.830,973.26 y en los siete primeros meses de 1920 \$20.729,379.93. Esas cifras son inferiores a las que tuvieron las Líneas Nacionales en el año de mayor producción, en el cual por flete de carga hubo un ingreso de \$45.197,748.27, y en los años normales de cuarenta a cuarenta y tres millones de pesos.

Particularmente se observa un aumento de consideración en los ingresos por concepto de express que, en tiempo de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales, eran de \$2.000,000 y en el año de 1919 subieron a \$10.845,773.05. Este aumento en los ingresos del Express, como queda dicho, se debe a que muchas personas tienen que usar de ese servicio por no poderles dar el Ferrocarril todas las facilidades para enviar sus mercancías por el servicio general de carga.

El tráfico de pasajeros ha aumentado considerablemente en los últimos años y de doce millones y medio que era en tiempo de la Cía. de los Nacionales, ha llegado a \$18.000,000 el año de 1919 y a cerca de \$14.500,000 en los siete primeros meses de 1920.

Como los ingresos por servicio del Gobierno no son liquidados

78

en efectivo, sino que sólomente se cargan a la cuenta del Gobierno, todos los gastos de los Ferrocarriles han tenido que cubrirse con sólo el producto de los ingresos comerciales.

Los cargos que se han hecho al Gobierno por servicio ferrocarrilero han variado de \$7.000,000 a \$8.000,000 cada año, teniendo que hacer la advertencia que mucho del servicio que se ha dado al Gobierno no se le carga íntegramente, puesto que casi nunca se le hacen cargos por demoras, etc., así que las cifras anteriores son inferiores a las que debieron cargarse.

Si deducimos esos cargos al Gobierno, que se consideran como ingresos, del monto de los ingresos brutos y sólo consideramos los ingresos efectivos por servicios comerciales, vemos que aun así con sólo el producto de los ingresos netamente comerciales, se han podido

de los gastos de explotación, se ha entregado al Gobierno el 41.07% además de todos los servicios ferrocarrileros que se han dado al mismo Gobierno y por los cuales no ha hecho pago alguno.

Es muy importante hacer observar que teniendo los Ferrocarriles urgente necesidad de fondos para reparar la vía y el material rodante destruido con lo cual se facilitaría el tráfico, y se obtendrían grandes rendimientos, al entregar al Gobierno el 41% de sus ingresos netos comerciales en efectivo ha sufrido grandemente el servicio de los Ferrocarriles, puesto que no se han podido hacer esas reparaciones en la vía, ni se han podido adquirir o reparar locomotoras y equipo, con gran perjuicio de los intereses del público y con gran detrimento de las mismas entradas del Ferrocarril que aumentarían sin duda alguna si tuvieran mayores facilidades para mover el tráfico.

-----

En el Estado número 4 consta el pormenor de la cuenta de los productos de explotación hasta el 31 de diciembre de 1919, último balance general que se ha practicado en la contabilidad de los Ferrocarriles.

Los productos netos de la explotación de los Ferrocarriles, del 1 de diciembre de 1916 al 31 de diciembre de 1919, ascienden a ----- \$64.883,943.86. Sin embargo como a la cuenta de explotación se han cargado diversas partidas por ajustes, pérdidas en cambios por liquidaciones en papel moneda, etc., etc., así como el producto aparente de las líneas durante el período de papel moneda, que al 30 de noviembre de 1916 arrojaba un saldo acreedor de \$3.451,145.76, el saldo neto en la cuenta de productos de explotación después de haber hecho todos esos cargos y abonos, como podrá verse en dicho estado, se eleva a la suma de \$63.669,907.88.

Con ese mismo estado van anexas algunas otras tablas explicando los diversos asientos que se han hecho en esta cuenta, muchos de los cuales provienen de liquidaciones pendientes que no se hicieron en tiempo del papel moneda y de pérdidas por cambios que hubo al convertir las cuentas de papel moneda a oro nacional.

Los estados Nums. 5 y 6 se refieren a los balances generales practicados el 31 de diciembre de 1917 y el 31 de diciembre de 1918.

El estado Num. 7 comprende el balance general practicado el 31 de diciembre de 1919. En la hoja Num. 1 de dicho estado constan los productos generales de la explotación de todos los Ferrocarriles, tanto de los que se explotaban con la denominación de Líneas Nacionales y a cuyos productos se refiere la tabla Num.4 cuanto los productos de la explotación de las Líneas del Sureste, que dieron una utilidad neta de \$9.561,012.96.

Por lo mismo el producto general de la explotación de todos los ferrocarriles se elevó el 31 de diciembre de 1919, a la cifra de -- \$73.759,614.15.

La hoja número 2 de ese mismo estado contiene los saldos del balance general. Las utilidades obtenidas más el saldo acreedor de la cuenta del express, se habían invertido en la siguiente forma: en la construcción de nuevas líneas, \$5.034,581.86; en adiciones y mejoras, ----- \$2.004,461.16; en la cuenta de materiales, \$8.503,203.61; en la adquisición de equipo, \$1.766,453.98; y por último el Gobierno Federal debía para esa fecha \$56.034,766.78: es decir, se había invertido en servicios al Gobierno y en cantidades en efectivo que se le habían entregado, la mayor parte de los productos obtenidos en la explotación de las líneas del ferrocarril, puesto que de los \$73.759,614.15 que había producido la explotación de dichas líneas, \$56.034,766.78, o sea el 76% de esos productos se habían invertido en atenciones del

Gobierno Federal, y solamente \$1.766,453.98 se habían destinado a la adquisición de equipo, que para los Ferrocarriles y para el público, tiene una importancia tan grande y tan capital.

Esta situación sin duda alguna era impuesta por las circunstancias difíciles en que se encontraba el Gobierno cuyos ingresos no bastaban para cubrir muchas necesidades apremiantes de la administración pública viéndose obligado a tomar los sobrantes que había en los Ferrocarriles para aliviar aunque fuera en lo más indispensable el déficit de los presupuestos fiscales, a pesar de que con ello se perjudicaba mucho el servicio ferrocarrilero puesto que al entregar los fondos sobrantes a la Tesorería General de la Nación se descuidaba hacer reparaciones urgentes en la vía y aumentar el material rodante que tan urgentemente necesitaba el público para transportar su carga.

Las entregas de fondos al Gobierno en el presente año han disminuído considerablemente, ascienden en los siete meses de enero a julio de 1920 a la suma de \$2.058,456.37.

Hay que notar que a pesar de la urgencia que había para reparar carros y locomotoras, con lo cual se hubiera aumentado mucho el ingreso de los Ferrocarriles, se emprendió en construcción de algunas líneas nuevas, que no son de vital importancia y a mi juicio, era mucho más urgente y hubiera traído mayores ventajas destinar mayores sumas al aumento del equipo, que la construcción de algunos nuevos ramales.

El Estado Num. 8 contiene los datos relativos al último balance de comprobación que se ha terminado y que corresponde al mes de julio de 1920. Las observaciones que sugiere ese balance son de la misma índole que los que hice al estudiar el balance general del 31 de diciembre de 1919.

Los productos de la explotación en los siete primeros meses de 1920 fueron ~~de~~ superiores a catorce millones a pesar de las pérdidas que hubo con la paralización del tráfico con motivo del derrocamiento del Gobierno del Sr. Carranza.

El saldo de la cuenta de construcción de nuevas líneas aumentó en dos millones de pesos y el saldo acreedor del Gobierno por servicios de ferrocarril y entregas en efectivo subió de cuarenta y seis millones a sesenta y tres millones y medio.

El saldo de la cuenta de adquisición de equipo aparece estacionario a pesar de que se habían invertido algunas sumas en la adquisición de nuevo equipo y de materiales para reparar el que está en mal estado, pero estas sumas aun no se han cargado a esta cuenta porque están pendientes de trámite y aparecen en el saldo del Agente de Compras en las cuentas de Individuos y Compañías.

La Dirección de los Ferrocarriles Nacionales desde la caída del Gobierno del Sr. Carranza, se ha ocupado de toda preferencia del importantísimo problema de aumentar el material rodante y se han hecho grandes esfuerzos para reparar locomotoras y carros y atender las necesidades más urgentes del público en este sentido. Se han pedido grandes cantidades de material para reponer el equipo y tan pronto como puedan obtenerse, se observará un gran alivio en la escasez de carros y locomotoras, que ha sido el mayor obstáculo para el debido desarrollo del tráfico de los Ferrocarriles.

En el próximo informe daré en detalle las cifras correspondientes a esos pedidos, y al mismo tiempo analizaré el estado del material rodante y de las reparaciones que tendrán que hacerse en la vía, no haciéndolo ahora por no tener aún los datos completos a este respecto. Por otra parte este asunto es de la mayor importancia y merece que se le estudie separadamente dedicándole la mayor atención.

El examen atento de los datos sobre el estado de los rendimientos de los Ferrocarriles administrados por el Gobierno desde que dejó de tener circulación el papel moneda, el estudio de todas las tablas y los balances que van anexos al presente informe, lleva a importantes conclusiones, algunas de las cuales pueden resumirse de la manera siguiente:

1o.- Los ingresos han sido superiores en los últimos meses a los que tenían los Ferrocarriles en la época en que las líneas eran administradas por las Compañías propietarias pero como los gastos de explotación han aumentado en mayor proporción que los ingresos brutos debido al alto costo de los materiales, y al aumento en los sueldos y salarios los ingresos netos obtenidos en la explotación no se han elevado tanto pero son ya iguales a los que obtuvieron las empresas ferrocarrileras en la época anterior a la revolución.

2o.- Los ingresos por carga comercial han sido menores que los que obtenían los Ferrocarriles antes de ser administrados por el Gobierno y sólo son el 75% de lo que eran en aquella época por la falta de carros y locomotoras que son insuficientes para mover todo el tráfico que se presenta.

3o.- Los ingresos por concepto de express que eran en tiempos anteriores de dos a dos millones y medio de pesos mensuales se han triplicado pues muchas personas se ven obligadas a pagar las altas cuotas del express por evitarse los perjuicios y demoras que sufren enviando sus mercancías por el servicio general de carga.

4o.- Los ingresos del tráfico de pasajeros también han aumentado en los últimos meses siendo un cuarenta por ciento superiores a los que obtuvieron las empresas ferrocarrileras por este servicio.

5o.- Las tarifas que se han aplicado son las mismas que tuvieron los ferrocarriles anteriormente en lo general. En enero de 1917 se aumentó el 25% en todas las cuotas especiales y posteriormente se

han hecho variaciones en algunas cuotas especiales pero sólo hasta el 10. de septiembre del presente año se aumentaron las tarifas generales de carga en un 25%.

6.- El servicio del Gobierno en los Ferrocarriles ha variado entre siete y ocho millones de pesos al año. Ese servicio se ha cargado sólomente en la cuenta del Gobierno sin representar un ingreso en efectivo.

7o.- Gran parte de los sobrantes en efectivo de la cuenta de explotación de los Ferrocarriles se ha entregado a la Tesorería de la Nación para las atenciones de la administración pública. Otra parte se ha empleado en compra de materiales para reparación de la vía y el equipo y en construcción de líneas nuevas.

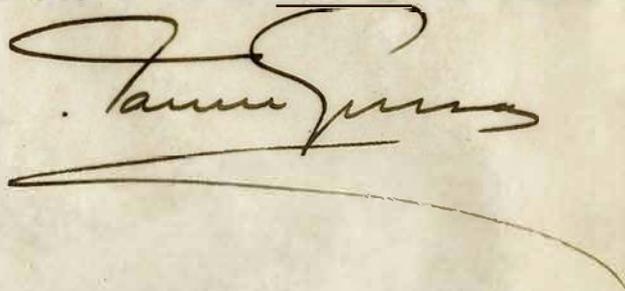
8o.- La deuda del Gobierno tanto por servicios ferrocarrileros que se le han cargado en su cuenta como por las cantidades que se le han entregado en efectivo representaba el 31 de diciembre de 1919 el 76% del producto obtenido en la explotación de las líneas.

Como se desprende de las anteriores conclusiones el rendimiento de los Ferrocarriles a pesar de la situación tan anormal por la que han atravesado en los últimos años es mejor de lo que era de esperarse y es susceptible de mejorar en lo futuro si <sup>a</sup> ese ramo se le concede toda la atención que merece.

Cualquiera que sea la política que se adopte en materia ferrocarrilera, es de la mayor importancia que el Gobierno deje de considerar a los Ferrocarriles como una fuente de ingresos y de disponer de los sobrantes que resultan de la explotación, que pueden destinarse a reparar la vía y a aumentar el material rodante, con gran beneficio del público que tendrá mejor servicio; de los Ferrocarriles, que obtendrán mayores productos y del mismo Gobierno que, mejorando el servicio ferrocarrilero, impulsará el comercio, la industria y la agricultura en todo el país, obtendrá con ello mayores ingresos fiscales,

y tendrá mayores elementos para hacer frente a la indemnización que deba pagarse a las empresas propietarias, por la ocupación de sus líneas, a medida que aumenten los rendimientos de los Ferrocarriles.

México, D. F., a 30 de octubre de 1920.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Francisco Pérez", with a long horizontal flourish underneath.

Al Sr. don

FRANCISCO PEREZ, DIRECTOR GENERAL DE LOS FERROCARRILES  
NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS.

86

Tabla número 1.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACION POR LOS MESES DE  
DICIEMBRE DE 1916 A JULIO DE 1920.

Años y meses.	Ingresos brutos.	Gastos de explotación.	Ingresos netos.
1916.			
Diciembre	2.891,177.49.	2.668,946.33.	222,231.16.
1917.			
Enero	2.971,342.98.	2.772,631.11.	199,211.87.
Febrero	3.027,281.51.	2.662,465.88.	364,815.63.
Marzo	4.115,331.71.	3.140,018.71.	975,313.00.
Abril	4.251,518.10.	3.657,742.00.	593,776.10.
Mayo	4.859,612.96.	3.313,322.89.	1.546,290.07.
Junio	5.153,811.40.	2.534,961.58.	2.618,849.82.
Julio	4.642,034.82.	3.096,812.90.	1.545,221.92.
Agosto.	4.844,060.20.	2.991,839.76.	1.852,220.44.
Septiembre	4.431,302.80.	3.296,977.20.	1.134,325.60.
Octubre	5.195,263.95.	2.763,372.96.	2.431,890.99.
Noviembre	4.638,616.05.	3.336,485.28.	1.302,130.77.
Diciembre	4.133,321.72.	3.371,707.83.	761,613.89.
T O T A L .	52.263,998.20.	36.938,338.10.	15.325,660.10.
1918.			
Enero	4.849,766.22.	2.682,147.35.	2.167,618.87.
Febrero	4.298,021.67.	2.875,535.40.	1.422,486.27.
Marzo.	4.999,412.22.	3.016,669.50.	1.982,742.72.
Abril	4.617,724.69.	3.449,221.66.	1.168,503.03.
Mayo	4.537,745.95.	3.606,735.03.	930,960.92.
Junio	5.814,421.91.	2.092,111.69.	3.722,310.22.
Julio	5.774,217.82.	2.671,928.54.	3.102,289.28.
Agosto.	5.635,932.92.	3.079,584.21.	2.556,348.71.
Septiembre	4.784,572.26.	3.134,829.68.	1.649,742.58.
Octubre	5.024,280.78.	2.548,107.39.	2.476,173.39.
Noviembre	4.336,046.99.	3.636,921.29.	749,125.70.
Diciembre	5.274,873.73.	3.044,629.54.	2.230,244.19.
T O T A L .	59.997,017.16.	35.838,471.28.	24.158,545.88.

Pasa a la hoja siguiente:

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACION POR LOS MESES DE  
DICIEMBRE DE 1916 A JULIO DE 1920.

Años y meses.	Ingresos Brutos.	Gastos de explotación.	Ingresos Netos
<b>1919.</b>			
Enero	4.888,078.70.	2.870,982.73.	2.017,095.97.
Febrero	4.951,305.01.	2.956,037.09.	1.995,267.92.
Marzo	5.221,319.50.	3.056,479.38.	2.164,840.12.
Abril	4.720,875.61.	3.122,619.33.	1.598,256.28.
Mayo	4.999,086.91.	3.185,572.18.	1.813,514.73.
Junio	4.637,236.71.	3.291,679.82.	1.345,556.89.
Julio	4.899,039.63.	3.497,812.85.	1.401,226.78.
Agosto	6.243,567.21.	4.342,068.00.	1.901,499.21.
Septiembre	6.209,010.01.	4.496,814.93.	1.712,195.08.
Octubre	7.181,112.51.	4.540,586.55.	2.640,525.96.
Noviembre	7.547,448.50.	4.692,156.90.	2.855,291.60.
Diciembre	8.468,757.35.	4.736,522.17.	3.732,236.18.
<b>T O T A L .</b>	<b>59.966,838.65.</b>	<b>44.789,331.93.</b>	<b>25.177,506.72.</b>
<b>1920.</b>			
Enero	7.567,176.46.	5.091,837.93.	2.475,338.53.
Febrero	7.924,054.50.	4.925,418.33.	2.998,636.17.
Marzo	8.045,542.82.	5.170,400.47.	2.875,142.35.
Abril	7.238,382.32.	5.374,891.91.	1.863,490.41.
Mayo	5.583,500.51.	5.235,522.20.	347,978.31.
Junio	7.123,776.20.	5.067,344.33.	2.056,431.87.
Julio	7.868,179.13.	5.797,563.60.	2.070,615.53.
<b>T O T A L .</b>	<b>51.350,611.94.</b>	<b>36.662,978.77.</b>	<b>14.687,633.17.</b>

Aun no se acaban de recibir los datos relativos a los ingresos y gastos de explotación en los meses de agosto y septiembre; por eso no se incluyen en la presente tabla.

Los ingresos brutos aproximados según los datos que se han recibido, son como sigue:

En el mes de agosto	\$ 8,372,538.
En el mes de septiembre	" 8,315,089.

INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACION CUANDO LOS FERROCARRILES ERAN MANEJADOS POR LAS COMPANIAS PROPIETARIAS.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

Ingresos brutos. Gasto explotación. Ingreso Neto.

1909.	Julio	4.482,292.17	2.702,300.49	1.779,991.68
	Agosto	4.507,959.89	2.723,437.09	1.784,492.80.
	Septiembre	4.388,905.73.	2.833,057.23	1.555,848.55
	Octubre	4.823,874.09	3.026,269.77	1.797,604.32
	Noviembre	4.946,835.15	3.075,953.74	1.870,881.41
	Diciembre.	5.121,802.24.	3.133,110.87	1.988,691.37
	Enero	5.018,765.43.	3.012,877.00	2.005,888.48
	Febrero	4.952,359.56	3.021,836.65	1.930,472.91
	Marzo	5.740,586.10	3.329,985.58	2.410,600.52
	Abril	5.780,269.87	3.252,278.40	2.527,991.47
	Mayo	5.690,016.17	3.143,527.33	2.541,488.84
	Junio	<u>6.023,480.92.</u>	<u>3.468,604.21</u>	<u>2.560,876.71</u>
	T O T A L .	61.433,147.42.	36.728,313.36.	24.754,829.06.
1910.	Julio	5.276,347.46	3.147,964.73	2.128,382.73
	Agosto	5.138,783.42	3.056,412.19	2.132,376.23
	Septiembre	5.124,243.26	3.098,887.10	2.025,356.16
	Octubre	5.735,959.85	3.215,356.69	2.520,603.16
	Noviembre	5.247,962.50	3.041,995.20	2.205,967.30
	Diciembre	5.370,886.14	3.143,655.15	2.227,230.99
	Enero	5.483,233.91	3.276,346.38	2.206,437.53
	Febrero	5.025,332.21	3.303,693.84	1.717,138.37
	Marzo	5.633,891.24	3.922,633.83	1.731,207.41
	Abril	4.763,789.43.	3.416,310.53	1.347,478.90
	Mayo	3.631,580.75	3.032,956.10	598,624.65
	Junio	<u>5.431,855.83</u>	<u>3.617,582.83</u>	<u>1.814,273.05</u>
	T O T A L .	61.934,421.05	39.279,344.57	22.655,076.48
1911.	Julio	5.582,808.10	3.158,285.48.	2.424,522.62.
	Agosto	5.391,968.88.	3.014,424.71.	2.377,544.17.
	Septiembre	5.287,217.96.	2.923,400.10.	2.363,777.86.
	Octubre	5.494,060.34.	2.827,230.93.	2.666,829.41.
	Noviembre	5.111,254.43.	2.638,933.57.	2.472,270.86.
	Diciembre	5.384,567.93.	2.892,201.99.	2.492,365.94.
	Enero	5.750,406.32.	3.238,229.21.	2.512,177.11.
	Febrero	4.604,383.38.	2.992,530.71.	1.611,852.67.
	Marzo	4.426,966.58.	3.433,186.16.	993,780.42.
	Abril	5.024,128.17.	3.699,036.72.	1.325,091.45.
	Mayo	4.581,984.91.	3.927,422.59.	654,562.32.
	Junio	<u>4.803,043.71.</u>	<u>3.690,282.57.</u>	<u>1.117,761.14.</u>
	T D I T A L .	61.447,790.71.	38.435,254.74.	23.012,535.97.

Promedio Ingreso bruto mensual \$ 5.135,000.

" " neto " " 1.956,178.

Pasa a la hoja siguiente.

59

- II -

FERROCARRIL INTEROCEANICO.

	Ingreso Bruto	Gastos explotación.	Ingreso Neto.
1910-11	8.864,282.44.	5.670,351.21.	3.187,931.23.
1911-12	8.963,155.81.	5.708,892.96.	3.254,262.85.
1912-13	9.121,389.10.	5.866,026.76.	3.255,362.34.
1913-14	9.147,841.82.	6.412,269.96.	2.735,571.86.
	Promedio Ingreso bruto mensual		\$752,013.94.
	"	neto	"259,023.50.

FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC.

	Ingreso bruto.	Gastos explotación.	Ingreso neto.
Primer semestre de 1909.	2.272,843.19.	1.600,428.42.	672,414.77.
Segundo " " 1909.	2.596,111.90.	1.703,402.56.	892,709.34.
Primer " " 1910.	3.590,555.03.	1.825,869.41.	1.764,685.62.
Segundo " " 1910.	3.283,832.89.	1.773,629.02.	1.510,203.87.
Primer " " 1911.	3.465,587.63.	1.791,723.98.	1.673,854.63.
Segundo " " 1911.	3.644,909.26.	1.974,700.51.	1.670,206.75.
	Promedio Ingreso bruto mensual		\$ 523,717.52.
	"	neto	" 227,335.41.

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

ESTADO que muestra los Ingresos y Egresos habidos en todas las Lineas del Sistema, durante los periodos que a continuación se expresan.

G R E S O S.	Diciembre 1916.	Ene. a Dic. 1917.	Ene. a Dic. 1918.	Ene. a Dic. 1919.	Ene. a Julio 1920.
Flete Coml.	1,202,295.89	22,939,654.73	29,175,187.64	30,830,973.26	20,729,379.93
" Gobi.	116,912.19	1,519,335.52	548,159.09	259,420.66	168,114.35
" Construcn.	5,165.58	69,107.96	10,057.44	34,470.64	22,720.01
Pasjs. Comls.	771,558.66	13,092,027.68	14,538,412.05	18,157,471.39	14,476,173.75
" Gobi.	305,883.61	6,167,044.55	6,682,675.16	6,286,842.19	3,522,873.28
Equipaje	9,328.15	192,579.70	184,290.68	243,525.58	165,308.21
Express	430,752.10	6,707,638.17	7,754,048.23	10,845,773.05	9,549,146.00
Telégrafo	2,316.71	21,317.91	62,325.73	63,718.45	48,658.05
Rentas	4,217.40	161,239.38	148,700.28	157,297.07	151,126.72
Equipo Flot.	- - -	10,711.65	15,244.15	62,699.03	- - -
Miscelánea	42,747.20	1,383,340.95	897,916.71	1,264,872.41	839,760.98
" Gobi.	- - -	- - -	- - -	1,278,235.79	772,158.62
Puertos	- - -	- - -	- - -	481,539.13	905,192.04
<b>TOTAL ING.</b>	<b>2,891,177.49</b>	<b>52,263,998.20</b>	<b>59,997,017.16</b>	<b>69,966,838.65</b>	<b>51,350,611.94</b>
<b>E G R E S O S .</b>					
Via	638,746.07	8,188,710.32	8,464,581.16	12,367,250.29	9,924,475.38
Eq <sup>o</sup> po	718,344.76	10,223,242.83	10,870,533.22	10,954,765.48	8,556,194.72
Transportes	1,184,048.59	16,400,904.18	14,456,073.77	18,583,911.30	15,261,860.62
Gtos. Grales.	127,806.91	2,125,480.77	2,047,283.13	2,514,669.61	2,148,856.31
Puertos	- - -	- - -	- - -	368,735.25	771,591.74
<b>TOTAL EGRS.</b>	<b>2,668,946.33</b>	<b>36,938,338.10</b>	<b>35,838,471.28</b>	<b>44,789,331.93</b>	<b>36,662,978.77</b>
<b>ING NETOS.</b>	<b>\$ 222,231.16</b>	<b>15,325,660.10</b>	<b>24,158,545.88</b>	<b>25,177,506.72</b>	<b>14,687,633.17</b>

México, octubre 15 de 1920.

ME/ssv.

CONTADOR DE EGRESOS.

PRODUCTOS DE EXPLOTACION.

Fecha.		Parcial e		DEBE.	Haber.	Saldo acreedor al final de cada año
		DEBE.	Haber.			
1916.-Nov. 30.-	saldo por utilidad en el periodo papel moneda de agosto de 914, a noviembre 30-916. Ajuste cuenta de un Pagador.....	81.20	3.451.45.76			
1917.-Jun.30.-	Producto en la Explotacion en dicbre.916. Producto en la Explotacion Enero 1º a -- junio 30 de 1917..... Saldo Cuenta de Cambio..... Impuestos.....	346,824.08 4,081.72	222.31.16 6.298.256.49			3.451,064.56
1917.-Dic.31.-	Producto en la Explotacion de julio 1º a diciembre de 1917..... Saldo Cuenta de Cambio..... Impuestos.....	900,573.32 4,760.51	9.02.31.61			6.169,581.85
1918.-Dic.31.-	Ajustes y Perdidas varias cuentas al -- anexo A..... Productos en la Explotacion de enero 1º a diciembre 31 de 1918. Saldo c/ F.C. San Rafael y Atlixco..... Saldo Cuenta de Cambio <sup>3/4</sup> Anexo B..... Ajuste Cuenta de Materiales..... Ajuste Cuenta de Almacen..... Impuestos..... Intereses y Descuentos..... Saldo Cuenta Ferrocarril Mexicano.....	4,496,951.72 960,060.81 448,635.09 35,807.68 7,357.72 492,736.01	4.20.31.96 24.156.45.88 51.75			8.122,069.78 4.204,431.96 21.947,148.15
1919.-Dic.31.-	Ajustes y Perdidas según Anexo C..... Producto de la Explotacion de Enero 1º a diciembre 31 de 1919. Liquidacion F.C. Veracruz al Istmo..... Liquidacion " Interoceanico..... Liquidacion " Oriental..... Liquidacion " Mexicano del Sur..... Liquidacion " Oaxaca a Ejutla..... Saldo Cuenta de Cambio..... Ajuste Cuenta de Material..... Intereses y Descuentos..... Cargo a Cta. Administracion Lineas Sureste..... Liquidacion F.C. Mexicano..... Liquidacion " Pan-Americano..... Liquidacion Lineas del Sureste..... Ajuste Cuenta de Almacenes..... Impuestos.....	482,634.48	25.17.606.72 07.81 512.680.33 6.364.32 98.807.94 2.101.24 322.779.72 235.621.38 11.090.22 43.139.66	482,634.48		17.717,048.60 39.181,562.27
	Ajustes y Perdidas según Anexo D..... Saldo Producto Neto.....	1.633,824.16 63.669,907.88		1.633,824.16 63.669,907.88		26.122,169.77 63.669,907.88
		73.780,065.95	73.780,065.95	65.786,366.52		65.786,366.52

R E S U M E N .

	DEBE.	H A B E R .	DEBE	H A B E R .
Productos de Explotacion en la epoca - Papel Moneda desde 1914 a noviembre-30 de 1916.....				3.451,145.76
Productos de Explotacion de 1º de diciembre de 1916 a 31 de diciembre de -- 1919.....				64.883,943.86
Perdidas y Ajustes según Anexos.....	3.379,584.53	4.440.105.09		760,720.56
Cambio.....	5.744,349.12	322.779.72	5.421,569.40	
Impuestos.....			62,352.78	
Intereses y Descuentos.....	7,357.72	11.090.22		3,732.50
Liquidacion Lineas Ferrocarriles.....	616,713.92	671,001.30		54,287.38
Saldo Producto Neto de la Explotacion			63.669,907.88	
			69.153,830.06	69.153,830.06



FERROCARRILES CONSTITUCIONALISTAS DE MEXICO.  
Departamento de Contabilidad.

ASIENTO DE DIARIO N° 180.- MARZO DE 1 9 1 8 .

C A M B I O .

3.997,999.07

a COMPROBANTES.

3.997,999.07

\$3.997,999.07 \$3.997,999.07

Este asiento de Diario se expide para ajustar la cuenta de "COMPROBANTES", de acuerdo con los que estan pendientes de pago en los Indices respectivos hasta el 31 de diciembre de 1917, pues debido a que el saldo que arrojava esta cuenta en noviembre 30 de 1916, se redujo 50 veces para llevar la contabilidad en oro nacional, y a que ahi habia registrados Comprobantes "Valor Oro", en papel a distintos tipos de cambio, los cuales al pagarse por la Caja y la Sección de Libros, se cargaron integros en Oro sin afectar la cuenta de "CAMBIO", el saldo de "Comprobantes" aparecia deudor en vez de acreedor como es lo correcto (Véanse los detalles anexos) (Dicho detalle consta en el expediente respectivo del archivo de los Ferrocarriles).

CORRECTO:

APROBADO.

J. Zertuche,  
CONTADOR DE EGRESOS.

I.S. Rodriguez,  
CONTADOR.

NOTA :-El asiento anterior explica porqué hubo en la cuenta de Cambios un saldo tan elevado, pues solamente para ajustar la liquidación de Comprobantes en Papel Moneda, hubo que cargar en la cuenta mencionada la suma de \$3.997,999.07.



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

Tabla No 4  
 Anexo C.

95

ESTADO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS EN 31 DE DICIEMBRE DE 1918.

Cancelación de Cuentas por Cobrar,.....	156,628.07	Por diferencia entre el saldo de los libros y el valor de las Cuentas por Cobrar a mano- expedidas a cargo de los Gobiernos de los Es- tados,.....	66,403.15
corrección por diferencias y aplicaciones relacio- nadas con cuentas por cobrar después del ajuste-- que se hizo del saldo de su cuenta en sept. 917.--	102,439.10	por la cancelación de varios comprobantes - por pagar,.....	5,831.03
Por cantidades perdidas en asaltos y ajuste en las cuentas de diversos Pagadores,.....	102,736.05	Saldo traspasado a - la cuenta de "PRODUCTOS DE EXPLOTACION"....	482,634.48
Importe del crédito dado a la Empresa del F.C.N.-- de Tehuantepec por renta de sus carros Causada -- en los meses de diciembre de 917, a abril de 917,--	168,538.16		
Para saldar correcciones pendientes en las cuentas de varios Jefes de Estación,.....	14,709.83		
Ajuste de la cuenta de Boletas de Tiempo.....	6,344.62		
Ajuste en la cuenta de Listas de Raya.....	1,669.34		
Ajuste en la cuenta de Materiales de la Compañía..	1,407.83		
Ajustes Varios,.....	295.66		
	<u>554,868.66</u>		<u>564,868.66</u>

CUENTA DE PRODUCTOS DE EXPLOTACION.

Traspaso del saldo de la cuenta de Pérdidas y Ganacias,.....	482,634.48	Saldo anterior,.....	21,947,148.15
Saldo de esta cuenta segun hoja de -- Balance General,.....	<u>39,181,562.27</u>	Neto de Explotación en el año de 1918...	<u>17,717,048.60</u>
	<u>39,664,196.75</u>		<u>39,664,196.75</u>

México, abril 10 de 1919.

96

BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE  
DE 1917.

-----  
ACTIVO.

Construcción. Nuevas Líneas Adic.y Mejoras.	1.972,625.47.
Materiales, de la Compañía.	7.071,576.34.
Equipo.	431,948.10.
Caja. Tesorería.	561,943.68.
Agentes y Conductores.	830,089.09.
Remesas en Tránsito.	<u>1.268,388.62.</u> 2.660,421.39.
Servicio del Gobierno.	111,478,181.38.
Cuentas por liquidar.	4.688,353.93.

PASIVO.

Productos de explotación.	21.947,148.15.
Express.	953,591.27.
Ajuste Materiales.	500,000.00.
Tesorería de la Nación	<u>44,902,367.19.</u>
	28.303,106.61. 28.303,106.61.

C U E N T A S P O R L I Q U I D A R .

Cuentas por cobrar.	2.170,934.32.
Individuos y Compañías.	1.230,672.43.
Comprobantes y listas de rayas.	1.455,665.56.
Vías extranjeras.	168,918.38.
Saldo.	<u>4.688,353.93.</u>
	4.857,272.31. 4.857,272.31.

Nota.

Para el detalle de la cuenta de productos de explotación, vease la Tabla número 4.

98

BALANCE GENERAL AL 31 DE

BRE

1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		
41		
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		
51		
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60		
61		
62		
63		
64		
65		
66		
67		
68		
69		
70		
71		
72		
73		
74		
75		
76		
77		
78		
79		
80		
81		
82		
83		
84		
85		
86		
87		
88		
89		
90		
91		
92		
93		
94		
95		
96		
97		
98		
99		
100		

5.479,831.92.  
9.829,036.06.      9.829,036.06.



BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1919.

	<u>D E B E</u>	<u>H A B E R</u>
CONSTRUCCION NUEVAS LINEAS:		
Durango a Cañitas.....	2,658,885.35	
Saltillo a Oriente.....	643,266.68	
Cuatro Ciénegas a Sierra Mojada.....	1,703,591.16	
Llano Grande a Mazatlan.....	16,755.82	
Tepehuanes a Guanaceví.....	3,202.05	
Allende a Las Vacas.....	8,880.80	
	5,034,581.86	
ADICIONES Y MEJORAS .....	2,004,461.16	
MATERIALES DE LA COMPANIA .....	8,503,203.61	
ADQUISICION DE EQUIPO.....	1,766,453.98	
GOBIERNO FEDERAL:		
Por servicio Ferrocarrilero.....	36,678,987.36	
Por saldo cuenta Fondos con Tesorería de la Nación.....	19,355,779.42	
	56,034,766.78	
EXISTENCIA EN EFECTIVO:		
En Caja en Mexico, Chihuahua, Rincon Antonio y Eagle Pass.....	1,450,597.25	
Cuenta Agentes y Conductores.....	619,915.53	
Remesas en Transito.....	1,340,762.78	
	3,411,275.56	
CUENTAS POR LIQUIDAR:		
Cuentas por Cobrar.....	3,255,374.62	
Cuentas Reembolsables.....	749,477.13	
Lineas del Sureste.....	709.97	
Individuos y Compañías.....	1,563,473.28	
	5,569,035.00	
	82,323,777.95	
		82,323,777.95

001  
100

D E B E . B A L A N C E A L 3 1 D E J U L I O D E 1 9 2 0 . H A B E R .

CONSTRUCCION DE NUEVAS LINEAS:

De Durango a Cañitas.....	2,752,752.20	
De Saltillo a Oriente.....	900,302.14	
De Cuatro Ciénegas a Sierra Mojada.....	2,463,386.31	
De Llano Grande a El Salto.....	1,029,433.67	
De San Marcos a Tepic.....	41,683.86	
De Allende A Las Vacas.....	26,019.17	7.213,577.35

ADICIONES Y MEJORAS..... 1.712,519.11

MATERIALES DE LA COMPANIA..... 8.729,750.95

ADQUISICION DE EQUIPO..... 1.783,453.98

GOBIERNO FEDERAL:

por servicio Ferrocarrilero.....	42,123,014.19	
Saldo c/fondos con Tesorería de la Nación.....	21,418,235.79	63.541,249.98

EXISTENCIA EN EFECTIVO:

en Caja en México, Rincón Antonio - Chihuahua, Eagle Pass y San Antonio Tex.....	2,605,702.11	
Cta. Agentes y Conductores.....	701,023.74	
Remesas en Transito.....	1,488,859.21	2.189,882.95
		4.795,585.06

CUENTAS POR LIQUIDAR:

Cuentas por Cobrar.....	3,440,018.94	
Cuentas Reembolsables.....	201,126.10	
Individuos y Compañías.....	7,633,131.46	11.274,276.50

IMPUESTOS..... 4,273.40

PERDIDAS Y GANANCIAS..... 631,396.93

F.C.MEXICANO Y VERACRUZ A ALVARADO ADMINISTRADOS POR EL GOBIERNO. 250,000.00

99.936,083.26

PRODUCTO NETO DE EXPLOTACION,

Saldo del 31 de diciembre de 1919..... 73.759,614.15

DEPARTAMENTO DE SEGUROS..... 116,298.52

DEPARTAMENTO DE EXPRESS..... 4.234,979.70

CUENTAS POR LIQUIDAR:

Vias Extranjeras.....	1,133,237.70	
Comprobantes.....	3,274,101.55	
Listas de Raya.....	2,317,664.03	6.725,003.28

PRODUCTO VENTA MATERIAL VIEJO..... 130,391.09

INTERESES Y DESCUENTOS..... 15,430.24

CAMBIOS..... 265,024.93

MATERIALES C/ AJUSTES..... 1,648.48

INGRESO NETO EN LA EXPLOTACION DE LAS LINEAS..... 14.687,632.87

99.936,083.26

101

I N F O R M E      N U M E R O    5 .



S O B R E   E L   E S T A D O   D E   L A S   V I A S   F E R R E A S .



102

I N F O R M E    N U M E R O    5 .

S O B R E   E L   E S T A D O   D E   L A S   V I A S   F E R R E A S .

-----

Al analizar los rendimientos de los ferrocarriles hice notar que casi todas las campañas militares durante el período revolucionarios se desarrollaron a lo largo de las vías férreas, pues siendo estas arterias principales de tráfico, los lugares estratégicos por donde tenían que hacerse los grandes movimientos de tropa y de pertrechos de guerra, es natural, que para impedirlos, para dominar militarmente en las diversas regiones del país, las fuerzas militares, en todas las contiendas armadas, trataron de obstruir esas líneas para que el enemigo no pudiera recibir auxilios y refuerzos o bien por el contrario, comprendiendo las fuerzas beligerantes la importancia de tener expeditas sus comunicaciones las defendieran efectuándose en las inmediaciones de los ferrocarriles los principales combates. Por estos motivos las vías ferreas fueron durante toda la época de nuestros trastornos civiles uno de los principales objetivos que se disputaron las diversas fuerzas que andaban en campaña.

En tal virtud, grandes tramos de vía en todas las divisiones fueron destruidos una y varias veces, sufriendo el tráfico con este motivo muy grandes trastornos.

Las líneas en el norte del país sobre todo resintieron las mayores destrucciones; las vías en el estado de Chihuahua, la línea entre Torreón y Durango, <sup>La Colonia Zac</sup> ~~Zacatecas~~ y Juárez, Torreón y Paredón, la anti-

*Wing al Istmo Oaxaca  
y  
Cuba  
y  
Venezuela*

103

gua vía del Coahuila y Pacífico fueron reconstruidas varias veces para poder reanudar el tráfico después de cada nueva insurrección y en algunos casos aun en el curso mismo de la campaña.

La urgente necesidad de abrir al tráfico los tramos de vía destruidos, absorbió por mucho tiempo todos los elementos del ferrocarril e hizo imposible que se dedicara la debida atención a reponer los durmientes y los rieles que se necesita renovar constantemente en toda vía férrea para conservarla en buen estado de servicio.

Por dos o tres años fué imposible casi por completo, hacer esas reparaciones normales en la vía que tuvo que resistir en malas condiciones un tráfico que era urgente se moviera aunque con grandes dificultades, puesto que los trenes tenían que correr más despacio y llevar menor cantidades de carga, dando origen también el mal estado de los durmientes y terracerías, a descarrilamientos y otros trastornos, así como a mayor deterioro del material rodante.

La historia de las vicisitudes de las vías férreas en los últimos años está íntimamente ligada al desarrollo de nuestras contiendas armadas, y estaría fuera de los límites de este informe entrar a estudiarlas en detalle; baste señalar, que repetidas veces grandes tramos de vía después de haber sido destruidos, fueron reparados con toda urgencia y de una manera provisional para abrirse al tráfico, a medida de que la paz pública se restablecía o había una tregua de cierta duración que permitiera llevar adelante reparaciones más formales en la vía.

A veces esos trabajos de reconstrucción y de reparación de las líneas se hacían por las fuerzas rebeldes que lograban obtener ventajas sobre el Gobierno en alguna región, otras veces en casos de mucha urgencia, por las fuerzas militares del propio Gobierno independientemente de los ferrocarriles y por estas causas no se podría apre-

104

ciar, ni aun aproximadamente, lo que ha costado reconstruir las vías férreas y ponerlas nuevamente en servicio después de las destrucciones, más o menos grandes y frecuentes, que sufrieron durante el período de nuestras guerras civiles.

Es de justicia reconocer que las reconstrucciones y reparaciones de las líneas se hicieron con bastante rapidez y que a pesar de los pocos elementos con que se ha contado y de las grandes dificultades que ha habido, las vías férreas se han mantenido en explotación y, a costa de grandes esfuerzos, se han ido mejorando y poniendo en buen estado de servicio.

Para que se tenga una idea de los trastornos habidos en el tráfico ferrocarrilero en todo este período, se consigna en el Estado No. 1 un detalle de las interrupciones que se registraron en los diversos tramos de cada división.

A pesar de que los datos que aparecen en ese estado son los más exactos que se han podido tomar y demuestran en conjunto la importancia de las interrupciones del servicio en todas las líneas, es indudable que no están señaladas todas las paralizaciones de tráfico habidas en los años de 1914 y 1915, cuando tenían lugar los mayores trastornos políticos y vastas regiones del país pasaron del dominio del Gobierno al de otras partidas revolucionarias y viceversa absorbiendo el servicio militar gran parte del tráfico ferrocarrilero. Por lo mismo, esas cifras sólo deben tomarse como aproximadas de 1914 a mediados de 1916 y casi completas para los últimos años en que el servicio ferrocarrilero se ha ido normalizando en todo el país.

Hay que observar que algunos tramos que se consideran con tráfico suspendido en esos años fueron operados independientemente por las fuerzas villistas que dominaban en las regiones del norte de la República.

Para que pueda juzgarse mejor la importancia de los datos presentados en las diversas tablas que forman el Estado núm. 1, he formado un resumen en el Estado núm. 2 mostrando para cada año el porcentaje de kilometraje que no fué operado debido a las interrupciones en la vía férrea.

La parte proporcional que estuvo sin explotarse, según ese estado es como sigue:

Porciento del kilometraje que no se explotó por interrupciones en la vía según datos Estados núms. 1 y 2.

Agosto a Dbre. 31 de 1914	17.93 %
Año de 1915	31.37 %
Año de 1916	18.90 %
Año de 1917	10.49 %
Año de 1918	9.41 %
Año de 1919	8.28 %
Enero a Agosto 31 de 1920	7.25 %

Como acabo de indicar, las interrupciones de tráfico señaladas en el Estado núm. 1 de agosto de 1914 a mediados de 1916, y aun <sup>en</sup> 1917, no pueden considerarse completas y por lo mismo se debe aumentar en esa época el porcentaje de kilometraje que estuvo fuera de la explotación para llegar a una cifra más cercana a la realidad.

No se podría fijar de una manera exacta y precisa el porcentaje de kilometraje no operado que tendría que añadirse por interrupciones de vía no registrados en aquella época, y por la ocupación de las líneas y la paralización del tráfico ocasionado por las exigencias militares. Se tendrá que estimar, por lo mismo, aproximadamente el kilometraje que por estas causas estuvo fuera de explotación y esas cifras aunque estimativas servirán para dar mejor idea de la verdadera importancia de la interrupción de la vía férrea y del esfuerzo que ha

106

tenido que hacerse para regularizar nuevamente el servicio en todas las líneas.

	Kilometraje no explotado según los datos contenidos en los Estados números 1 y 2.	Estimación aproximada de las interrupciones de vía que no se consiguieron en los Estados núms. 1 y 2.	Total no explotado.
Agto. a Dbre.31 de 1914.	17.93%	20 %	37.93%
Año de 1915	31.37%	25 %	56.17%
Año de 1916	18.90%	15 %	33.90%
Año de 1917	10.49%	5	15.49%
Año de 1918	9.41%	-	9.41%
Año de 1919	8.28%	-	8.28%
Enero a Agto.31 de 1920.	7.25%	-	7.25%

Durante los primeros años, cuando la paralización del tráfico era mayor por las grandes interrupciones en la vía y cuando debido a los trastornos revolucionarios estaban paralizados una gran parte de nuestros minerales y negociaciones industriales, fué menos sensible la falta de material rodante y el tráfico reducido que los ferrocarriles podían mover tenía mayores facilidades de manejarse a pesar de que el equipo ferrocarrilero había disminuído en un 35% en promedio como se indicó en el Informe núm. 4.

En los últimos años, a medida de que la situación de las líneas fué mejor y se abrieron al tráfico los principales tramos que habían estado fuera de servicio, se sintió en mayor grado la falta del equipo destruído no sólomente porque aumentó el número de kilómetros que debía atenderse con esa cantidad reducida de material rodante sino también porque al mejorar la situación interior del país y restablecerse las comunicaciones, se iniciaron trabajos en muchas minas, renació la actividad mercantil e industrial y hubo más demanda de ca-

rros y más dificultades para poder atender el tráfico debidamente.

-----

Las cantidades gastadas en mantenimiento y conservación de la vía han sido las siguientes:

	Gastado mantenimien- to vía.	Gasto total ex-plotación.	Porciento de lo gastado en mantenimiento vía en el gasto total explotaci
P A P E L M O N E D A .			
Mayo de 1914 a Junio 30/1915	3.520.637.54	13.192.027.79	26.68 %
Julio 15 a Ju- nio 30 de 1916.	20.518.438.39	77.227.357.12	26.57 %
Julio 1916 a Nvbre. 30 de 1916.	37.099.328.93	149.071.888.93	24.89 %

M O N E D A N A C I O N A L .			
Dbre. de 1916	638.746.07	2.668.946.33	23.93 %
Año de 1917	8.188.710.32	36.938.338.10	22.16 %
Año de 1918	8.464.581.16	35.838.471.28	23.62 %
Año de 1919	12.367.250.29	44.789.331.93	27.61 %
Enero a Septien- bre de 1920.	13.130.577.55	48.398.970.60	27.13 %

Las cantidades gastadas por este mismo concepto por la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México fueron como sigue:

1908-09	7.483.894.80	33.214.370.36	22.53 %
1909-10	9.704.299.84	36.728.318.36	26.42 %
1910-11	11.161.931.14	39.279.344.57	28.42 %
1911-12	11.340.034.17	38.435.254.74	29.50 %
1912-13	8.076.638.05	36.243.946.66	22.28 %

En los años de 1914 y 1915 una gran parte de las cantidades que aparecen gastadas en conservación y mantenimiento de vía, se destinaron a cubrir el costo de las reparaciones urgentes que hubo que hacer para abrir provisionalmente al tráfico las líneas, después de aquel período de grandes trastornos políticos, cuando el Gobierno del Sr. Carranza volvió a ocupar la capital de la república.

En los años siguientes, aunque se han destinado cantidades más importantes para las reparaciones normales de la vía, no ha sido posible hacer esas reparaciones en todas las líneas ni en la escala que sea necesario, porque ha habido necesidad de llevar a cabo grandes composturas y reconstrucciones extraordinarias en las vías que habían sido reparadas provisionalmente o que estaban abandonadas y fuera de servicio.

Las principales reparaciones extraordinarias que se han hecho son las siguientes:

Tramos de vía reparados.	Porcentaje de la línea que exigió una reparación extraordinaria, sea por la extensión que estaba destruída o por el costo de las obras de importancia que en ella tuvieron que hacerse.
Año de 1916 a 1917.	
Zacatecas a C. Juárez	50 % dos y tres veces.
Torreón a Hipólito	30 %
Torreón a Durango	15 %
Durango A Tepehuanes	15 %
Tula a Pachuca	25 %
Jalapa a Las Vigas	25 % 30%
Puebla a Atlixco	25 %
Puebla a Oaxaca	15 %
Oaxaca a Taviche	10 %

- VIII -

Porciento de la línea que exigió una reparación extraordinaria, sea por la extensión que estaba destruída o por el costo de las obras de importancia que en ella tuvieron que hacerse.

Tramos de vía reparados.

San Luis Potosí a Saltillo	8 %
San Luis Potosí a Tampico	20 %
Tampico a Monterrey	20 %
Acambaro a Uruapan	20 %
Ramales de Ameca, Ayuno y los Reyes de la Div. de Guadalajara.	

Año de 1918.

Guadalajara a Manzanillo	30 %
San Lorenzo a Oriental	25 %
Puebla a Atencingo	30 %
México a Ozumba	30 %
México a Cuernavaca	20 %
Jalapa a Veracruz	10 %
Monterrey a Hidalgo	20 %
Paredón a Piedras Negras	10 %
Monterrey a Matamoros (deslaves)	5 %

Año de 1919.

Ozumba a Cuautla	25 %
Cuernavaca a Iguala	30 %
Atencingo a Cuautla	30 %
Cuautla a Tlaltizapan	40 %
Jiménez a Parral	25 %
Salamanca a San Juan de la Vega	25 %
Salamanca a Jaral del Valle	15 %
Veracruz a Tierrablanca	10 %
Picacho a Suchiate	10 %

Chahu

Tramos de vía  
reparados.

Porciento de la línea que exigió una reparación extraordinaria, sea por la extensión que estaba destruida o por el costo de las obras de importancia que en ella tuvieron que hacerse.

Chahuities a La Polka (deslaves)	30 %
Matamoros a Tlahuagililo	20 %
Durango a Frío (deslaves)	5 %
Año de 1920.	
Tlalticapan a Pte. de Ixtla	40 %
Iguala a Balsas	40 %
Parral a Rosario	25 %
Adrián a Sta. Bárbara	25 %
Atencingo a Kilo 10	35 %
Villa Aldama a N. Laredo	15 %
Monclova a Piedras Negras	5 %

En los años de 1916 y 1917 casi no se repararon las estaciones que habían sido destruidas, pues toda la atención se dedicó a las composturas más urgentes de la vía. Del año de 1918 a la fecha se ha ido reparando poco a poco una gran cantidad de estaciones, entre las cuales se pueden señalar, las de Monterrey, Cuautla, Mariscal, Cárdenas, Oaxaca, Oriental, Pénjamo, Irapuato, Cuatro Ciénegas, Charcas, Tacuba, Symón y otras varias haciéndose algunas obras de importancia en las instalaciones de agua y combustible.

Se habían dejado también pendientes las reparaciones de cierta importancia en los puentes y sólo se hicieron aquellas obras de carácter provisional que permitieran reanudar el tráfico. En los últimos años sin embargo ya se han ido haciendo reparaciones más formales en algunos los puentes de todas las divisiones, pudiendo señalar entre los que se han reparado los de Santa Rosalía, Nazas, Tani-

mil, Santa Rosa, Ortiz, La Cuera, El Muerto, Barranca Honda, y el 80% de los puentes de fierro de la división de Monclova. Faltan aun muchos puentes por reconstruir.

También se han hecho algunas reposiciones de rieles, procurando poner en algunas de las líneas de más tráfico rieles de mayor peso y hay tramos en donde se han puesto rieles más pesados que los que tenían cuando los ferrocarriles eran explotados por la compañía propietaria.

En el Estado núm. 3 doy el detalle de los diferentes pesos de riel en todas las líneas de los Ferrocarriles.

Varias veces he indicado en este informe que la necesidad en que se vieron los Ferrocarriles de hacer reparaciones extraordinarias en grandes tramos de la vía férrea, impidió que se pudiera atender debidamente el mantenimiento normal de la vía, que como es bien sabido requiere que de una manera constante se estén reponiendo durmientes, cambiando rieles y componiendo las terracerías para que pueda explotarse en buenas condiciones. Por lo mismo, no habiéndose hecho esas reparaciones normales en la vía durante muchos meses, y es natural que a pesar de las cantidades que se han gastado en mejorarla, todavía en la actualidad tengan que gastarse fuertes sumas para completar esas reparaciones que se dejaron pendientes para atender las composuras de más importancia y de mayor urgencia.

En la tabla núm. 4 consta el detalle del costo aproximado del importe de reconstrucción de las vías y plantas de agua de los Ferrocarriles Nacionales de México, para dejarlos en buen estado de servicio para el tráfico normal, <sup>según informes del</sup> y ~~por~~ el Departamento de Conservación que con esas sumas en pocos meses podía tenerse la vía en un estado igual o un poco mejor del que tenía cuando el Gobierno se hizo cargo de los Ferrocarriles.

La suma que se necesitaría invertir con este objeto asciende a cerca de \$8.000.000.00 de los cuales corresponde más de la mitad a la reposición de durmientes.

En el estado núm. 8 se especifica el costo aproximado de las reconstrucciones y reparaciones de edificios y plantas de aceite y combustible en todo el sistema. El monto de esas reparaciones asciende a \$4.354.104.00 de los cuales puede considerarse que la mitad tiene un carácter urgente pudiendo aplazarse la otra mitad para ir las haciendo poco a poco a medida que las circunstancias lo permitan.

En cuanto a las reparaciones que necesitan hacerse en los puentes revisten mayor importancia, pues como queda dicho hay muchos puentes que por varios años no se han tocado por atender a necesidades más urgentes en la vía y otros en que sólo se han hecho reparaciones provisionales y de toda urgencia. El cálculo aproximado de lo que pudiera costar la reparación de los puentes se eleva a \$6.500.000.00 de cuya suma \$2.500.000.00 tendrán que invertirse en las reparaciones muy apremiantes que hasta la fecha no han podido atenderse y el resto o sea \$4.000.000.00 se podrán aplazar para invertirse poco a poco hasta dejar reparados todos los puentes del sistema.

En la tabla núm. 6 doy el detalle del número y la longitud de los puentes existentes así como de su costo.

En resumen: para poder tener la vía en buen estado de servicio hay que gastar además de las sumas que requiere la conservación normal, las cantidades siguientes:

	Urgente.	Que puede aplazarse.
Reconstrucción de vías y plantas agua	8.000.000.	
Edificios y combustible	2.354.000	2.000.000
Puentes y alcantarillas	<u>2.500.000</u>	<u>4.000.000</u>
Total:	12.854.000	6.000.000

Los presupuestos anteriores están calculados para hacer las reparaciones en la vía hasta dejarla en condiciones iguales o un poco mejores a los que se encontraban cuando el Gobierno tomó a su cargo la explotación de los Ferrocarriles.

En esa época, como es bien sabido, la vía férrea no se encontraba en perfecto estado de servicio, tanto por las destrucciones que había sufrido en los últimos meses como consecuencia de los movimientos revolucionarios, cuanto porque desde que se constituyó la Cía. de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1908, heredó de las antiguas Compañías algunas líneas que estaban en malas condiciones y que fué imposible mejorar en los primeros años de la administración de la nueva Compañía, que consolidó en un solo sistema los principales Ferrocarriles.

-----

El costo de los trabajos normales de mantenimiento de vía ha aumentado en los últimos tiempos, puesto que el precio de todos los materiales con excepción de los durmientes se ha elevado de un 80% y los durmientes han tenido un alza de precio de 30% " 35%.

Los salarios de los peones y en general el costo de la mano de obra que se requiere también se ha elevado por lo menos en un 80%, así que el costo de mantenimiento y conservación normal de la vía que antes podía hacerse con ocho o nueve millones tendría que ser más elevado.

En el Estado núm. 7 doy el detalle de lo que estima el Departamento de Conservación que debe de costar las reparaciones anuales de la vía.

El costo anual de ese servicio, según la estimación que se hace

en ese estado, es de \$14.000.000.00 o sea mil pesos por cada kilómetro. Se ha llegado a las cifras anteriores después de un estudio muy minucioso y teniendo en cuenta todos los factores que han afectado el costo del mantenimiento de la vía en los últimos tiempos.

Para que el costo de ~~conservación~~ de la vía pueda reducirse en lo de adelante, será indispensable que se instalen dos o tres plantas para la petrolización de los durmientes de pino, que tienen que reponerse muy frecuentemente si no se someten a esta preparación que triplica o cuadruplica el tiempo que los durmientes petrolizados pueden prestar servicios en la vía.

El costo de la instalación de dos plantas para la petrolización de los durmientes una en Durango y otra en Acámbaro, sería de ----- \$250.000.00; y aunque el costo de cada durmiente petrolizado sea cincuenta centavos más caro que el del durmiente de pino sin petrolizar, la economía que se obtiene por su duración puede estimarse una vez que se haya adelantado algo la reposición de estos durmientes en -- \$3.500.000.00 al año por lo bajo.

También será indispensable para disminuir el costo de ~~conservación~~ de vía, cambiar gran parte de los puentes de madera por estructuras de cemento armado que tienen mayor duración y a la larga hacen mucha más económico su mantenimiento. Hay puentes que se han reparado varias veces durante los últimos años, siendo el costo de esas reparaciones superior al que hubiese sacado hacer puentes de cemento armado que estarían prestando muy buen servicio sin gran costo ulterior por muchos años.

La instalación de una planta para fabricar puentes de cemento armado costaría de ciento a ciento cincuenta mil pesos.

Con estas mejoras que se introdujeran en el servicio de mante-

miento de vía y con el cambio de rieles más pesados en todas las divisiones de mayor tráfico el costo de la conservación de las líneas disminuiría considerablemente.

Hemos indicado que al encargarse el Gobierno de la explotación de los ferrocarriles, las líneas del sistema estaban necesitando muchas mejoras de importancia, tanto porque en los últimos años anteriores a 1914 grandes tramos de la vía habían sufrido muchos desperfectos, cuanto porque desde que la Compañía consolidó los ferrocarriles las antiguas líneas del Central y algunas del Nacional, etc., no estaban en muy buenas condiciones; por lo mismo, para que los ferrocarriles tengan sus líneas en estado de atender debidamente a todas las exigencias actuales del tráfico, será indispensable invertir en ellas mayores sumas de las que se han calculado en el estado núm. 4 y que sólo cubren aquellas reparaciones necesarias para dejar la vía en las mismas condiciones que las recibió el Gobierno en el año de 1914.

Esas mejoras y reparaciones en la vía tendrán que consistir principalmente en el cambio de rieles de peso ligero por rieles pesados, en la reposición de durmientes petrolizados y en la reposición de gran cantidad de puentes de madera, poniendo en su lugar <sup>otros</sup> de cemento armado así como el balastrar varios tramos de la vía todo lo cual juzgan los ingenieros del Departamento de Construcción y Conservación que puede estimarse aproximadamente costará unos quince a dieciséis millones de pesos.

En la actualidad, con los ingresos que se están obteniendo los ferrocarriles podrán destinar a la conservación de la vía alrededor de veinte a veintidós millones al año, con lo cual se podrán proseguir las reparaciones más urgentes y llevar a cabo la conservación normal de la vía que en dos años quedaría en el mismo estado en que se encontraba al ser ocupada por el Gobierno.

Cualquiera que sea la política que el Gobierno se proponga seguir con los ferrocarriles, importa que la vía se mejore y se ponga en buenas condiciones, no sólo para que la indemnización que se tenga que dar a la Empresa sea menor, sino al mismo tiempo para que el tráfico pueda moverse con menores trastornos, ya sea que los ferrocarriles se manejen por el Gobierno o vuelvan al poder de la empresa propietaria, y para que las vías férreas puedan llenar la función económica muy importante que tienen en el desarrollo de todos los negocios.

-----

Para que este informe sobre el estado de la vía férrea sea completo, debo hacer mención también de algunos ramales y líneas nuevas que se han construido en los últimos años.

En el estado núm. 8 doy las cifras correspondientes a la construcción de esas líneas nuevas hasta el 30 de septiembre de 1920, y en el estado o anexo núm. 9 la descripción de los trabajos que están en construcción o simplemente en estudio.

Para la construcción de gran parte de esas líneas nuevas se ha aprovechado de los rieles viejos que poco a poco se habían quitado de otras partes de la vía; así que el costo de esas obras no es tan grande por haber aprovechado esos rieles que no han requerido una nueva inversión de dinero.

Mucho podría decirse sobre la conveniencia de la construcción de esas líneas, algunas de las cuales no son de importancia y bien pudieron dejarse de hacer; pero estas consideraciones nos extenderían demasiado en este informe y no las creo indispensables dado que la Dirección de los Ferrocarriles conoce perfectamente los detalles de la construcción de esas obras, el desarrollo futuro que pueden tener -

esas vías y su importancia para completar el sistema ferroviario de la República.

Es en verdad un punto muy delicado y que afecta la política general de los ferrocarriles determinar las líneas nuevas y los trabajos de importancia que deban emprenderse. Tenemos desde hace tiempo muchos proyectos muy buenos para la ampliación de nuestro sistema ferrocarrilero. Extensas regiones ricas del país sólo esperan la construcción de vías férreas por su natural desarrollo.

Hay muchas razones de gran peso para construir muchos ferrocarriles; pero en las actuales condiciones, cuando los ferrocarriles no pueden disponer de grandes sumas, sea que los siga manejando el Gobierno o bien que la empresa propietaria tome a su cargo la explotación de las líneas, es de aconsejarse que la construcción de las líneas nuevas y de grandes estaciones terminales se resuelva con la mayor prudencia, para no gastar sin gran fruto en muchas obras y en gran número de líneas y ramales nuevos, los elementos reducidos que los ferrocarriles pueden emplear en mejorar el sistema, sino por el contrario, destinar esas energías y esos recursos, que por ser escasos deben ser más valiosos, en fomentar la construcción de pocas líneas de verdadera importancia y de gran porvenir.

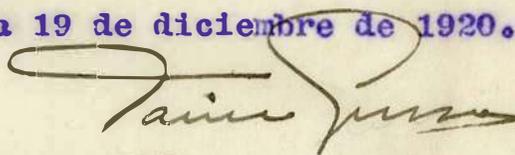
Las dos líneas cuya construcción recomendaría para reconcentrar en ellas todos los elementos de que pudieran disponer los ferrocarriles sería: a) la de Durango a Mazatlán que ya está en construcción y además de ser una línea estratégica y de gran importancia política es susceptible de dar rendimiento y tener vida propia desde luego con la explotación de los bosques y los minerales de la sierra madre, tendrá un desarrollo futuro muy grande cuando por ella se puede mover bien el interior del país todo el tráfico de los Estados de Sonora y Sinaloa y se puede enviar a esos estados el combustible de Tampico

y los productos del resto del país; y b) la línea corta entre México y Tampico comenzando de Tampico rumbo a esta capital.

Esta línea tiene construídos desde hace tiempo cerca de cien kilómetros de terracería de Tampico hacia el sur y ya existe casi - terminado el puente del río Pánuco cerca de Tamós.

La construcción de esta línea a través de la región más rica en petróleo de la República podría producir desde luego muy buenos rendimientos, y todo lo que se adelantara en construir esa vía sería una mejora de importancia por ser esta línea una de las más importantes que falta de construir en la República.

México, D. F., a 19 de diciembre de 1920.



AL SENOR DON FRANCISCO PEREZ,

DIRECTOR DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

CIUDAD.

(119)

ESTADO QUE MUESTRA LOS FRANCS DE VIA INTERRUMPIDOS DE LA DIVISION DE OAXACA DESDE AGOSTO 24 DE 1914 AL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total Klmts. no operados.
6/ 7/16	9/18/16	103	Oaxaca y Taviche.	55.5	5,716.5
6/ 7/16	9/18/16	103	Ignacio Mejía y Oaxaca.	166.6	17,159.8
6/ 7/16	9/18/16	103	Oaxaca y Tlacolula	32.7	3,368.1
6/ 8/16	7/24/16	46	Ocotlán a Ejutla	32.2	1,481.2
11/29/16	11/29/16	6	Total de la División.	540.5	3,243.0
					30,968.6

Kilómetros de la Div. 540.5 en 366 días:  
debieron explotarse 197,823.0

2/ 9/17	2/18/17	37	Tehuacán y Esperanza.	50.3	1,917.1
2/15/17	3/ 2/17	15	Oaxaca y Tlacolula	32.7	490.5
4/ 6/17	5/18/17	42	Tehuacán y Esperanza	50.3	2,112.6
4/ 6/17	5/18/17	42	Oaxaca y Ocotlán	36.4	1,528.8
4/ 6/17	5/18/17	42	García Teruel y Zimatlán	3.6	151.2
4/24/17	4/12/17	202	Ocotlán y Taviche	14.7	2,969.4
7/ 9/17	7/12/17	3	Ocotlán y Ejutla	32.2	96.6
10/25/17	10/29/17	4	Puebla y Tehuacán	127.3	508.2
					9,718.4

Kilómetros de la Div. 540.5 en 365 días:  
debieron explotarse 197,232.5

8/ 8/19	12/31/19	146	Oaxaca y Ocotlán	36.4	5,314.4
8/ 8/19	12/31/19	146	Zimatlán y García Teruel	3.6	525.6
12/ 6/19	12/ 8/19	2	Ignacio Mejía y Cuicatlán	52.3	104.6
					5,944.6

(1) Kilómetros de la Div. 540.5 en 207 días:  
debieron explotarse 111,823.5

1/10/20	8/31/20	244	Oaxaca y Ocotlán	36.4	8,881.6
1/10/20	8/31/20	244	Zimatlán y García Teruel	3.6	878.4
4/25/20	4/26/20	1	Tehuacán y Esperanza	50.3	50.3
5/ 3/20	5/11/20	8	Puebla y Oaxaca	366.6	2,932.8
5/ 3/20	5/17/20	14	Tehuacán y Esperanza	50.3	704.2
5/ 3/20	5/11/20	8	Oaxaca y Tlacolula	32.7	261.6
5/ 3/20	5/11/20	8	Ocotlán y Ejutla	32.2	257.6
5/ 3/20	5/11/20	8	Ocotlán y Taviche	14.7	117.6
					14,084.1

Kilómetros de la Div. 540.5 en 244 días:  
debieron explotarse 131,832.0

(1) La división fué manejada por las líneas del Sureste en el período de 2-10-19 a 7/8/19.

MEXICO, 31 DE AGOSTO DE 1920.

(20)

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DEL NORTE DESDE AGOSTO 24 DE 1914 AL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
6/ 2/16	6/ 3/16	1	Lampazos y Nuevo Laredo	114.3	114.3
Kilómts. de la Div. 705.6 en 366 días debieron explotarse				258.249.6.	
-----					
(1) 10/ 4/17	10/10/17	6	Monterrey y Matamoros	329.4	1.976.4
12/13/17	12/17/17	4	Saltillo y Monterrey	108.2	432.8
Kilómetros de la Div. 705.6 en 365 días: debieron explotarse				257.544.0	2.409.2
-----					
7/30/19	8/ 6/19	7	Aldamas y Matamoros	197.0	1.182.0
8/ 6/19	8/11/19	6	Reynosa y Matamoros	86.0	518.0
8/15/19	8/19/19	4	Reynosa y Matamoros	86.0	344.0
9/22/19	10/ 8/19	16	Cuevas y Matamoros	121.5	1.944.0
10/ 8/19	10/31/19	24	Reynosa y Matamoros	86.0	2.064.0
10/31/19	11/13/19	13	Ramírez y Matamoros	31.7	570.6
Klmts. de la Div. 705.6 en 365 días: debieron explotarse				257.544.0	6.620.6
-----					
(1) 5/12/20	5/13/20	1	Ramos Arizpe y Nuevo Laredo	359.1	359.1
5/12/20	5/20/20	8	Monterrey y Matamoros	329.4	2.635.2
5/13/20	5/15/20	2	Monterrey y Nuevo Laredo	268.0	536.0
5/20/20	5/24/20	4	Aldamas y Matamoros	197.0	788.0
7/13/20	7/17/20	4	Monterrey y Nuevo Laredo	268.0	1.072.0
7/17/20	7/21/20	4	Lampazos y Nuevo Laredo	114.3	457.2
Klmts. de la Div. 705.6 en 244 días: debieron explotarse				172.166.4	5.847.5

(1) El kilometraje entre Monterrey y Matamoros está calculado exacto, es decir, desde el Empalme Matamoros en Monterrey.

MEXICO, D. F., 31 DE AGOSTO DE 1920.

(12)

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE  
MONCLOVA DESDE AGOSTO 24 DE 1914 AL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
6/ 2/16	12/31/16	213	Anhelo y Monterrey.	103.9	22.130.7
Kilómetros de la División 669.3 en 366 días: debieron explotarse					244.963.8
(1) 12/13/17	12/17/17	4	Saltillo y Piedras Negras	438.5	1.917.0
1/10/17	12/31/17	365	Anhelo y Monterrey	103.9	1.754.0
3/16/17	4/ 6/17	21	Reata y Empalme Saucedá	42.1	37.923.5
Kilómetros de la División 669.3 en 365 días: debieron explotarse					244.294.5
1/10/18	12/31/18	365	Anhelo y Monterrey	103.9	1.918.0
Kilómetros de la División 669.3 en 365 días: debieron explotarse					244.294.5
1/10/19	3/13/19	76	Anhelo y Monterrey.	103.9	1.919.0
3/13/19	12/31/19	289	Anhelo e Hidalgo	43.5	7.896.4
(1) 12/13/19	12/31/19	19	Saltillo y Reata	83.3	12.571.5
12/13/19	12/31/19	19	Emp. Saucedá y P. Negras	382.6	1.582.7
12/13/19	12/31/19	19	Sabinas y Rosita	18.5	7.269.4
12/13/19	12/31/19	19	Barroterán y Múzquiz	40.2	351.5
12/13/19	12/31/19	19	Monclova y Cuatro Ciénegas	63.2	763.3
Kilómetros de la Div. 669.3 en 365 días: debieron explotarse					244.294.5
1/10/20	3/31/20	243	Anhelo e Hidalgo	43.5	1.920.0
(1) 1/10/20	5/15/20	133	Saltillo y Reata	83.3	10.570.5
1/10/20	5/15/20	135	Empalme Saucedá y P. Negras	382.6	11.345.5
1/10/20	5/15/20	135	Sabinas y Rosita	18.5	51.651.0
1/10/20	5/15/20	135	Barroterán y Múzquiz	40.2	2.497.5
1/1c/20	5/15/20	135	Monclova y C. Ciénegas	63.2	5.427.0
Kilómetros de la Div. 669.3 en 244 días: debieron explotarse					163.309.2

(1) Aunque los embargos aparecen desde Saltillo, sólo está considerado el kilometraje desde el Empalme de Ramos Arizpe.

MEXICO, D. F. 31 DE AGOSTO DE 1920.

122

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION  
DE MONTERREY AL GOLFO DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOS-  
TO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total Klmts. no operados.
(1) 9/5/16	9/12/16	7	Tampico y Victoria	229.6	1,607.2
12/22/16	12/31/16	10	Monterrey e Hipólito.	140.4	1,404.0
Kilómetros de la Div. 658.0 en 366 días: debieron explotarse					240.828.0
1/1/17	2/8/17	38	Monterrey e Hipólito.	140.4	1,917.0
12/13/17	12/17/17	4	Hipólito y Monterrey.	140.4	5,335.2
Kilómetros de la Div. 658.0 en 365 días: debieron explotarse					240.170.0
(1) 4/20/18	4/26/18	6	Tampico y Linares	366.7	1,918.0
Kilómetros de la Div. 658.0 en 365 días: debieron explotarse					240.170.0
(1) 4/10/19	4/14/19	4	Monterrey y Tampico.	517.6	1,919.0
Kilómetros de la Div. 658.0 en 365 días: debieron explotarse					240.170.0
5/12/20	5/17/20	5	Arbol Grande e Hipólito	658.0	1,920.0
6/29/20	6/30/20	1	Monterrey y C. Victoria	288.0	2,290.0
Kilómetros de la Div. 658.0 en 244 días: debieron explotarse.					160.552.0
(1) Aunque los embargos figuran desde y hasta Tampico, el kilometraje sólo se calculó desde y hasta Arbol Grande, conexión de la Terminal de Tampico con División Monterrey al Golfo.					

MEXICO, D. F. 31 DE AGOSTO DE 1920.

(123)

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION  
MEXICO-QUEBRETARC DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE  
1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
8/24/14	12/31/14	130	México y Balsas.	292.2	37,986.0
12/ 3/14	12/31/14	29	México y San Juan del Río.	190.6	5,527.4
12/ 3/14	12/31/14	29	México y González	308.5	8,946.5
12/ 3/14	12/31/14	29	González y Acámbaro	85.2	2,470.8
12/ 3/14	12/31/14	29	México y Pachuca	97.7	2,833.3
12/ 3/14	12/31/14	29	Tula y Pachuca	70.2	2,035.8
12/ 3/14	12/31/14	29	Tepenacasco y Apulco	20.0	580.0
					60,379.8

Klmts. de la División 1,138.0 en 140 días:  
debieron explotarse 159,320.0

1/10/15	12/31/15	365	México y Balsas	292.2	106,653.0
1/10/15	2/22/15	52	México y San Juan del Río.	190.6	9,911.2
1/10/15	11/20/15	323	México y González	308.5	99,645.5
1/10/15	11/20/15	323	González y Acámbaro	85.2	27,519.6
1/10/15	2/13/15	43	México y Pachuca	97.7	4,201.1
1/10/15	12/31/15	365	Tula y Pachuca	70.2	25,623.0
1/10/15	11/20/15	323	Tepenacasco y Apulco	20.0	6,460.0
3/28/15	9/10/15	185	México y San Juan del Río.	190.6	35,231.0
9/10/15	11/20/15	80	Tula y San Juan del Río.	110.6	8,848.0
					324,122.4

Klmts. de la División 1,138.0 en 365 días:  
debieron explotarse 415,370.0

1/10/16	12/31/16	366	México y Balsas	292.2	106,945.2
1/10/16	2/26/16	56	Tula y Pachuca	70.2	3,931.2
2/10/16	2/26/16	25	Pachuca y Honey	112.1	2,802.5
					113,678.9

(1) Klmts. de la División 1,092.8 en 366 días:  
debieron explotarse 378,004.8

(1) El kilometraje ordinario de la División aparece menor porque los tramos de González a Acámbaro y Tepenacasco a Apulco pasaron a Divisiones Pacífico e Hidalgo, respectivamente.

1/10/17	12/31/17	365	México y Balsas	292.2	106,653.0
7/24/17	8/10/17	8	Pachuca e Ixmiquilpan	83.0	664.0
9/21/17	12/10/18	30	Pachuca e Ixmiquilpan	83.0	6,640.0
12/10/17	12/31/17	22	Actopan e Ixmiquilpan	40.0	880.0
					114,837.0

& Klmts. de la División 1,115.8 en 365 días que  
debieron explotarse 407,267.0

& El kilometraje ordinario de la División figura mayor que el año anterior, por haberse agregado el Ramal de Pachuca a Ixmiquilpan.

124

- II -

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total Klmté. no operados.
-----------	------------	-------	--------	--------	------------------------------

1/10/18	12/31/18	365	México y Balsas	292.2	106.653.0
1/10/18	1/20/18	10	Actopan y Ixmiquilpan	40.0	760.0
5/9/18	5/12/18	3	Lechería y Pachuca	75.7	230.1
5/11/18	5/15/18	4	Tula y Pachuca	70.2	280.3
5/24/18	6/4/18	11	Tula y Pachuca	70.2	772.2
					<u>108.696.1</u>

K  
 Klmts. de la División 1.115.3 en 365 días:  
 debieron explotarse 407.267.0

1/10/19	1/4/19	3	México y Balsas	292.2	1 9 1'0
1/4/19	4/29/19	115	Cuernavaca y Balsas	172.5	876.6
4/29/19	6/2/19	34	Juan Pagaza y Balsas	131.0	19.837.5
6/2/19	9/2/19	92	Puente de Ixtla y Balsas	111.9	4.454.0
9/2/19	12/31/19	121	Balsas e Iguala	54.9	10.394.3
					<u>16.642.9</u>
					42.105.3

Klmts. de la División 1.115.3 en 365 días:  
 debieron explotarse 407.267.0

1/10/20	5/10/20	130	Balsas e Iguala	54.9	1 9 2'0
4/29/20	5/10/20	29	México y Cuernavaca	119.7	7.137.0
5/4/20	5/10/20	6	Tellez y Honey	94.6	3.471.3
5/10/20	3/31/20	113	Apipilulco y Balsas	31.0	567.3
5/11/20	5/12/20	1	Pachuca e Ixmiquilpan	33.0	3.503.0
5/11/20	5/12/20	1	Pachuca y Tula	70.2	33.0
5/11/20	5/12/20	1	Tellez y Honey	94.6	70.2
					<u>94.6</u>
					14.926.7

Klmts. de la División 1.115.3 en 244 días:  
 debieron explotarse 272.252.2.

MEXICO 31 DE AGOSTO DE 1920.

125

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE GUADALAJARA DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
6/22/16	7/10/16	18	Colima y Manzanillo.	95.6	1,720.8
8/12/16	11/ 3/16	83	Zamora y Los Reyes.	95.6	7,934.8
					<u>9,655.6</u>

Klmts. de la División 1057.4 en 366 días:  
debieron explotarse 387.008.4

3/17/17	5/24/17	68	Jauja y Cantabria	4.6	1 9 1'7 .
7/31/17	8/13/17	13	Pénjamo y Ajuno	135.5	312.8
8/13/17	8/26/17	13	Zacapú y Ajuno	57.6	1,761.5
11/22/17	12/ 7/17	15	Zamora y Los Reyes	95.6	748.8
11/26/17	12/31/17	36	Pénjamo y Ajuno	135.5	1,434.0
					<u>4,878.0</u>
					9.135.1

Klmts. de la División 1.057.4 en 365 días:  
debieron explotarse 385.951.0

1/ 1/18	1/28/18	27	Pénjamo y Ajuno	135.5	1 9 1'8 .
2/11/18	4/26/18	74	Pénjamo y Ajuno	135.5	3,158.5
2/13/18	3/12/18	27	Zamora y los Reyes	95.6	10,027.0
4/13/18	12/10/18	232	Zamora y Los Reyes	95.6	2,581.2
4/26/18	9/12/18	139	Zacapú y Ajuno	57.6	22,179.2
9/18/18	12/10/18	74	Zacapú y Ajuno	57.6	8,006.4
12/10/18	12/31/18	31	Moreno y Los Reyes	67.2	4,282.4
					<u>2,083.2</u>
					52.297.9

Klmts. de la División 1.057.4 en 365 días:  
debieron explotarse 385.951.0

1/10/19	1/ 5/19	4	Moreno y Los Reyes.	67.2	1 9 1'9
8/11/19	8/16/19	5	Pénjamo y Ajuno	135.5	268.8
8/16/19	8/19/19	3	Zacapú y Ajuno	56.7	677.5
					<u>170.1</u>
					1,116.4

Klmts. de la División 1.057.4 en 365 días:  
debieron explotarse 385.951.0

4/20/20	5/18/20	28	Pénjamo y Ajuno	135.5	1 9 2'0 .
4/20/20	4/24/20	4	Yurécuaro y Los Reyes	137.1	3,794.0
5/ 5/20	5/18/20	13	Yurécuaro y Los Reyes	137.1	548.4
5/10/20	5/13/20	3	Irapuato y Guadalajara	259.1	1,782.3
5/10/20	5/13/20	3	Guadalajara y Manzanillo	355.9	777.3
5/10/20	5/18/20	8	Ocotlán y Atotonilco	34.4	1,067.7
5/10/20	5/12/20	2	Guadalajara y Ameca	89.4	275.2
5/10/20	5/13/20	3	La Vega y San Marcos	46.0	178.8
5/13/20	5/18/20	5	Colima y Manzanillo	95.6	138.0
					<u>478.0</u>
					9.039.7

Klmts. de la División 1.057.4 en 244 días:  
debieron explotarse 258.005.6

MEXICO, 31 DE AGOSTO DE 1920.

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE CHIHUAHUA DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
8/24/14	8/31/14	130	Ciudad Juárez y Jiménez	595.7	7,744.1
12/ 3/14	12/31/14	29	Jiménez y Rosario	154.9	4,492.1
12/13/14	12/31/14	19	Adrián y Santa Bárbara	7.8	148.2
					<u>12,384.4</u>

Klmts. de la División 758.4 en 140 días: debieron explotarse 106.176.0

1/10/15	12/31/15	365	Ciudad Juárez y Jiménez	595.7	217,430.5
1/10/15	12/31/15	365	Jiménez y Rosario	154.9	56,538.5
1/10/15	12/31/15	365	Adrián y Santa Bárbara	7.8	2,847.0
					<u>276,816.0</u>

Klmts. de la División 758.4 en 365 días: debieron explotarse 276.816.0

1/10/16	1/24/16	23	Ciudad Juárez a Jiménez	595.7	13,701.1
1/10/16	12/24/16	358	Jiménez y Rosario	154.9	55,454.2
1/10/16	12/24/16	358	Adrián y Santa Bárbara	7.8	2,792.4
1/24/16	6/ 2/16	130	Chihuahua y Ciudad Juárez	359.5	4,673.5
11/ 3/16	12/ 9/16	36	Jiménez y Ciudad Juárez	595.7	21,445.2
12/24/16	12/31/16	8	Jiménez y Santa Bárbara	115.8	926.4
12/10/16	12/31/16	22	Jiménez y Ciudad Juárez	595.7	13,105.4
					<u>112,098.2</u>

Klmts. de la División 758.4 en 366 días: debieron explotarse 277.574.4

1/10/17	3/21/17	110	Jiménez y Santa Bárbara	115.8	12,738.0
1/10/17	4/21/17	110	Jiménez y Ciudad Juárez	595.7	65,527.0
4/23/17	5/24/17	31	Jiménez y Rosario	154.9	4,801.9
4/24/17	5/24/17	30	Adrián y Santa Bárbara	7.8	234.0
4/25/17	4/28/17	3	Chihuahua y Ciudad Juárez	359.5	1,078.5
5/24/17	6/ 7/17	14	Parral y Rosario	65.6	918.4
6/ 7/17	7/26/17	49	Santa Bárbara y Rosario	54.7	2,680.3
7/26/17	12/31/17	159	Adrián y Rosario	46.9	7,457.2
					<u>95,435.2</u>

Klmts. de la División 758.4 en 365 días: debieron explotarse 276.816.0

1/10/18	5/ 4/18	123	Adrián y Rosario	46.9	5,768.7
6/14/18	6/15/18	1	Chihuahua y Jiménez	236.2	236.2
6/14/18	6/15/18	1	Jiménez y Sta. Bárbara	115.8	115.8
6/14/18	12/31/18	201	Adrián y Rosario	46.9	9,426.9
8/30/18	12/31/18	124	Jiménez y Chihuahua	236.2	29,288.8
10/10/18	12/31/18	92	Jiménez y Adrián	108.0	9,936.0
10/10/18	12/31/18	92	Adrián y Santa Bárbara	7.8	717.6
					<u>55,490.0</u>

Klmts. de la División 758.4 en 365 días: debieron explotarse 276.816.0

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre	Klmts.	Total klmts. no operados.
					1'9 1'9
1/10/19	6/23/19	173	Adrián y Rosario	46.9	8.113.7
1/10/19	10/10/19	273	Jiménez y Chihuahua	236.2	64.482.6
1/10/19	10/ 2/19	274	Jiménez y Adrián	108.0	29.592.0
1/10/19	10/ 2/19	274	Adrián y Sta. Bárbara	7.8	2.137.2
4/10/19	6/20/19	71	Chihuahua y Ciudad Juárez	359.5	25.521.5
6/20/19	7/23/19	33	Chihuahua y Ciudad Juárez	359.5	11.863.5
6/23/19	7/23/19	30	Adrián y Rosario	46.9	1.407.0
7/23/19	8/10/19	9	Adrián y Rosario	46.9	422.1
8/10/19	8/19/19	18	Adrián y Rosario	46.9	844.2
9/10/19	9/ 5/19	4	Adrián y Rosario	46.9	187.6
9/ 5/19	10/10/19	35	Adrián y Rosario	46.9	1.741.5
10/10/19	12/31/19	83	Stalforth y Rosario	20.9	1.734.7
					<u>148.047.6</u>

Klmts. de la División 758.4 en 365 días:  
debieron explotarse 276.816.0

					1'9 2'0
1/10/20	5/12/20	132	Stalforth y Rosario	20.9	2.758.8
5/15/20	8/31/20	108	Adrián y Rosario	46.9	5.065.2
					<u>7.824.0</u>

Klmts. de la División 758.4 en 244 días:  
debieron explotarse 185.049.6

MEXICO, 31 DE AGOSTO DE 1920.

128

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE DURANGO DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

-----

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
2/1/17	12/31/17	321	Velardeña y Pedriceña	9.7	3.113.7
2/14/17	3/20/17	34	Durango y La Parada	138.4	4.705.6
4/17/17	4/18/17	1	Durango y Tepehuanes	217.9	217.9
					<u>8.037.2</u>

Klmts. de la División 884.2 en 365 días: debieron explotarse 322.733.0

\$1/10/18	12/31/18	357	Velardeña y Pedriceña	9.7	1 9 1 8 . 3.462.9
2/19/18	2/23/18	4	Poanas y Muleros	26.5	106.0
2/28/18	3/6/18	6	Durango y Tepehuanes	217.9	1.307.4
\$3/15/18	3/23/18	8	Toda la División	884.2	7.072.6
					<u>11.948.9</u>

Klmts. de la División 884.2 en 365 días: debieron explotarse 322.733.0

\$ Nota:- Entre Velardeña y Pedriceña se quitan 8 días que están incluidos en los 8 días que estuvo embargada toda la División.

1/10/19	11/15/19	318	Velardeña y Pedriceña	9.7	1 9 1 9 . 3.084.6
4/21/19	4/24/19	3	Durango y Tepehuanes	217.9	217.9
					<u>3.738.3</u>

Klmts. de la División 884.2 en 365 días: debieron explotarse 322.733.0

4/30/20	5/10/20	1	Torreón y Durango	252.9	1 9 2 0 . 252.9
4/30/20	5/10/20	1	Durango y Cañitas	267.5	267.5
4/30/20	5/10/20	1	Empalme Barajas y Tocayos	9.4	9.4
4/30/20	5/10/20	1	Durango y Llano Grande	103.0	103.0
4/30/20	5/10/20	1	Emp. Purísima y Cie.de C.	23.8	23.8
4/30/20	5/10/20	1	Durango y Tepehuanes	217.9	217.9
4/30/20	5/10/20	1	Pedriceña y Velardeña	9.7	9.7
5/3/20	5/17/20	14	Cañitas y Durango	267.5	3.745.0
5/3/20	5/12/20	9	Durango y Tepehuanes	217.9	1.961.1
5/4/20	5/12/20	8	Torreón y Durango	252.9	2.023.2
5/4/20	5/17/20	15	Emp. Barajas y Tocayos	9.4	141.0
5/4/20	5/12/20	8	Durango y Llano Grande	103.0	824.0
5/4/20	5/12/20	8	Emp. Purísima y C.de l/Cab.	23.8	190.4
5/4/20	5/12/20	8	Pedriceña y Velardeña	9.7	77.6
5/15/20	5/31/20	16	Durango y Tepehuanes	217.9	3.486.4
5/17/20	5/31/20	14	Frío y Cañitas	111.8	1.565.2
					<u>14.898.1</u>

Klmts. de la División 884.2 en 244 días: debieron explotarse 215.744.8

MEXICO, 31 DE AGOSTO DE 1920.

129

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRANOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE HIDALGO DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
5/ 5/20	5/12/20	7	Tlanalapa y San Lorenzo	23.3	163.1
5/ 6/20	5/11/20	5	México y Beristain	164.2	821.0
5/ 6/20	5/11/20	5	Ventoquipa y Apulco	34.2	171.0
5/ 6/20	5/11/20	5	Tepa y Pachuca	25.9	129.5
5/ 6/20	5/11/20	5	San Agustín y Tlanalapa	14.3	71.5
Klmts. de la División debieron explotarse				262.2 en 244 días:	63.976.8

MEXICO, 31 DE AGOSTO DE 1920.

130

-----

**ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE  
JALAPA DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.**

<b>Suspendido.</b>	<b>Reanudado.</b>	<b>Días.</b>	<b>Entre.</b>	<b>Klmts.</b>	<b>Total klmts. no operados.</b>
6/ 7/16	11/29/16	175	Toda la División	441.7	77.297.5
<b>Klmts. de la División 441.7 en 366 días: debieron explotarse</b>				<b>161.662.2</b>	
7/19/17	8/29/17	41	San Francisco y Salmoral	4.1	191.7
10/19/17	10/31/17	13	Jalapa y Perote	76.2	168.1
<b>Klmts. de la División 441.7 en 365 días: debieron explotarse</b>				<b>161.220.5</b>	<b>1.158.7</b>
5/11/18	5/16/18	5	Jalapa y Perote	76.2	191.8
5/12/18	5/16/18	4	Perote y Oriental	48.2	381.0
<b>Klmts. de la División 441.7 en 365 días: debieron explotarse</b>				<b>161.220.5</b>	<b>192.8</b>
					<b>573.8</b>
5/ 3/20	5/22/20	19	Zaragoza y Veracruz	314.1	192.0
5/ 3/20	5/12/20	9	Puebla y Oriental	81.2	5.967.9
5/12/20	5/17/20	5	Puebla y Oriental	81.2	730.8
5/12/20	5/15/20	3	Zaragoza y Tezuitlán	31.4	406.0
6/ 3/20	6/21/20	18	Jalapa y Veracruz	131.2	94.2
8/ 4/20	6/21/20	28	Teoloyucan y Emp. Concep.	12.4	2.361.6
<b>Klmts. de la División 441.7 en 244 días: debieron explotarse</b>				<b>107.774.8</b>	<b>347.2</b>
					<b>9.907.7</b>

MEXICO, 31 DE AGOSTO DE 1920.

13

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE  
CARDENAS DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
					1 9 1 6 .
6/19/16	7/12/16	23	San Luis y Tampico.	443.6	10.202.8
7/12/16	7/13/16	1	Micos y Tampico	164.1	164.1
12/22/16	12/23/16	1	San Luis Potosí y Tampico	443.6	443.6
					<u>10.810.5</u>
Kilómetros de la División 484.9 en 366 días: debieron explotarse					177.473.4
					1 9 1 7 .
1/22/17	2/19/17	28	Cerritos y Valles	201.5	5.642.0
3/ 9/17	3/12/17	3	San Luis Potosí y Tampico	443.6	1.330.8
5/29/17	6/12/17	14	San Luis Potosí y Tampico	443.6	6.210.4
					<u>13.183.2</u>
Kilómetros de la División 484.9 en 365 días: debieron explotarse					176.988.5
					1 9 2 0 .
5/25/20	6/7/20	13	Micos y Tampico	164.1	2.133.3
Kilómetros de la División 484.9 en 244 días: debieron explotarse					118.315.6

MEXICO, 31 DE AGOSTO DE 1920.

132

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE AGUASCALIENTES DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
8/24/14	12/31/14	130	Aguascalientes y La Colorada	265.2	34,476.0
12/ 3/14	12/31/14	28	Jaral del Valle y S.J.de la Vega	79.6	2,228.8
12/ 3/14	12/31/14	28	San Juan del Río y Silao	192.0	5,376.0
12/ 3/14	12/31/14	28	Silao y Aguascalientes	202.5	5,670.0
12/ 3/14	12/31/14	28	Rincón de Romos y Cobre	17.0	476.0
					48,226.8

Kilómetros de la División 990.2 en 140 días:  
debieron explotarse 138,628.0

						1'9 1'5
1/10/15	11/20/15	324	Aguascalientes y La Colorada	265.2	85,924.8	
11/ 3/15	11/20/15	18	San Luis y Chicalote	210.4	3,787.2	
1/10/15	12/15/15	349	Jaral del Valle y S.J. de la Vega	79.6	27,780.4	
1/10/15	9/28/15	271	San Juan del Río y Silao	192.0	52,032.0	
1/10/15	9/28/15	271	Silao y Aguascalientes	202.5	54,877.5	
1/10/15	5/20/15	140	Rincón de Romos y Cobre	17.0	2,380.0	
11/5 /15	12/31/15	57	San Juan del Río y La Colorada	659.5	37,591.5	
11/ 5/15	12/31/15	57	Chicalote y S. Luis Potosí.	210.4	11,992.8	
11/ 5/15	12/31/15	57	Rincón de Romos y Cobre	17.0	969.0	
11/ 5/15	12/31/15	57	Silao y Guanajuato	23.7	1,358.9	
11/ 5/15	12/31/15	57	Salamanca y S. Juan de la Vega	45.0	2,565.0	
					281,259.1	

Kilómetros de la División 990.2 en 365 días:  
debieron explotarse 361,423.0

						1'9 1'6
1/10/16	1/17/16	17	San Juan del Río y La Colorada	659.5	11,211.5	
1/10/16	6/7 /16	158	Chicalote y San Luis Potosí	210.4	33,243.2	
1/10/16	12/31/16	365	Rincón de Romos y Cobre	17.0	6,205.0	
1/10/16	6/ 7/16	158	Silao y Guanajuato	23.7	3,744.6	
1/10/16	12/31/16	365	Salamanca y San Juan de la Vega	45.0	16,425.0	
					70,829.3	

Kilómetros de la División 990.2 en 366 días:  
debieron explotarse 362,413.2

						1'9 1'7
1/10/17	9/25/17	268	Rincón de Romos y Cobre	17.0	4,556.0	
1/10/17	12/31/17	365	Salamanca y San Juan de la Vega	45.0	16,425.0	
12/13/17	12/17/17	7	Zacatecas y La Colorada	144.2	576.8	
2/28/17	4/ 4/17	35	Aguascalientes y La Colorada	295.0	10,325.0	
					31,882.8	

Kilómetros de la División 990.2 en 365 días:  
debieron explotarse 361,423.0

						1'9 1'8
1/10/18	12/31/18	365	Salamanca y San Juan de la Vega	45.0	16,425.0	

Kilómetros de la División 990.2 en 365 días:  
debieron explotarse 361,423.0

- II -

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.		Klmts.	Total klmts: no operados.
						1 9 1 9 .
1/10/19	7/19/19	199	Salamanca y San Juan de la Vega		45.0	8.955.0
1/ 4/19	6/28/19	175	Rincón de Romos y Cobre		17.0	2.975.0
7/10/19	7/11/19	1	Valle de Santiago y Ja- ral del V.		12.5	12.5
						11.942.5
Kilómetros de la División 990.2 en 365 días: debieron explotarse 361.423.0						
						1 9 2 0 .
5/ 5/20	5/10/20	5	Chicalóte y La Colorada	250.7		1.253.5
Kilómetros de la División 990.2 en 244 días: debieron explotarse 241.608.8						

MEXICO, AGOSTO 31 DE 1920.

134

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE PUEBLA DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
6/ 7/16	11/22/16	168	San Martín y San Lorenzo	69.4	11,659.2
6/ 7/16	11/22/16	168	San Lorenzo y Oriental	115.6	19,420.8
6/ 7/16	11/22/16	168	Chietla y Cuautla	71.4	11,995.2
6/ 7/16	11/22/16	168	Cuautla y Puente de Ixtla	80.5	13,524.0
6/ 7/16	11/22/16	168	Atencingo y Tlancualpican	19.1	3,208.8
6/ 7/16	11/22/16	168	Los Reyes y Cuautlixco	115.3	19,370.4
11/23/16	12/31/16	39	Puebla y Calpulalpan	98.8	3,853.2
11/23/16	12/12/16	19	Los Arcos y Cuautla	165.7	3,148.3
11/23/16	12/ 5/16	12	Atencingo y Tlancualpican	19.1	229.2
					86,409.1

Kilómetros de la Div. 706.0 en 366 días:  
debieron explotarse 258,396.0

1/10/17	1/22/17	21	Puebla y Calpulalpan	98.8	2,074.8
4/ 6/17	12/31/17	270	Atencingo y Cuautla	68.3	18,441.0
4/ 6/17	12/31/17	270	Atencingo y Tlancualpican	19.1	5,157.0
4/ 6/17	12/31/17	270	Ozumba y Puente de Ixtla	143.5	35,745.0
					64,417.8

Kilómetros de la Div. 706.0 en 365 días:  
debieron explotarse 257,690.0

1/10/18	12/31/18	365	Atencingo y Cuautla	68.3	24,929.5
1/10/18	12/31/18	365	Atencingo y Tlancualpican	19.1	6,971.5
1/10/18	11/20/18	323	Ozumba y Puente de Ixtla	143.5	46,350.5
4/25/18	4/28/18	3	Puebla y Calpulalpan	98.8	296.4
7/25/18	7/27/18	2	Los Arcos y Atencingo	97.4	194.8
8/26/18	8/29/18	3	San Lorenzo y Puebla.	108.1	324.3
10/ 2/18	10/24/18	22	San Lorenzo y Oriental	115.6	2,543.2
11/20/18	12/31/18	42	Tlacotitlán y Puente de Ix.	131.0	5,502.0
					87,112.2

Kilómetros de la Div. 706.0 en 365 días:  
debieron explotarse 257,690.0

1/10/19	11/29/19	332	Atencingo y Cuautla	68.3	22,675.6
1/10/19	12/31/19	365	Atencingo y Tlancualpican	19.1	6,971.5
1/10/19	1/23/19	22	Tlacotitlán y Puente de Ix.	131.0	2,882.0
1/23/19	12/31/19	343	Yautepec y Puente de Ixtla.	58.1	19,928.3
					52,457.4

Kilómetros de la Div. 706.0 en 365 días:  
debieron explotarse 257,690.0

1/10/20	8/31/20	244	Atencingo y Tlancualpican	19.1	4,660.4
1/10/20	2/10/20	40	Yautepec y Pte. de Ixtlá	58.1	2,324.0
2/10/20	8/31/20	204	Jojutla y Pte. de Ixtla.	20.3	4,141.2
4/21/20	5/17/20	27	Cuautla y Jojutla	60.2	1,625.4
4/22/20	4/26/20	4	Los Reyes y Cuautlixco	115.3	461.2
					13,212.2

A la hoja número dos.

135

- II -

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total Klmts. no operados.
De la página número uno.					13,212.2
4/22/20	4/24/20	2	Cuautla y Los Arcos	165.7	331.4
4/24/20	4/26/20	2	Atlixco y Cuautla	127.4	254.8
5/ 3/20	5/11/20	8	México y Cuautla	136.8	1,094.4
5/ 3/20	5/11/20	8	Cuautla y Puebla	173.7	1,389.6
5/ 3/20	5/11/20	8	Puebla y San Lorenzo	108.1	864.8
5/ 3/20	5/11/20	8	Los Reyes y Oriental	199.7	1,597.6
5/11/20	5/18/20	7	San Lorenzo y Oriental	115.6	809.2
					<u>19,554.0</u>

Kilómetros de la Div. 706.0 en 244 días:  
debieron explotarse 172,264.0

MEXICO, D. F., 31 DE AGOSTO DE 1920.

✓

136

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DEL PAN AMERICANO DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts' no operados.
7/ 7/16	12/31/16	178	Tapachula y Suchiate	40.7	1 9 1 6 .
7/ 9/16	12/31/16	176	Pijijiapan y Tapachula	153.4	7.244.6
					<u>26.998.4</u>
					34.243.0

Kilómetros en la Div. 458.2 en 366 días: debieron explotarse 167.701.2

1/10/17	2/15/17	45	Tapachula y Suchiate	40.7	1 9 1 7 .
1/10/17	2/15/17	45	Pijijiapan y Tapachula	153.4	1.831.5
					<u>6.903.0</u>
					8.734.5

Kilómetros en la Div. 458.2 en 365 días: debieron explotarse 167.243.0

9/22/19	10/ 6/19	14	Picacho y Suchiate	458.2	1 9 1 9 .
10/ 6/19	10/13/19	7	Reforma y Suchiate	378.2	6.414.8
10/13/19	10/24/19	11	Chahuites y Suchiate	345.7	2.647.4
10/24/19	10/27/19	3	Tapachula y Suchiate	40.7	3.802.7
10/27/19	11/26/19	30	Chahuites y Esmeralda	72.8	122.1
					<u>2.184.0</u>
					15.171.0

\$ Kilómetros en la Div. 458.2 en 207 días: debieron explotarse 94.847.4

\$ La división fué manejada por las líneas del Sureste en el período de 2/10/19 a 7/8/19.

MEXICO, AGOSTO 31 DE 1920.

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE SAN LUIS POTOSI DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
8/24/14	12/31/14	130	Toda la división	726.1	1 9 1 4 . 94.393.0
Kilómetros de la Div. 726.1 en 130 días: debieron explotarse					94.393.0
1/10/15	12/31/15	365	Toda la división	726.1	1 9 1 5 . 265.026.5
Kilómetros de la Div. 726.1 en 365 días: debieron explotarse					265.026.5
1/10/16	6/ 7/16	158	Toda la división	726.1	1 9 1 6 . 114.723.8
12/22/16	12/29/16	7	S. Luis y Saltillo	389.5	2.726.5 117.450.3
Kilómetros de la Div. 726.1 en 366 días: debieron explotarse					265.752.6
12/13/17	12/17/17	4	San Luis y Saltillo	389.5	1 9 1 7 . 1.558.0
Kilómetros de la Div. 726.1 en 365 días: debieron explotarse					265.026.5

MEXICO, AGOSTO 31 DE 1920.

138

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRANOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE VERACRUZ AL ISTMO DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

-----

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
6/21/16	12/31/16	194	Córdoba y Tierra Blanca	92.5	1 9' 1 6'. 17.945.0
9/ 7/16	12/31/16	116	El Burro y S. Andrés	71.8	8.328.8
					<u>26.273.8</u>

Kmts. de la Div. 547.8 en 366 días: debieron explotarse 200.494.8

1/10/17	2/14/17	44	Córdoba y Tierra Blanca	92.5	1 9' 1 7'. 4.070.0
1/10/17	2/ 7/17	37	El Burro y San Andrés	71.8	2.656.6
2/15/17	3/30/17	43	El Burro y San Andrés	71.8	3.087.4
4/ 6/17	7/15/17	100	Tierra Blanca y Veracruz	97.3	9.730.0
4/22/17	5/ 9/17	17	Tres Valles y S. Cristóbal	47.8	812.6
4/20/17	5/ 9/17	19	Kilo-B-20 y Tuxtilla	5.1	96.9
5/14/17	6/29/17	45	El Burro y San Andrés Tuxtla	71.8	3.231.0
					<u>23.684.5</u>

Kmts. de la Div. 547.8 en 365 días: debieron explotarse 199.947.0

12/26/19	12/31/19	6	Kilo-B-20- y Tuxtilla	5.1	1 9 1 9'. 30.6
12/26/19	12/30/19	4	Tierra Blanca y Córdoba	92.5	370.0
					<u>400.6</u>

\$ Kmts. de la Div. 547.8 en 207 días: debieron explotarse 113.394.6

1/10/20	5/12/20	132	Kilo -B20 y Tuxtilla	5.1	1 9 2 0'. 673.2
5/ 3/20	7/ 6/20	64	Tierra Blanca y Veracruz	97.3	6.227.2
5/12/20	5/20/20	8	Novillero y Tuxtilla	1.4	11.2
5/20/20	5/27/20	7	Kilo B-20 y Tuxtilla	5.1	35.7
5/20/20	5/27/20	7	Tres Valles y San Cristóbal	47.8	334.6
5/27/20	8/10/20	75	Novillero y Tuxtilla	1.4	105.0
7/20/20	7/24/20	4	Tierra Blanca y Veracruz	97.3	389.2
					<u>7.776.1</u>

Kmts. de la Div. 547.8 en 244 días: debieron explotarse 133.663.2

\$ La División fué manejada por las líneas del sureste en el período de 2/10/19 a 7/8/19.

MEXICO, AGOSTO 31 DE 1920.

139

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUPTIDOS EN LA DIVISION DEL PACIFICO DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts: no operados.
\$ 6/12/16	6/15/16	3	México y Toluca	68.0	1 9 1 6 . 204.0
Kilómetros de la Div. 682.1 en 366 días: debieron explotarse				249.648.6	

2/23/17	2/28/17	5	Morelia y Uruapan	136.3	1 9 1 7 . 681.5
3/13/17	3/31/17	18	Morelia y Uruapan	136.3	2,453.4
10/ 8/17	10/20/17	12	Pátzcuaro y Uruapan	75.6	907.2
10/29/17	12/11/17	43	Morelia y Uruapan	136.3	5,860.9
12/21/17	12/23/17	2	Tultenango y Acámbaro	121.2	242.4
12/21/17	12/23/17	2	Maravatío y Zitácuaro	89.6	179.2
Kilómetros de la Div. 682.1 en 365 días: debieron explotarse				248.966.5	10.324.6

1/18/18	1/19/18	1	Pátzcuaro y Uruapan	75.6	1 9 1 8 . 75.6
2/19/18	3/15/18	24	Acámbaro y Uruapan	223.1	5,354.4
3/15/18	4/ 2/18	18	Morelia y Uruapan	136.3	2,453.4
3/19/18	4/ 2/18	14	Acámbaro y Morelia	86.8	1,215.2
Kilómetros de la Div. 682.1 en 365 días: debieron explotarse				248.966.5	9.098.6

4/20/20	4/22/20	2	Morelia y Uruapan	136.3	1 9 2 0 . 272.6
4/22/20	4/23/20	1	Pátzcuaro y Uruapan	75.6	75.6
4/23/20	5/10/20	17	Morelia y Uruapan	136.3	2,317.1
4/25/20	5/10/20	15	Acámbaro y Morelia	86.8	1,302.0
5/10/20	5/10/20	9	Tultenango y Acámbaro	121.2	1,090.8
5/20/20	5/10/20	9	Maravatío y Zitácuaro	89.6	806.4
5/ 5/20	5/10/20	5	Tacuba y Tultenango	159.1	795.5
Kilómetros de la Div. 682.1 en 244 días: debieron explotarse				166.432.4	6.660.0

\$ Aunque el embargo fué desde México, el kilometraje se calculó desde el Emp. de Tacuba, por ser este punto límite de la División.

MEXICO, AGOSTO 31 DE 1920.

140

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE TORREON DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

-----

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
8/24/14	12/31/14	130	La Colorada y Jiménez	523.0	67,990.0
12/ 3/14	12/31/14	29	Brittingham y Dinamita	10.0	290.0
\$12/ 3/14	12/31/14	29	Torreón y Saltillo	284.1	8,238.9
12/ 3/14	12/31/14	29	Torreón y Tlahualilo	93.0	2,697.0
12/ 3/14	12/31/14	29	San Pedro y Hornos	23.4	678.6
8/24/14	12/ 3/14	101	Parras y Gral. Cepeda	90.8	9,170.8
					<u>89,065.3</u>

Kilómetros de la Div. 1.156.7 en 130 días:  
debieron explotarse 150.371.0

					1'9 1'5
1/10/15	11/ 3/15	306	La Colorada y Jiménez	523.0	160,038.0
1/10/15	11/ 3/15	306	Brittingham y Dinamita	10.0	3,060.0
\$ 1/10/15	12/31/15	365	Torreón y Saltillo	284.1	103,696.5
1/10/15	12/31/15	365	Torreón y Tlahualilo	93.0	33,945.0
11/ 3/15	12/31/15	59	La Colorada y Torreón	285.6	16,850.4
1/10/15	12/31/15	365	San Pedro y Hornos	23.4	8,541.0
					<u>326,130.9</u>

Kilómetros de la Div. 1.156.7 en 365 días:  
debieron explotarse 422.195.5

					1'9 1'6
\$ 1/10/16	1/24/16	23	Torreón y Saltillo	284.1	6,534.3
1/10/16	1/24/16	23	Torreón y Tlahualilo	93.0	2,139.0
1/10/16	5/ 5/16	125	La Colorada y Torreón	285.6	35,700.0
1/10/16	1/24/16	23	San Pedro y Hornos	23.4	538.2
1/24/16	9/20/16	240	Parras y Gral. Cepeda	90.8	21,792.0
7/19/16	12/31/16	196	Tlahualilo y Torreón	93.0	18,228.0
11/23/16	12/31/16	11	La Colorada y Torreón	285.6	3,141.6
11/23/16	12/31/16	39	Brittingham y Dinamita	10.0	390.0
					<u>88,463.1</u>

Kilómetros de la Div. 1.156.7 en 366 días:  
debieron explotarse 423.352.2

					1'9 1'7
1/10/17	2/14/17	44	Tlahualilo y Torreón	93.0	4,092.0
1/10/17	4/28/17	117	Brittingham y Dinamita	10.0	1,170.0
3/16/17	4/22/17	37	Gómez Palacio y Jiménez	232.1	8,587.7
3/16/17	4/11/17	26	La Colorada y Torreón	285.6	7,425.6
3/16/17	4/28/17	43	San Pedro y Hornos	23.4	1,006.2
3/16/17	4/24/17	39	Torreón e Hipólito	228.5	8,911.5
\$ 3/16/17	4/24/17	39	Torreón y Saltillo	284.1	11,079.9
5/ 9/17	12/31/17	237	Matamoros y Hormiguero	22.1	5,237.7
9/29/17	10/10/17	11	Torreón y Bermejillo	43.0	473.0
10/10/17	10/11/17	1	Gómez Palacio y Talía	120.8	120.8
12/13/17	12/17/17	4	Torreón e Hipólito	228.5	914.0
\$12/13/17	12/17/17	4	Torreón y Saltillo	284.1	1,136.4
12/13/17	12/17/17	4	La Colorada y Torreón	285.6	1,142.4
					<u>51,297.2</u>

Kilómetros de la Div. 1.156.7 en 365 días:  
debieron explotarse 422.195.5

141

Suspendo. Reanudado. Días.                      Entre.                      Klmts.                      Total klmts. no operados.

1/10/18	12/31/18	365	Matamoros y Horniguero	22.1	8.066.5
2/15/18	2/18/18	3	Torreón y Jiménez	237.4	712.2
5/ 8/18	5/ 9/18	1	Encantada y Torreón	284.1	284.1
5/ 9/18	5/17/18	8	Torreón y Parras	147.8	1,182.4
7/10/18	7/ 9/18	8	Parras y Encantada	136.3	1,090.4
7/10/18	12/31/18	184	San Marcos y Hornos	11.3	2,079.2
9/25/18	10/12/18	17	Bermejillo y Jiménez	194.4	3,304.8
10/ 2/18	10/11/18	9	Torreón y San Pedro	68.9	620.1
2/17/18	5/ 9/18	81	Parras y Saltillo	136.3	11,040.3
5/10/18	7/10/18	52	Parras y Saltillo	136.3	7,087.8
7/ 9/18	12/31/18	176	Parras y Saltillo	136.3	23,988.8
					<u>59,456.4</u>

Kilómetros de la Div. 1.156.7 en 365 días:  
debieron explotarse                      422.195.5

1/10/19	9/ 6/19	248	Matamoros y Horniguero	22.1	5,480.8
9/21/19	9/29/19	8	Gómez Palacio y Torreón	5.3	42.4
1/10/19	12/31/19	365	San Marcos y Hornos	11.3	4,124.5
1/10/19	3/10/19	59	Parras y Saltillo	136.3	8,041.7
4/21/19	6/ 6/19	46	Torreón y Jiménez	237.4	10,920.4
7/ 2/19	7/ 7/19	5	Parras y Encantada	136.3	681.5
7/30/19	8/14/19	15	Torreón y Encantada	284.1	4,261.5
8/14/19	8/18/19	4	Parras y Encantada	136.3	545.2
9/ 6/19	12/31/19	117	Matamoros y Sacramento	28.5	3,334.5
9/29/19	10/ 3/19	4	Gómez Palacio y Torreón	5.3	21.2
9/25/19	10/ 3/19	8	Gómez Palacio y San Pedro	63.6	508.8
10/ 3/19	10/10/19	7	Santo Niño y San Pedro	26.5	185.5
8/14/19	8/18/19	4	Torreón y Parras	147.8	591.2
8/18/19	11/15/19	28	Torreón y Saltillo	284.1	7,954.8
					<u>46,694.0</u>

Kilómetros de la Div. 1.156.7 en 365 días:  
debieron explotarse                      422.195.5

1/10/20	8/31/20	244	San Marcos y Hornos	11.3	2,757.2
1/10/20	1/ 5/20	4	Matamoros y Sacramento	28.5	114.0
4/27/20	5/12/20	15	Escalón y Jiménez	73.5	1,102.5
5/ 6/20	5/12/20	6	La Colorada y Torreón	285.6	1,713.6
5/ 6/20	5/12/20	6	Bermejillo y Escalón	120.9	725.4
5/12/20	6/14/20	33	Cobian y Encantada	271.6	8,962.8
5/19/20	5/28/20	9	La Colorada y Torreón	285.6	2,570.4
					<u>17,945.9</u>

Kilómetros de la Div. 1.156.7 en 244 días:  
debieron explotarse                      282.234.8

La distancia está tomada solamente hasta Encantada que es el empalme de la Div. de Torreón con la Div. Norte, a que pertenece tramo entre Encantada y Saltillo.

142

ESTADO QUE MUESTRA LOS TRAMOS DE VIA INTERRUMPIDOS EN LA DIVISION DE TEHUANTEPEC DESDE AGOSTO 24 DE 1914 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 1920.

Suspendo.	Reanudado.	Días.	Entre.	Klmts.	Total klmts. no operados.
8/15/16	8/22/16	7	Rincón Antonio y Santa Lucrecia	77.0	1 9 1 6 . 539.0
Kmts. de la Div. 302.5 en 366 días: que de					
xdebieron explotarse				111.081.0	

Nota: La División fué manejada por las líneas del Sureste en el periodo de 2/10/19 a 7/8/19.

MEXICO, AGOSTO 31 DE 1920.

Estado número 2.

14

Nombre de la Division.	1914.		1915.		1916.		1917.		1918.		1919.		1920.	
	Kilometraje no explotado.-	Kilometraje que debio explotarse.												
	Explotado.-	Explotarse.												
Caxaca.....	---	70,265.0	---	197,282.5	30,968.6	197,823.5	9,718.4	197,282.5	---	197,282.5	5,944.6	111,823.5	14,084.1	131,882.0
del Norte...	---	91,728.0	---	257,544.0	114.3	258,249.6	2,409.2	257,544.0	---	257,544.0	6,620.6	257,544.0	5,847.5	172,166.4
Monclova....	---	87,009.0	---	244,294.5	22,130.7	244,963.8	40,561.6	244,294.5	37,923.5	244,294.5	31,731.1	244,294.5	90,598.5	163,309.2
Mtnt.al Golfo	---	85,540.0	---	240,170.0	3,011.2	240,828.0	5,896.8	240,170.0	2,200.2	240,170.0	2,070.4	240,170.0	3,578.0	160,552.0
Mex-Querétaro	60,379.8	159,320.0	324,122.4	415,370.0	113,678.9	378,004.8	114,837.0	407,267.0	108,696.1	407,267.0	42,105.8	407,267.0	14,926.7	272,252.2
Guadalajara	---	137,462.0	---	385,951.0	9,655.6	387,008.4	9,135.1	385,951.0	52,297.9	385,951.0	1,116.4	385,951.0	9,039.7	258,005.6
Chihuahua	12,384.4	106,176.0	276,816.0	276,816.0	112,098.2	277,574.4	95,435.2	276,816.0	55,490.0	276,816.0	148,047.6	276,816.0	7,824.0	185,049.6
Durango....	---	110,946.0	---	322,733.0	---	323,617.2	8,037.2	322,733.0	11,948.9	322,733.0	3,738.3	322,733.0	14,898.1	215,744.8
Hidalgo ...	---	34,086.0	---	95,703.0	---	95,965.2	---	95,703.0	---	95,703.0	---	95,703.0	1,356.1	63,976.8
Jalapa.....	---	57,421.0	---	161,225.0	77,297.5	161,662.2	1,158.7	161,220.5	573.8	161,220.5	---	161,220.5	9,907.7	107,774.8
Cardenas...	---	63,037.0	---	176,988.0	10,810.5	177,473.4	13,183.2	176,988.5	---	176,988.0	---	176,988.0	2,133.3	118,315.6
Aguascalientes	48,226.8	138,628.0	281,259.1	361,423.0	70,829.3	362,413.2	31,882.8	361,423.0	16,425.0	361,423.0	11,942.5	361,423.0	1,253.5	241,608.8
Puebla.....	---	91,780.0	---	257,690.0	86,409.1	258,396.0	64,417.8	257,690.0	87,112.2	257,690.0	52,457.4	257,690.0	19,554.0	172,264.0
Pan-Americano	---	59,566.0	---	167,243.0	34,243.0	167,701.2	8,734.5	167,243.0	---	167,243.0	15,171.0	94,847.4	---	111,800.8
S.Luis Potosí	94,393.0	94,393.0	265,026.5	265,026.5	117,450.3	265,752.6	1,558.0	265,026.5	---	265,026.5	---	265,026.5	---	177,168.4
V.Crz.al Istmo	---	71,214.0	---	199,947.0	26,273.8	200,494.8	23,664.5	199,947.0	---	199,947.0	400.6	113,394.6	7,776.1	133,663.2
Pacifico.....	---	88,673.0	---	248,966.5	204.0	249,648.6	10,324.6	248,966.5	9,098.6	248,966.5	---	248,966.5	6,660.0	166,432.4
Torreón.....	89,065.3	150,371.0	326,130.9	422,195.5	88,463.1	423,352.2	51,297.2	422,195.5	59,456.4	422,195.5	46,694.0	422,195.5	17,945.9	282,234.8
<hr/>														
	304,449.3	1,697,615.0	1,473,354.9	4,696,564.0	803,638.1	4,670,928.6	492,271.8	4,688,461.5	441,222.6	4,688,461.0	368,040.3	4,444,054.0	227,383.2	3,134,201.4
Promedio de kilometraje no explotado.	17.93%		31.37%		18.90%		10.49%		9.41%		8.28%		7.25%	

DETALLE DE LA LONGITUD DE LAS LINEAS CON RELACION AL PESO DE LOS RIELES.

Peso de Rieles.	Metros de vía en la troncal.	Metros de vía en Laderos y ramales.
85.45		3,471
85	1.181,095	22,850
83	34,440	27,714
80	238,506	29,621
75	2,801,843	73,912
70	1,469,960	105,380
66	227,680	18,154
65	39,850	10,331
62	3,000	2,270
61.50	144,260	5,895
60	670,660	22,635
56	3,934,901	743,232
54	443,428	152,852
50	630,310	58,217
45	430,251	119,030
40	973,220	184,625
	<u>13.223.404</u>	<u>1.580.189</u>
	=====	=====

Total de vías: 14.803.593 Mts.

**FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS**  
 (Administrados por el Gobierno)  
**DEPARTAMENTO DE CONSTRUCCION Y CONSERVACION DE VIAS, PUENTES Y EDIFICIOS.**  
**OFICINA DEL INGENIERO EN JEFE.**  
 -----000000-----

COSTO APROXIMADO DEL IMPORTE DE LA RECONSTRUCCION DE LAS VIAS Y PLANTAS DE AGUA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS HASTA DEJARLAS EN SEIS MESES EN ESTADO DE SERVICIO PARA EL TRAFICO NORMAL.

DIVISIONES.-	V I A S .				AGUA	TOTAL.	
	Recons- truccion.	Rieles y - Accesorios.	Durmientes.	Cambios y Accesorios.	Herramienta y varios.	Costo de - reparación	Vías y aguas.
Aguascalientes \$	126,000.00		302,000.00	18,300.00	24,000.00	11,200.00	481,500.00
Cardenas.....	62,000.00		208,000.00	8,200.00	12,000.00	5,100.00	295,300.00
Chihuahua.....	100,700.00	326,000.00	193,000.00	8,400.00	25,200.00	10,100.00	663,400.00
Durango.....	112,500.00		189,400.00	9,900.00	17,000.00	2,900.00	331,700.00
Guadalajara....	139,700.00	195,500.00	314,600.00	21,000.00	21,000.00	8,700.00	700,500.00
Hidalgo.....	35,500.00		43,500.00	3,900.00	5,400.00		88,300.00
Jalapa.....	85,000.00	77,800.00	203,000.00	5,100.00	11,400.00		382,300.00
Istmo.....	132,000.00		760,000.00	8,400.00	16,500.00	4,600.00	921,500.00
Mex-Queretaro..	120,000.00		267,500.00	21,000.00	23,900.00	11,900.00	444,300.00
Monclova.....	88,500.00		149,600.00	12,600.00	13,400.00	5,300.00	269,400.00
Mont.al Golfo..	89,000.00	130,300.00	149,600.00	8,800.00	17,800.00	5,800.00	401,300.00
Norte.....	100,300.00	24,400.00	185,100.00	22,800.00	15,400.00		348,000.00
Oaxaca.....	70,000.00		143,800.00	6,500.00	7,100.00		227,400.00
Pacífico.....	92,000.00		90,200.00	12,300.00	9,400.00		203,900.00
Pan-Americano..	110,000.00		395,000.00	7,000.00	11,100.00		523,100.00
Puebla.....	67,500.00	38,900.00	109,500.00	6,300.00	6,900.00	7,500.00	236,600.00
San Luis Potosí	97,000.00		163,900.00	12,300.00	9,800.00	5,100.00	288,100.00
Tehuantepec....	36,500.00		78,600.00	5,000.00	7,400.00	2,700.00	130,200.00
Torreon.....	148,000.00	260,700.00	415,000.00	17,500.00	29,700.00	5,300.00	876,300.00
Termns.de Mex.	14,000.00	73,800.00	31,600.00	26,400.00	1,500.00	2,900.00	150,200.00
Termns.Tampuco	6,500.00		13,800.00	7,100.00	1,200.00	2,400.00	31,000.00
<b>S U M A S .</b>	<b>1.832,700.00</b>	<b>1.127,400.00</b>	<b>4.406,700.00</b>	<b>248,900.00</b>	<b>287,100.00</b>	<b>91,500.00</b>	<b>7.994,300.00</b>

Estado número 5.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS.  
(Administrados por el Gobierno)  
DEPARTAMENTO DE CONSTRUCCION Y CONSERVACION DE VIAS, PUNTES Y EDIFICIOS.  
OFICINA DEL INGENIERO EN JEFE.

-----00000000-----

INFORME DEL COSTO APROXIMADO DE RECONSTRUCCIONES Y REPARACIONES A LOS EDIFICIOS, PLANTAS DE ACEITE COMBUSTIBLE Y CONSTRUCCIONES SIMILARES DEL SISTEMA.

DIVISIONES.	CLASE DE LA OBRA	RECONSTRUCCIONES.	REPARACIONES.	TOTAL:	TOTAL POR DIVISIONES.	OBSERVACION
AGUASCALIENTES.	Hospitales	\$ 3,131.00	\$	\$ 3,131.00		
	Estaciones	132,000.00	\$ 3,740.00	\$ 135,740.00		
	Casas de Seccion	96,000.00	" 2,500.00	" 98,500.00		
	Bodegas Carga-Express	8,299.00	"	" 8,299.00		
	Casas p <sup>a</sup> Calderas.	7,800.00	"	" 7,800.00		
	Tall.y Casa Redonda.	26,882.00	"	" 26,882.00	\$ 280,452.00	
CARDENAS.	Estaciones	\$ 80,500.00	\$ 8,000.00	\$ 88,500.00		
	Casas de Seccion	162,000.00	"	" 162,000.00		
	Casa para Bombas.	3,000.00	"	" 3,000.00		
	Tall.y Casas Redond.	6,300.00	"	" 6,300.00		
	Casas p <sup>a</sup> Empleados.	2,400.00	"	" 2,400.00	" 262,200.00	
CHIHUAHUA.	Estaciones	\$ 46,500.00	\$ 4,500.00	\$ 51,000.00		
	Casas de Seccion	181,000.00	"	" 181,000.00		
	Casas p <sup>a</sup> Calderas.	3,000.00	"	" 3,000.00		
	Tall.y Casas Redond.	57,200.00	"	" 57,200.00	" 292,300.00	
DURANGO.	Estaciones	\$ 54,800.00	\$ 20,000.00	\$ 74,800.00		
	Casas de Seccion	38,000.00	" 6,000.00	" 44,000.00		
	Casas para Bombas	2,000.00	"	" 2,000.00		
	Tall.y C.Redond.	31,722.00	"	" 31,722.00	" 152,522.00	
GUADALAJARA.-	Estaciones	\$ 97,000.00	\$ 12,000.00	\$ 109,000.00		
	Casas de Seccion	114,000.00	"	" 114,000.00		
	Casas para Calderas	1,000.00	"	" 1,000.00		
	Pav.patio Est.Guadala	1,700.00	"	" 1,700.00		
	Fosas Inspeccion	4,300.00	"	" 4,300.00	" 230,000.00	
HIDALGO.	Estaciones	" 52,000.00	\$ 6,000.00	" 58,000.00		
	Casas de Seccion	" 6,500.00	" 1,000.00	" 7,500.00		
	Cas.Redon.y Talleres	" 2,630.00	"	" 2,630.00	" 68,130.00	
JALAPA.-	Estaciones	" 109,200.00	" 12,000.00	" 121,200.00		
	Casas de Seccion	" 20,000.00	" 4,000.00	" 24,000.00		
	Bodegas de Carga	" 12,000.00	"	" 12,000.00	" 157,200.00	
MEX-QUERETARO.	Estaciones	" 226,600.00	" 20,000.00	" 246,600.00		
	Casas de Seccion	" 179,800.00	" 18,000.00	" 197,800.00		
	Casas Red.y Tall.	" 7,300.00	"	" 7,300.00	" 451,700.00	
MONCLOVAY TERMINALES DE SALTILLO.	Estaciones	" 62,500.00	" 6,000.00	" 68,500.00		
	Casas de Seccion	" 91,000.00	" 9,000.00	" 100,000.00		
	Casas Empl.Hoteles y	" 17,000.00	" 1,700.00	" 18,700.00	" 187,200.00	
	Casas para Bombas.	"	"	"		
MONTERREY AL GOLFO.	Estaciones	" 57,000.00	" 6,000.00	" 63,000.00		
	Casas de Seccion	" 13,000.00	" 5,000.00	" 18,000.00		
	Rest.Cas.Caldera, Fo	"	"	"		
	sa Insp.Aceitera, Rep.	"	"	"		
	Talleres de Carros..	" 9,000.00	"	" 9,000.00	" 90,000.00	
OAXACA.	Estaciones	" 84,500.00	" 8,000.00	" 92,500.00		
	Casas de Seccion	" 89,500.00	" 9,000.00	" 98,500.00		
	Casas para Empl.y	"	"	"		
	Casas para Maquinas	" 6,700.00	"	" 6,700.00	" 197,700.00	
PACIFICO.	Estaciones	" 113,000.00	" 10,000.00	" 123,000.00		
	Casas de Seccion	" 88,700.00	" 9,000.00	" 97,700.00		
	Hotel Toluca, Casa -	"	"	"		
	Redonda Acambaro ---	" 12,000.00	"	" 12,000.00	" 232,700.00	
SAN LUIS POTOSI.	Estaciones	" 111,400.00	" 11,000.00	" 122,400.00		
	Casa Redonda	" 5,000.00	"	" 5,000.00		
	Habitaciones Emplead.	" 1,000.00	"	" 1,000.00		
	Casas de Seccion	" 38,000.00	" 4,000.00	" 42,000.00	" 170,400.00	
TEHUANTEPEC.	Estaciones	" 24,000.00	" 2,000.00	" 26,000.00		
	Bodeg.Casas y Caleras	" 185,000.00	"	" 185,000.00		
	Casas de Seccion	" 12,000.00	" 1,200.00	" 13,200.00	" 224,200.00	
TORREON.	Estaciones	" 142,000.00	" 15,000.00	" 157,000.00		
	Cas.Red.y Aceitera	" 5,000.00	"	" 5,000.00		
	Casas de Seccion	" 183,000.00	" 20,000.00	" 203,000.00		
	Dep.Aceite combust.	"	" 3,400.00	" 3,400.00	" 368,400.00	
TERMINOS-MEXICO.	Divers.Cont <sup>2</sup> y Reprac.	" 102,500.00	"	" 102,500.00	" 102,500.00	
" MONT Y NORTE.	Estaciones	" 54,000.00	" 5,000.00	" 59,000.00		
	Casas de Seccion	" 99,000.00	" 10,000.00	" 109,000.00		
	Div.Const.y Reparacio	"	"	"		
	nes Term.Monterrey	" 102,500.00	"	" 102,500.00	" 270,500.00	
" TAMPICO.	Reparaciones	"	" 25,000.00	" 25,000.00	" 25,000.00	
PUEBLA.	Estaciones	" 214,500.00	" 20,000.00	" 234,500.00		
	Casas de Seccion	" 62,500.00	" 5,000.00	" 67,500.00		
	Talleres en Puebla	" 15,000.00	"	" 15,000.00	" 317,000.00	
PAN-AMERICANO.	Estaciones	" 30,000.00	" 3,000.00	" 33,000.00		
	Casas de Seccion	" 57,000.00	" 6,000.00	" 63,000.00		
	Casas de Bombas	" 10,000.00	"	" 10,000.00		
	Talleres y Almacenes	" 18,000.00	"	" 18,000.00	" 124,000.00	
ISTMO.	Estimacion Total	" 150,000.00	"	" 150,000.00	" 150,000.00	
SUMA TOTAL-----		\$ 4,941,364.00	\$ 312,240.00	\$ 4,354,104.00	\$ 4,354,104.00	

INFORME GENERAL DE PUENTES:

## NOTA DE PUENTES EXISTENTES:

DIVISIONES	METALICOS.		DE MADERA.		ALCANTARILLAS.	
	Número:	Longitud:	Número:	Longitud.	Número:	Longitud.
-----						
DATOS SEGUROS.						
Aguascalientes	350	2890	42	452	854	2200
Cárdenas	128	1220	15	312	341	535
Chihuahua	169	2500	111	2690	420	860
Durango	265	3370	364	4130	705	1550
Guadalajara	320	4885	92	1192	1705	2615
Hidalgo	66	485	1	28	643	1605
Jalapa	322	1685	19	120	265	380
Monclova	133	3120	430	5000	248	534
Monterrey al Golfo	140	3400	15	224	148	405
Norte	121	2113	223	4053	798	1256
Oaxaca	553	3344	30	90	1097	1600
Pacífico	264	2050	127	1190	1623	2822
Puebla	370	2962	90	1026	787	1578
San Luis Potosí	223	1420	176	1230	319	1440
Torreón	214	3010	489	5344	412	480
Terminales-México	20	96	4	50	43	95
Terminales-Tampico	1	160	7	210	2	5
-----						
Sumas	3839	39210	2235	27506	10910	20460

## DATOS ESTIMATIVOS.

20.41.-%.

Istmo	}	1143	11532	657	3090	3209	6017
México-Qro.							
Pan-Americano.							
Tehuantepec.							

Totales	5032	50742	2892	35596	14119	26477
---------	------	-------	------	-------	-------	-------

RESUMEN DE VALORES.

Puentes Metálicos:	50,742 mts. a	\$ 500.00 mto.	\$ 25,371,000.-
Puentes de Madera:	35,596 " "	" 100.00 "	" 3,559,600.-
Alcantarillas:	26,477 " "	" 300.00 "	" 7,943,100.-
Valor total de Puentes y alcantarillas en el Sistema			\$ 36,873,700.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS.-

(Administrados por el Gobierno)

DEPARTAMENTO DE CONSTRUCCION Y CONSERVACION DE VIA, PUENTES Y EDIFICIOS.

OFICINA DEL INGENIERO EN JEFE.

Estado número 7.

COSTO PROBABLE DE LA CONSERVACION DE VIAS, FUENTES Y EDIFICIOS, UNA VEZ QUE HAYAN SIDO RECONSTRUIDOS.

DIVISIONES:	Longitud de vías en - kilómetros.	Costo mínimo mensual por kilómetro:	Costo máximo mensual por kilómetro:	GASTO MENSUAL:		GASTO ANUAL:
				MINIMO:	MAXIMO:	MAXIMO:
Aguascalientes	1032.2	\$ 60.00	\$ 65.00	\$ 61,932.00	\$ 67,093.00	\$ 805,116.00
Cardenas.....	525.4	" 95.00	" 100.00	" 49,913.00	" 52,540.00	" 630,480.00
Chihuahua.....	839.1	" 70.00	" 75.00	" 58,737.00	" 62,932.50	" 755,190.00
Durango.....	943.6	" 70.00	" 75.00	" 66,052.00	" 70,770.00	" 849,240.00
Guadalajara...	1163.1	" 75.00	" 80.00	" 87,232.50	" 93,048.00	" 1,116,576.00
Hidalgo.....	298.1	" 55.00	" 60.00	" 16,395.50	" 17,886.00	" 214,632.00
Istmo.....	584.7	" 85.00	" 90.00	" 49,699.50	" 52,623.00	" 631,476.00
Jalapa.....	483.3	" 80.00	" 85.00	" 38,664.00	" 41,080.50	" 492,966.00
México-Querétaro	1316.2	" 75.00	" 80.00	" 98,715.00	" 105,296.00	" 1,263,552.00
Monclova.....	738.0	" 70.00	" 75.00	" 51,660.00	" 55,350.00	" 664,200.00
Mont.al Golfo.	747.5	" 90.00	" 95.00	" 67,275.00	" 71,012.50	" 852,150.00
Norte.....	823.6	" 70.00	" 75.00	" 57,652.00	" 61,770.00	" 741,240.00
Oaxaca.....	619.2	" 55.00	" 60.00	" 34,056.00	" 37,152.00	" 445,824.00
Pacífico.....	764.0	" 75.00	" 80.00	" 57,300.00	" 61,120.00	" 733,440.00
Pan-Americano.	478.0	" 85.00	" 90.00	" 40,630.00	" 43,020.00	" 516,240.00
Puebla.....	774.2	" 75.00	" 80.00	" 58,065.00	" 61,936.00	" 743,232.00
San Luis Pot..	806.5	" 70.00	" 75.00	" 56,455.00	" 60,487.50	" 725,850.00
Tehuantepec...	408.8	" 90.00	" 95.00	" 36,792.00	" 38,836.00	" 466,032.00
Torreón.....	1274.8	" 75.00	" 80.00	" 95,610.00	" 101,984.00	" 1,223,808.00
Termns.Mexico	124.7	" 160.00	" 170.00	" 19,952.00	" 21,199.00	" 254,388.00
Termns.Tampico	59.6	" 220.00	" 235.00	" 13,112.00	" 14,006.00	" 168,072.00
<b>T O T A L E S :....</b>	<b>14804.6 KM</b>	<b>\$</b>		<b>\$1,115,899.50</b>	<b>\$1,191,142.00</b>	<b>\$ 14,293,704.00</b>

Estado No 8.  
149

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS.  
(Administrados por el Gobierno)  
OFICINA DEL INGENIERO EN JEFE.  
&&&&&&&

INFORME GENERAL DE LAS CONSTRUCCIONES DE NUEVAS VIAS Y EDIFICIOS PARA TERMINALES EN EL SISTEMA, HASTA EL MES DE SEPTIEMBRE DE 1920.

	Cantidad Presupuestada.--	Cantidad gastada hasta sept. de 1920.
<b><u>DIVISION DE DURANGO.</u></b>		
Construcción Línea Durango a Cañitas.....	\$ 2,904,690.93	2,786,145.93
Construcción Edificio para Estación de Pasajeros Terminal Durango.....	199,990.00 120,910.00 220,400.00	326,329.14
Construcción Patio de Maniobras Terminal Durango,.....	500,000.00	464,110.10
Construcción Depósito de aceite combustible en Durango,.....	20,000.00	12,938.90
Construcción Línea de Llano Grande a El Salto	1,524,229.62	1,201,453.06
Localización Línea de El Salto a Mazatlán,..	131,500.00	8,163.16
Localización y construcción Línea de Ciénega de los Caballos,Dgo.con una longitud de 50 - kilómetros.....	42,577.05 334,933.52 223,169.90	363,967.18
Localización Línea Tepehuanes a Guanaceví...	105,000.00	56,644.46
<b><u>DIVISION DE MONCLOVA.</u></b>		
Construcción Línea de Cuatro Ciénegas a Sierra Mojada,.....	4,045,987.95	2,423,031.48
Construcción por cuenta del Gobierno del Palacio Municipal, Cuatro Ciénegas,.....	43,000.00	41,415.60
Construcción Calzada de Cuatro Ciénegas a la Estación,.....	15,683.25	15,102.04
Reconstrucción Línea de Allende a Las Vacas-(48 kilómetros).....	148,074.14	28,587.28
<b><u>DIVISION DE GUADALAJARA.</u></b>		
Reconstrucción Línea Guadalajara a Sayula...	785,959.44	367,759.52
Localización Línea San Marcos a Tepic.....	46,313.31	46,313.31
Construcción Estación Terminal Guadalajara -	500,000.00	
Construcción Patio de Maniobras,.....	400,000.00	3,000.00

750

	<u>Cantidad Pre-</u> <u>supuestada.-</u>	<u>Cantidad gas-</u> <u>tada hasta -</u> <u>Sept.de 1920.</u>
<b><u>DIVISION DE AGUASCALIENTES.-</u></b>		
Localización Línea Zacatecas a La Honda...	26,087.54	26,087.54
<b><u>DIVISION DE SAN LUIS.</u></b>		
Localización y Construcción Línea de Saltillo a Carneros.....	2,222,808.02	522,808.02
Construcción Patio de Maniobras en Saltillo	236,143.11	156,143.11
Construcción de la Estación de Pasajeros - y Talleres en Saltillo.....	2,012,268.53	1,012,268.53
Construcción Línea Saltillo-Oriente.....	6,200,000.00	924,627.52
<b><u>DIVISION DEL NORTE.</u></b>		
Construcción Estación Candela.....	32,000.00	32,000.00
<b><u>DIVISION DE TEHUANTEPEC.</u></b>		
Localización de las Líneas de Puerto México y Sta. Lucrecia a Campeche 20 Kms.cada-una .....	53,526.28	41,063.39
<b><u>DIVISION DE TORREON.</u></b>		
Construcción de la Estación Terminal de Pasajeros Patio de Maniobras y Casa Redonda en Torreón,.....	600,000.00 330,000.00	3,000.00
<b><u>TERMINAL DE TAMPICO.</u></b>		
Construcción de la Estación de Pasajeros del Puerto de Tampico (Proyecto).....	950,004.00	3,000.00
<b><u>DIVISION DEL PACIFICO.</u></b>		
Localización Línea Morelia-Tacambaro.....	80,000.00	6,081.07
<b><u>DIVISION MEX-QUERETARO. (Distrito Balsas)</u></b>		
Localización y construcción Línea de Balsas a Pezuapa.....	4,000,000.00	--- --
<b><u>DIVISION DEL PAN-AMERICANO.</u></b>		
Localización y reconstrucción de un tramo de 20 kms.en Tonalá (Kms.160 a 180.)....	18,694.00	--- --

## DETALLE SOBRE EL ESTUDIO Y CONSTRUCCION DE LINEAS NUEVAS.

## CONSTRUCCIONES.

LINEA DURANGO A MAZATLAN.- Vía ancha.- Longitud total aproximada, Kms. 403. Se está terminando la construcción del tramo Llano Grande a El Salto, con una longitud de 40 kilómetros. En el próximo mes de noviembre llegará la punta de la vía al kilo. 1010, desde Piedras Negras o 140 desde Durango, o sea a la Estación de El Salto.

Están localizándose los restantes 265 kilómetros habiendo instaladas tres brigadas de Ingenieros, una trabajando en El Salto hacia Mazatlán, otra de Ciudad (cima de la línea) hacia Mazatlán y otra en Mazatlán hacia El Salto.

En noviembre se podrá emprender la construcción de terracerías en el tramo del kilómetro 1010 al 1970 (Estación Ciudad)

LINEA EMPALME PURISIMA.- (k-85 Dgo.- Mazatlán) y CIENEGA DE LOS CABALLOS.- Está construyéndose el tramo del kilómetro 30 al 50 (Las Animas) siendo esta línea para explotación de bosques y llevados a cargo con obras económicas.- Se prevee su prolongación hasta el kilo. 80.- Esta línea es vía ancha.

ESTACION TERMINAL DE DURANGO.- Quedará lista en el próximo año de 1921 comprendiendo un nuevo patio sistema "De Gravedad" y un edificio de cantera así como planta de aceite, etc.

LINEA DURANGO A CANITAS.- Ya en explotación. Log. aprox. 265 kilómetros vía ancha. Se está terminando de construir definitivos todos los puentes provisionales y edificios y se están emprendiendo las obras de la terminal de Cañitas que comprenden una nueva Estación, Casa Redonda, planta de aceite, etc.

LINEA ALLENDE A LAS VACAS.- Vía Ancha. Saliendo del kilómetro 52 de la línea de P. Negras a Durango, longitud kilómetros 117 se está construyendo la vía en los primeros 48 kms. Existen terracerías hasta el kilo. 77 (San Carlos) teniéndose la intención de continuar después esta línea hasta la frontera.

LINEA CUATRO CIENEGAS A SIERRA MOJADA.- Vía Ancha. Long. total. klm. 155. Están ya tendidos 92 kms. de Cuatro cienegas a Sierra Mojada y en diciembre se llevará la punta de la vía hasta el kilómetro 122 para seguir después las terracerías hasta el término de la línea. La fecha de terminación probable de esta construcción es el segundo trimestre de 1921.

ESTACION TERMINAL DE SALTILLO.- Está en construcción un edificio de tipo moderno para la estación de pasajeros (casi terminado) y patio anexo; también una terminal que incluye casa redonda (casa terminada) Talleres y fundición (en ejecución) Planta de aceite. Carbonera Planta de agua, Almacén de División, Casas para habitaciones de empleados, Hospital, etc.

La construcción de esta nueva terminal está en conexión con la revisión del tramo de la línea del nacional comprendido entre Carneros y Saltillo, con una longitud aproximada de 52 klms., cuyo objeto es reducir la pendiente máxima actual de 2% a 1%. Están ya tendidos 4 klms. de esta nueva línea en el extremo de Saltillo y terminadas las terracerías en 22 klms. entre Saltillo y Buena-vista. Se está llevando a cabo la relocalización de los restantes 30 klms entre Buena-vista y Carneros.

Para completar esta revisión se tiene también estudiada la reducción de pendientes en algunos tramos de la línea actual comprendidos entre Carneros y Gómez Fafias, reduciendo su pendiente a 1%.

LINEA SALTILLO A ORIENTE.- Esta línea (de vía ancha) medirá una longitud aproximada de 180 klms. Uniéndola directamente la población de Saltillo con la Estación de Linares sobre la línea de Monterrey Tampico. Están construidos y tendidos ya 26 klms. hasta la Estación de la Tosca, estando actualmente suspendida esta construcción.

LINEA BALSAS A PEZUAPA.- Se está iniciando la construcción de los 62 klms. de vía ancha comprendidos entre las dos estaciones indicadas o sea kilómetros 292 y 360 de la línea México al Pacífico. Esta construcción es importante pues dará salida fácil a los productos del Mineral de campo Morado y marcará un adelanto en la línea de conexión más directa entre la capital y el Pacífico.

ESTACION DE NUEVO LAREDO.- Se está terminando el proyecto de una nueva estación de pasajeros, incluyendo facilidades para todos los servicios de esta estación fronteriza esperando únicamente esto para iniciar su construcción.

ESTACION DE TORREON.- Está estudiándose el proyecto de una nueva estación de pasajeros y un nuevo patio de carga comprendiendo un edificio monumental, casa redonda, bodegas y un sistema de vías arregladas con el sistema de "Gravedad".

ESTACION DE SAN LUIS POTOSI.- Se emprenderán en el próximo mes de noviembre, las obras de reconstrucción de la estación de pasajeros recién incendiada, habiendo estudiado un proyecto de construcción incombustible, usando de preferencia el concreto armado.

ESTACION DE GUADALAJARA.- Está en estudio el proyecto de una nueva estación de pasajeros y anexo patio.

ESTACION DE TAMPICO.- Está terminándose el estudio de un nuevo edificio monumental, para la Estación de Pasajeros, en estilo original con elementos decorativos aztecas, estando próxima a iniciarse la construcción.

LINEAS EN ESTUDIO.

LINEA MORELIA A TACAMBARO.- Vía ancha longitud aproximada 90 klms. Se está localizando esta línea partiendo de dos lugares distintos, Morelia y Jácuaró, situados sobre la línea Acámbaro-Uruápan a fin de escoger la más económica. El objetivo de esta línea es conectar después con la de México al Pacífico en el río Balsas.

LINEA MEXICO TAMPICO.- Vía Ancha. Estaba en construcción en 1913, actualmente suspendida. La línea construída por el extremo de México llega a la Estación de Honey kilo. 185, existiendo también un tramo de 100 klms., por el extremo de Tampico, en que hay ejecutado un 50% de las obras incluyendo un puente giratorio sobre el río Pánuco que está terminado en un 75%. Falta para conectar los dos extremos un tramo de 350 klms. Esta línea reducirá la distancia entre México y Tampico a 525 o sea un 50% de la actual, vía San Luis siendo esto de mucha importancia por el trasporte del aceite combustible a nuestro mayor centro, la Capital.

En conexión con esta línea está el ramal a Tuxpan con una longitud de 60 klms. y la conexión a Veracruz de 262 klms. de desarrollo, vía ancha.

LINEA TAMPICO AL NORTE.- Hay diversos proyectos estudiados llegando hasta Matamoros. Esta línea con una longitud aproximada de 425 klms. reducirá notablemente la distancia entre la ciudad de México y Estados Unidos.

LINEA SAN MARCOS A TEPIC.- Está localizado un tramo de 35 klms. entre San Marcos y la cuesta de Ingenieros encontrándose actualmente suspendido este estudio por haber probabilidades de que el Ferrocarril Sur-Pacífico siga la construcción de su línea hacia el sur.

LINEA ZACATECAS A LA HONDA.- Esta línea fué debidamente estudiada entre la estación de la Honda (Ramal Chicalote a San Luis) y estación Berriozábal, de la línea del Central en una longitud de 60 klms. ahorrando una distancia aproximada de 85 klms. en el recorrido San Luis a Zacatecas. Posteriormente se ha recomendado esta línea se construya cuando esté terminada la línea de Durango-Mazatlán, con objeto de obtener un tráfico directo interoceánico entre Tampico y Mazatlán, eligiendo la ruta Calera a Salinas, o Cañitas a Salinas.

REVISION DE UN TRAMO DE 20 Klms. LINEA PAN-AMERICANO.- Va a iniciarse en el próximo mes el estudio de esta revisión entre los klms. 160 y 180 de la actual línea a fin de construir una desviación que no está expuesta a frecuentes deslaves como sucede actualmente.

LINEA DE SANTA LUCRECIA Y PUERTO MEXICO A CAMPECHE.- Vía ancha. Longitud aproximada 600 klms., se han localizado 40 klms. en total, habiéndose traspasado este estudio a la compañía, concesionaria de este estudio.

LINEA TEPEHUANES A GUANACEVI.- Vía Ancha. Longitud aproximada 105 kilómetros. Estaba en estudio por el extremo de Tepehuanes faltando sólo 30 kilómetros actualmente paralizada; se prevee la prolongación hasta Rosario, con una longitud total de aproximadamente de 300 kilómetros.