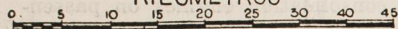


COMPANIA DEL FERROCARRIL INTER-CALIFORNIA

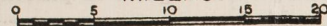
OCTOBRE, 1926.

JFM

ESCALA:
KILOMETROS



MILLAS



DESIERTO DE LOS CHINOS

COMPañIA DEL FERROCARRIL INTER-CALIFORNIA

ITINERARIO NUMERO 23

En Vigor Desde Las 0.01 Del Domingo, Junio 9 de 1929

Para gobierno é información de los empleados solamente, no estando destinado para servicio del público.

E. G. BURDICK,
Gerente General.

LEROY FOSTER,
Jefe de Trenes y de Despachadores.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL INTER-CALIFORNIA

Capacidad Laderos, Combustibles, Agua, Mesa Giratoria, Telefono, Pasadizo de Ganado.	RUMBO AL ESTE			Distancia de Mexicali (Línea Internacional). Kilometros	ITINERARIO NUM. 23 Junio 9 de 1929	Distancia de Algodones (Línea Internacional). Kilometros	Numero de Estacion.	RUMBO AL OESTE					
	SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE					PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE			
		148 Mixto	104 S.P. En Transito					150 SDyA En Transito	11 S.P. En Transito	149 SDyA En Transito	147 Mixto		
		Sale Diario	Sale Diario					Sale Diario	Llega Diario	Llega Diario	Llega Diario		
Sin Ladero		8.15	22.20	15.01	.0	LINEA INTERNACIONAL	83.16	0	s	4.20	s	4.30	16.15
76 XBP	s	8.30	22.24	15.05	.47	TO-R MEXICALI	82.69	1	s	4.16	s	4.26	16.07
z 32 50 XP	f	8.41	22.33	15.14	6.89	PACKARD	76.27	7		4.07		4.17	f 15.52
z 17	f				10.25	AMPAC	72.91	10					f
z 31	f				12.70	PALACO	70.46	13					f
80 P z 31	f	8.51	22.39	15.20	14.78	PASCUALITOS	68.38	15		4.01		4.11	f 15.40
48 P z 31	f	9.02	22.45	15.26	22.04	SESBANIA	61.12	23		3.55		4.05	f 15.26
z 14	f				25.58	CASEY	57.58	26					f
50 WP z 32	s	9.18	22.51	15.32	29.32	TO COCOPAH	53.84	30		3.49		3.59	s 15.05
Espuela	f				33.34	POLVORA	49.82	33					f
83 XP z 33	s	9.30	22.57	15.38	36.51	HECHICERA	46.65	37		3.43		3.53	s 14.50
z 18					41.40	BURDICK	41.76	41					
Sin Ladero	f				41.89	VOLCANO	41.27	42					f
50 P z 32	s	9.42	23.03	15.44	44.41	BATAQUES	38.75	45		3.37		3.47	s 14.37
Espuela	f				48.00	DATO	35.16	48					f
80 YP z 42	f	9.54	23.10	15.51	51.97	TECOLOTE	31.19	52		3.30		3.40	f 14.26
50 P z 41	s	10.05	23.17	15.58	59.46	TO PAREDONES	23.70	60		3.23		3.33	s 14.15
80 P z 31	f	10.16	23.23	16.04	67.15	CUERVOS	16.01	68		3.17		3.27	f 14.03
50 P 31	f	10.27	23.29	16.10	74.41	DIEGUINOS	8.75	75		3.10		3.20	f 13.52
Sin Ladero WP	f				77.09	C. D. JUNCTION	6.07	77					f
145 YP	s	10.42	23.38	16.19	83.05	TO ALGODONES	0.11	84	s	3.01	s	3.11	s 13.40
z 21 PB	s	10.54	23.40	16.21	83.16	LINEA INTERNACIONAL	.0		s	3.00	s	3.10	s 13.35
		Llega Diario	Llega Diario	Llega Diario						Sale Diario	Sale Diario	Sale Diario	
		(2.39) 31.38	(1.20) 62.37	(1.20) 62.37	Tiempo consumido por el Distrito.....				(1.20) 62.37	(1.20) 62.37	(2.40) 31.18	

Trenes rumbo al oeste son superiores a los de la misma clase en direccion contraria.

TABLA DE VELOCIDAD

Velocidad por hora Kilometros	Kilometros en Min.-Seg.	Igual a millas por hora	Velocidad por hora Kilometros	Kilometros en Min.-Seg.	Igual a millas por hora
15	4	9.3	56	1.03	34.8
20	3	12.4	60	1.	37.3
25	2.24	15.5	65	.55	40.4
30	2	18.6	70	.51	43.5
35	1.43	21.7	75	.48	46.6
40	1.30	24.8	80	.45	49.7
45	1.20	27.9	85	.42	52.8
50	1.12	31	90	.40	55.9
55	1.05	34.1			

MEDICOS DE LA COMPAÑIA

Dr. I. S. Ritchie Calexico
Dr. Carlos Dávila Mexicali

INSTRUCCIONES ESPECIALES — SEGURIDAD PRIMERO

LOS EMPLEADOS SE SUJETARAN AL REGLAMENTO DEL FERROCARRIL INTER-CALIFORNIA
RELOJES REGLAMENTARIOS.
Mexicali.—(Oficina General).

PUNTOS TERMINALES.

- Mexicali y Algodones son puntos terminales.

LIMITE DE VELOCIDAD

- Trenes de pasajeros80 kms. por hora.
Trenes mixtos65 kms. por hora.
Trenes de carga56 kms. por hora.
Máquinas solas corriendo adelante56 kms. por hora.
Máquinas retrocediendo, con o sin carros30 kms. por hora.
Máquinas consolidadas en trenes de pasajeros72 kms. por hora.
Máquinas pesando 138,000 kilos o más en trenes de pasajeros72 kms. per hora.
Todos los trenes y máquinas en Patio de Mexicali16 kms. por hora.
Todos los trenes entrando y pasando por laderos16 kms. por hora.
- Máquinas pesando 138,000 kls. o más entre puente 76-A y P. K. 77.....25 kms. por hora.
Otras máquinas entre puente 76-A y P. K. 7740 kms. por hora.
(Tablas de Despacio han sido colocados 800 metros de los puntos restringidos).

REGLAS COMPLEMENTARIAS.

- Máquinas pesando 138,000 kilos o más deben quedarse en la vía principal por razón de riel liviano en laderos y otras vías laterales.
- Tripulaciones de trenes mixtos y de carga rumbo oeste deben hacer una inspección de su tren en marcha al pasar por la puerta internacional en Algodones.
- El tercer garrotero permanecerá en la parte delantera de su sección del tren entre los puntos siguientes:
Rumbo al este: Línea Internacional a Pascualitos.
Paredones a Línea Internacional.
Rumbo al oeste: Línea Internacional a Paredones.
Cocopah a Línea Internacional.
- Hay patios establecidos en Algodones, Pascualitos y Mexicali.
- Las siguientes letras colocadas a la izquierda del nombre de la estación indicarán: -TO- Estacion de ordenes, -R-Registro; y las puestas en la primera columna del itinerario indicarán: -B-Estación de boletín, -X-Embarcadero de ganado, -W-Estación de agua, -Y-Igriega, -P-Telefono, -Z-Otras vias laterales distintas de las de ladero.
- Las horas de oficina en estaciones de órdenes no figurarán en el itinerario. Cuando el semáforo indicare "ADELANTE" en ambas direcciones durante el día, y además la luz indicare "ADELANTE" durante la noche, la oficina será considerada cerrada.
- Quando se tengan que recibir órdenes sin parar, los trenes deben reducir la velocidad a 30 kms. por hora (menos si fuere necesario) hasta que el tren entero haya pasado la señal de órdenes.
- El tanque de agua en Cocopah no tiene el libramiento reglamentario. Se cauciona a los empleados que es inseguro permanecer arriba o en los lados de los carros en este punto.
- Al tomar agua en Cocopah y C. D. Jct. no será necesario desacoplar la máquina del tren.
- Todos los trenes, de pasajeros y de carga, que crucen la línea internacional entre Calexico y Mexicali, Cantú y Algodones, tanto al entrar como al salir de los Estados Unidos y México, deberán detenerse para ser inspeccionados por los empleados del Gobierno y no proseguirán su marcha hasta que los empleados del Gobierno les den la señal para que así lo hagan.
- La puerta de la línea internacional en el cruceo Calexico-Mexicali (Km. "O") y la puerta de la línea internacional en el cruceo Cantú-Algodones (Km. 83.16) están a cargo de las Aduanas de los Estados Unidos y de los empleados de Migración en las oficinas del Gobierno en Calexico y Cantú. Si no se obtuviere una pronta respuesta despues de haber sonado el silbato, un empleado deberá dirigirse a las oficinas del Gobierno para suplicar se les atienda.

- El Reglamento Aduanal previene que ciertos documentos acompañen a todo carro que contenga carga que cruce la línea internacional. Para tales carros los conductores deberán procurar:

(DESPACHO ADUANAL DE CONDUCTOR)

- De los Agentes en Calexico o en Cantú para las importaciones de los Estados Unidos.
- De los Agentes en Mexicali o en Los Algodones para las exportaciones de México.
o (RELACION DE CARROS EN TRANSITO)
- De los Agentes en Calexico o Cantú para carros cargados en tránsito.

INTER-CALIFORNIA RAILWAY CO.

SPECIAL INSTRUCTIONS—SAFETY FIRST

Car Capacity of Sidings	EASTWARD				Distance from Calexico		TIME TABLE NO. 23 June 9, 1929	Distance from Araz Jct.		Station Number	WESTWARD			
	SECOND CLASS		FIRST CLASS								FIRST CLASS		SECOND CLASS	
	148 Mixed		104 Argonaut		150 SD&A Apache			11 Apache			149 SD&A Apache		147 Mixed	
	Leave Daily	Leave Daily	Leave Daily	Kilo-meters	Miles	Arrive Daily		Arrive Daily	Arrive Daily					
Yard BKWYFPX	8.15am	10.20pm	3.01pm	.0	.0	TO-R CALEXICO	87.79	54.6	0	s 4.20am	s 4.30am	4.15pm		
76 XB	s 8.30	s 10.24	s 3.05	.94	.6	TO-R MEXICALI	86.85	54.0	1	s 4.16	s 4.26	s 4.07		
50 XP Z 32	f 8.41	10.33	3.14	7.36	4.6	PACKARD	80.43	50.0	7	4.07	4.17	f 3.52		
Z 17				10.72	6.9	AMPAC	77.07	47.9	10			f		
Z 31				13.17	8.4	PALACO	74.62	46.4	13			f		
80 P Z 31	f 8.51	10.39	3.20	15.25	9.7	PASCUALITOS	72.54	45.1	15	4.01	4.11	f 3.40		
48 P Z 31	f 9.02	10.45	3.26	22.51	14.0	SESBANIA	65.28	40.6	23	3.55	4.05	f 3.26		
Z 14				26.05	16.2	CASEY	61.74	38.4	26			f		
50 WP Z 32	s 9.18	10.51	3.32	29.79	18.5	TO COCOPAH	58.00	36.0	30	3.49	3.59	s 3.05		
				33.81	21.0	POLVORA (Spur)	53.98	33.5	33			f		
88 XP Z 38	s 9.30	10.57	3.38	36.98	23.0	HECHICERA	50.81	31.6	37	3.43	3.53	s 2.50		
Z 18				41.87	26.1	BURDICK	45.92	28.5	41					
				42.36	26.4	VOLCANO (No Siding)	45.43	28.2	42			f		
50 P Z 32	s 9.42	11.03	3.44	44.88	27.9	BATAQUES	42.91	26.7	45	3.37	3.47	s 2.37		
				48.47	30.2	DATO (Spur)	39.32	24.4	48			f		
80 YP Z 42	f 9.54	11.10	3.51	52.44	32.6	TECOLOTE	35.35	22.0	52	3.30	3.40	f 2.26		
50 P Z 41	s 10.05	11.17	3.58	59.93	37.3	TO PAREDONES	27.86	17.3	60	3.23	3.33	s 2.15		
80 P Z 31	f 10.16	11.23	4.04	67.62	42.0	CUERVOS	20.17	12.5	68	3.17	3.27	f 2.03		
50 P Z 31	f 10.27	11.29	4.10	74.88	46.5	DIEGUINOS	12.91	8.0	75	3.10	3.20	f 1.52		
WP				77.56	48.2	C. D. JUNCTION (No Sdg)	10.23	6.4	77			f		
145 YP	s 10.42	s 11.38	s 4.19	83.52	51.9	TO ALGODONES	4.27	2.7	84	s 3.01	s 3.11	s 1.40		
Z 21 PB	s 10.54	f 11.40	f 4.21	83.63	52.0	TO-R CANTU (No Siding)	4.16	2.6	00	s 3.00	s 3.10	s 1.35		
				84.13	52.3	I. I. D. CROSSING	3.66	2.3						
	f 11.04am	11.46pm	4.27pm	87.79	54.6	ARAZ JCT. (No Siding)	.0	.0		2.55am	3.05am	1.20pm		
	Arrive Daily	Arrive Daily	Arrive Daily							Leave Daily	Leave Daily	Leave Daily		
	(2.49) 19.50	(1.26) 38.09	(1.26) 38.09		Time over district.....				(1.25) 38.54	(1.25) 38.54	(2.55) 18.72		
					Average speed per hour (Miles).....								

1. All trains obtain clearance card at Mexicali and Cantu. Westward trains obtain Inter-California Ry. clearance card at Araz before leaving Araz Jct.

2. Nos. 11, 149, 104, 150 register Cantu and Mexicali by form 2642.

MAXIMUM SPEED RESTRICTIONS—EXCEPT AS OTHERWISE NOTED

- 3. Passenger trains80 kms. (50 miles) per hour.
- Mixed trains65 kms. (40 miles) per hour.
- Freight trains56 kms. (35 miles) per hour.
- Light engines running ahead56 kms. (35 miles) per hour.
- Engines backing, with or without cars30 kms. (18 miles) per hour.
- Freight consolidation engines on passenger trains72 kms. (45 miles) per hour.
- 3600 class and heavier engines on passenger trains72 kms. (45 miles) per hour.
- All trains and engines, Mexicali Yard16 kms. (10 miles) per hour.
- All trains entering and through sidings16 kms. (10 miles) per hour.

OTHER MAXIMUM SPEED RESTRICTIONS—ALL TRAINS

- 4. 3600 class and heavier engines, between Bridge 76-A & Km. Post 7725 kms. (15 miles) per hour.
- Other power between Bridge 76-A and Kilometer Post 7740 kms. (25 miles) per hour. (Slow boards placed one-half mile from points restricted)
- 5. 3600 class and heavier engines should be kept on main track account light rail on sidings.
- 6. Crews of westward freight and mixed trains make running inspection of their trains passing through International Gate at Cantu-Algodones.
- 7. Swing brakeman ride forward end his part of train between following points:
Eastward: Calexico to Pascualitos
Paredones to Araz Jct.
Westward: Araz Jct. to Paredones
Cocopah to Calexico

8. Yard Limits are defined by yard limit signs at the following stations:
Cantu - Algodones - Pascualitos - Mexicali.

9. Train order office hours will not be shown in the time table. When a train order signal indicates "PROCEED" in both directions by day, and in addition the light indicates "PROCEED" by night, the office will be considered closed.

10. Where train orders are to be received without stopping trains must reduce to 30 kilometers (18 miles) per hour (less if necessary) until entire train has passed train order signal.

11. In addition to definitions given Rule 6-A, the letter "Z" will indicate tracks other than siding; letter "X", stock chutes.

12. Inter-California Railway trains have the right of way at crossing 1600 feet east of International Boundary Algodones. Imperial Irrigation District trains using this crossing do so under protection.

13. To call in flagman from the west at Araz Jct., four long one short blasts, — — — — o.

14. Cocopah water tank not standard clearance. Employees are warned that it is unsafe to ride top or sides of cars at this point.

15. Exceptions to Rule 887: Cocopah and C. D. Jct.

INTERNATIONAL BOUNDARY

16. Trains crossing International Boundary must stop at international boundary gates at Calexico and Cantu, entering or leaving the United States and Mexico, for inspection by government officials, and will not proceed until signal given by government officials to do so.

Boundary gates at Calexico-Mexicali (Km. O.) and Cantu-Algodones (Km 83.16) in charge of U. S. Customs and Immigration officials at Government Headquarters at Calexico and Cantu. Trains approaching Cantu and Algodones will sound one long blast of whistle to alarm government officials of their presence.

Customs regulations demand that certain papers accompany every car containing freight crossing international boundary. Conductors will procure "CONDUCTOR'S CUSTOMS CLEARANCE" for all such cars as follows:

From Agents Calexico or Cantu - for importations from the U. S. A.,

From Agents Mexicali or Algodones - for exportations from Mexico; or will procure "MANIFEST OF CARS IN TRANSIT" from Agents Calexico or Cantu for "In Transit" loads.

Westward trains are superior to trains of same class in the opposite direction.

SPEED TABLE

Speed per Hour	Kilometers in Min.-Sec.	Equals Miles per Hour	Speed per Hour	Kilometers in Min.-Sec.	Equals Miles per Hour	Speed per Hour	Kilometers in Min.-Sec.	Equals Miles per Hour	Speed per Hour	Kilometers in Min.-Sec.	Equals Miles per Hour
15	4	9.3	35	1.43	21.7	55	1.05	34.1	70	.51	43.5
20	3	12.4	40	1.30	24.8	56	1.03	34.8	75	.48	46.6
25	2.24	15.5	45	1.20	27.9	60	1.	37.3	80	.45	49.7
30	2	18.6	50	1.12	31	65	.55	40.4	85	.42	52.8
									90	.40	55.9

COMPANY SURGEONS
Dr. I. S. Ritchie...Calexico
Dr. Carlos Dávila...Mexicali



SECCION SEGUNDA

6111

Publicado en el *Diario Oficial* correspondiente al día 9 de Marzo de 1906.—Núm. 8.

UNA ESTAMPILLA DE Á CINCO PESOS, DEBIDAMENTE CANCELADA

CONTRATO

Celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Sebastián Camacho, apoderado de la Compañía del Ferrocarril Inter California, reformando el artículo 6° del Contrato de concesión relativo, fecha 6 de Mayo de 1904.

Artículo único. Se reforma el artículo 6° de la concesión fecha 6 de Mayo de 1904, relativa á la construcción del Ferrocarril Inter-California, en el siguiente sentido:

“Artículo 6° La Empresa tendrá su domicilio principal en Mexicali.”

México, Marzo tres de mil novecientos seis.—*Leandro Fernández*.—*S. Camacho*.

Es copia. México, Marzo 3 de 1906.

Gilberto Montiel,
Subsecretario.

Cus ju 17/906
Recibo y
publicarse
en el Periódico
oficial

Al Jefe Político y Comandante Militar del Distrito Norte
de la Baja California.

Ensenada

E.A.

No 39.

SEXTA.-

T E N G O el honor de acusar recibo

Recibo de copia 6111 del á esa Superioridad, de la copia número 6111 de fecha 3 contrato de Marzo 3 pdo. celebrado con la Cia. Inter-California reformando de Marzo próximo pasado, del contrato celebrado por esa el de concesión de Mayo 6/904.-

respetable Secretaría en la mencionada fecha y en representación del Ejecutivo de la Unión, con el Sr. ~~Don~~ Sebastian Canacho apoderado de la Compañía del Ferrocarril Inter-California, reformando el art.-6to. del Contrato de concesión relativo, fecha 6 de Mayo de 1904.

Protesto á usted las atenciones de mi consideración y respeto.

LIBERTAD Y CONSTITUCION .

Ensenada, B.C. Junio 18 de 1906.-

EL CORONEL JEFE POLITICO .,

Al Sr. SECRETARIO de COMUNICACIONES.,

México, D.F.

13
C O N T R A T O celebrado para la C O N S T R U C I O N D E L

FERROCARRIL SAN DIEGO Y ARIZONA DE TIJUANA A JACUMBA

Y QUE VIENE A NULIFICAR LOS ANTERIORES, QUEDANDO DESDE LA FECHA

EN VIGOR.

---C---C---C---C---C---C---C---C---O---

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.
=====

Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas-México-Departamento de Comunicaciones-Número 393.

Estampillas por valor en junto de treinta pesos, debidamente canceladas

C O N T R A T O .

Celebrado conforme á la Ley de Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, entre el C. Ingeniero David de la Fuente, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. Roberto G. Kirkland, en la del Señor John D. Spreckels, concesionario del Ferrocarril de Tijuana, Baja California á un punto inmediato al monumento Número 242 de la linea divisoria con los Estados Unidos de América, refundiendo el Contrato de concesión de fecha 3 de Abril de 1908 para la construcción de un ferrocarril entre Tijuana y Jacumba y el de siete de Octubre de 1910 por el cual se reformó aquel, los cuales se registrarán en los sucesivos por el presente.

ARTICULO 1º-Se autoriza al Señor John D. Spreckels, para que por su cuenta ó por la de la Compañía que organice al efecto, construya y explote por el término de noventa y nueve años, contados desde el catorce de Abril de 1908 y conforme á las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha de 29 de Abril de 1899 y reglamentos respectivos, un Ferrocarril en el Territorio de la Baja California, que partiendo de un punto de la linea divisoria de México y los Estados Unidos de América, en Tijuana, situado á inmediaciones del monumento núm. 255 de dicha linea y siguiendo hacia el Oriente, paralelo á la misma, á una distancia no menor de cincuenta metros, termine en un punto de dicha linea limítrofe situado á 1181 metros al Este del monumento núm. 242 de dicha linea entre México y los Estados Unidos.

3^e
ARTICULO 2º=El concesionario ó la Compañía que organice, deberá terminar para el 31 de Diciembre del corriente año de 1913, el tramo de cincuenta kilómetros del cual ya tiene construidos treinta y cuatro y para el 31 de Diciembre de 1915, estrá concluido el resto de la línea.

ARTICULO 3º=La anchura de la vía entre los bordes interiores de rieles será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El peso de los rieles, las pendientes y el radio de las curvas, serán fijados por la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas.

ARTICULO 4º=La tracción se hará por vapor ó por cualquier otro sistema que la Compañía proponga y apruebe la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas.

ARTICULO 5º=La Empresa cobrará por fletes de pasajeros y mercancías como máximun, las cuotas siguientes:

P A S A J E R O S .

Por transporte de cada pasajero, por kilómetro recorrido:

Primera Clase....cuatro centavos. Segunda Clase.....tres centavos.

Tercera Clase....dos centavos.

A cada pasajero se le admitirá pasaje libre en la proporción siguiente:

Primera clase; cincuenta kilogramos.

Segunda clase: treinta kilogramos.

Tercera clase: quince kilogramos.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de diez centavos por un pasajero, cualquiera que sea la distancia á que los transporte.

M E R C A N C I A S .

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos, por cada kilómetro recorrido:

Primera clase;.....\$0.1200

Segunda clase,....."0.1000

Tercera clase,....."0.0850

Cuarta clase,....."0.0700

Quinta clase,....."0.0525

Sexta clase,....."0.0400

T E L E G R A M A S .

La cuota para el cobro de telegramas que se transmitieren por la línea de la compañía, por los pasajeros, remitentes ó consignatarios/ de las mercancías, en asuntos conexos con el servicio del ferrocarril no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha dirección y firma y se transmite á una distancia hasta de cien kilómetros, quince centavos.

Por cada diez kilómetros mas de distancia, hasta un centavo de aumento.

Por cada palabra mas de exceso que sobre las diez palabras primeras contenga el mensaje, cuando mas, la décima parte de lo que en razón de la distancia le corresponda.

A L M A C E N A J E .

Por los dos primeros dias de llegadas las mercancías, estas no pagarán nada. Por los primeros cinco dias siguientes á los expresados, se cobrará á razón de ~~un~~ centavos diario por cada cien kilogramos ó fracción de cien kilogramos.

Por cada dia mas y por cada cien kilogramos ó fracción de cien kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores por cada doscientos pesos de valor ó por fracción de doscientos pesos. La Empresa, podrá cobrar, además lo que fuere preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

ARTICULO 6º.-Además de las estipulaciones anteriores, la Empresa se sujetará á las siguientes:

I.-La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por flete, cualquiera que sea la distancia recorrida.

II.-Para el transporte del carbón de piedra, de procedencia nacional ó extranjera, la Compañía cobrará uno y medio centavos por tonelada-kilómetro, como máximun.

III.-El petróleo crudo combustible en carros por entero se cobrará á razón de dos centavos por tonelada-kilómetro, como máximo.

IV.-Exceso de equipage ó express, quince centavos por tonelada-kilómetro.

V.-Las fracciones de tonelada que sean de menos de diez kilogramos, se estimarán como si fuesen diez kilogramos y las fracciones de Kilómetro se considerarán como Kilómetro entero.

VI.-En ningun caso la mercancia extranjera importada por las lineas de la Compañia, gozará de una tarifa menor que la mercancia similar mexicana.

ARTICULO 7º=La Empresa cobrará por tránsito de trenes de otros ferrocarriles por sus vias, el 60 % (sesenta por ciento) de lo que con arreglo á sus tarifas importaria el paso ó el flete de los efectos transportados.

ARTICULO 8º=La Empresa seguirá contribuyendo mensualmente y por todo el término de la concesión, con la cantidad de ciento cincuenta pesos para el fondo de inspección de ferrocarriles.

ARTICULO 9º=La Empresa tendrá su domicilio principal en la Ciudad de Tijuana, Baja California, quedando obligada á tener en la capital de la República un apoderado, amplia y suficientemente autorizado para entenderse con el Gobierno Federal en todos los negocios referentes á este Contrato.

ARTICULO 10º=La Compañia empleará á los mexicanos para su servicio en caso de que se necesitara ocupar expertos de nacionalidad extranjera, solo podrán hacerlo recabando previamente la autorización de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas. En caso de urgencia, podrá ocupar extranjeros y recabar despues la órden de la misma Secretaria.

ARTICULO 11º=El idioma que se use en el servicio de la linea será el español, con esclusión de cualquier otro. En el mismo idioma será llevada la contabilidad oficial de la Compañia.

ARTICULO 12º=Para todo lo que no esté consignado en este contrato, la Empresa deberá sujetarse á las prevenciones de la Ley sobre Ferrocarriles, fecha 29 de Abril de 1899, reglamentos respectivos y las formas y adiciones que dicha Ley sufriere.

ARTICULO 13º=Conforme con lo prevenido en el párrafo VII del artículo 145 de la Ley sobre Ferrocarriles ya citada, la Empresa, por todo

el término de la concesión, hará gratuitamente la conducción de la correspondencia y demás objetos postales, así como de los empleados del correo los carros ó los departamentos necesarios para la conducción y distribución de la misma correspondencia, conforme lo vayan exigiendo/ las necesidades del servicio de Correos. Según lo dispuesto en el artículo 128 del Código Postal vigente, los carros-correos y los departamentos serán amueblados é iluminados por cuenta de la Empresa, conforme á las necesidades del servicio. (de Correos) La Empresa expedirá pase libre en primera clase á los empleados postales que tengan que viajar en sus líneas por asuntos del servicio.

ARTICULO 14º.=Se hace constar expresamente que la Empresa se somete á las prevenciones sobre facultad económico-coactiva, de que trata el artículo 27 de la Ley de Reorganización de la Tesorería y creación de la Dirección de Contabilidad y Glosa, fecha 23 de Mayo de 1910.

Esta facultad no se podrá ejercer sobre el depósito constituido como garantía de las obligaciones generales del contrato los conservará íntegro el Gobierno Federal hasta que haya lugar á devolverlo, como lo establece el artículo 22 de la Ley de Ferrocarriles: pero si podrá ejercer su acción sobre los cupones vencidos.

ARTICULO 15º= El Depósito de \$12.750.00 (doce mil setecientos cincuenta pesos) en Bonos de la Deuda Pública Consolidada, constituido por la Empresa en el Banco Nacional de México, garantiza el cumplimiento de la obligaciones que el concesionario contrae por el presente contrato.

ARTICULO 16º.=De conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la misma Ley sobre Ferrocarriles, no se hará, durante el término de diez años, contados desde el tres de Abril de 1908, otro contrato para construir líneas paralelas en todo ó en parte á la de esta concesión, dentro de una zona de quince kilómetros del lado Sur de la vía.

ARTICULO 17º.=La libre importación de los materiales á que se refiere el artículo 74 de la Ley sobre Ferrocarriles, queda sujeta á lo prevenido en el artículo 75 de la misma Ley, por haber terminado el plazo fijado en la primitiva concesión de 3 de Abril de 1908.

conexión
al art. 10º

conexión
al art. 7º

ARTICULO 189=Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas que previene la Ley de Ferrocarriles; pero entendiendose que llegado el caso de caducidad solo se perderá la concesión por lo que respecta á la parte no construida, quedando en vigor para la parte que se haya construido y autorizado.

La pérdida del depósito, en caso de caducidad, será proporcional al monto total de dicho depósito, respecto de la parte que hubiere sido construida y autorizada en la fecha de dicha caducidad.

México, veintiocho de Julio de mil novecientos trece-De la Fuente=
Rúbrica=R.G.Kirkland.=Rúbrica.

Es copia.México 28 de Julio de :913.=El Subsecretario=Raf.M.Vaz-
quez.-Rúbrica.

Publicado en el Diario Oficial de México, de fecha 14 de Agosto de
1913=Número 30 y Tomo CXXVII.

.....

Copia del Contrato con
Ferrocarril San Diego y Arizona
DE TIJUANA A JACUMBA.

III.

4593

El señor L. M. Hutchinson dice a este Gobierno Político de mi cargo, con fecha 2 de los corrientes, lo que a continuación se copia:

"El que suscribe, en representación de la Compañía del Ferrocarril de Tijuana y Tecate, Sociedad Anónima, ante usted respetuosamente expone: que encontrando esta empresa gravosa la cuota y la forma del actual impuesto que paga sobre pasajeros y mercancías transportados en tránsito sobre su línea, y creyendo que en lo sucesivo es innecesaria la contribución que hasta hoy ha hecho para el pago de los sueldos de los empleados de la Aduana de Tijuana, por ser ya una Aduana que se sostiene con sus entradas, nos permitimos someter al acertado juicio de ese Gobierno, que usted dignamente dirige, lo siguiente:-----

1. Que el impuesto sobre pasajeros y mercancías transportados en tránsito por territorio mexicano sea derogado.-----
2. Que esta empresa cese de contribuir en manera alguna a solventar los gastos de sueldos pagados a los empleados de la Aduana de Tijuana.-----

3. Fijar un solo impuesto que esta empresa deba pagar para ayudar a sostener la Aduana de Tecate.-----

Necesitando esta empresa el apoyo y ayuda material del respetable Gobierno de usted para poder terminar la construcción de su línea y poder operarla con éxito, no hemos vacilado en ocurrir a usted, Señor Gobernador y Comandante Militar, suplicándole se sirva resolver lo que en su superior juicio sea conveniente y de equidad."

Y lo transcribo a usted para que, después de haber obtenido informes sobre el particular de las Aduanas de Tecate y Tijuana, se sirva informar a este Gobierno al tenor de la preinserta instancia.-

Reitero a usted mi consideración.

CONSTITUCION Y REFORMAS.

Mexicali, Baja California, a 5 de enero de 1917.

El Gobernador y C. Militar,



Por El Secretario General.

El Oficial 1/o.

Inspector General de Aduanas.

Presente..

MESSINGER BOND

MESSINGER BOND

INFORME CORRESPONDIENTE AL AÑO CIVIL DE 1916, RENDIDO
AL GOBIERNO MEXICANO POR LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE TIJUANA
Y TECATE, S. A., DE ACUERDO CON LO PREVENIDO EN EL ARTICULO 182
DE LA LEY SOBRE FERROCARRILES DE MAYO 13 DE 1899.

INFORME CORRESPONDIENTE AL AÑO CIVIL DE 1916, RENDIDO AL GOBIERNO MEXICANO POR LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE TIJUANA Y TECATE, S.A., DE ACUERDO CON LO PREVENIDO EN EL ARTICULO 182 DE LA LEY SOBRE FERROCARRILES DE MAYO 13 DE 1899.

1.
Nombres y residencia de los funcionarios y empleados superiores de la compania.

MIEMBROS DE LA JUNTA DIRECTIVA

<u>NOMBRE</u>	<u>RESIDENCIA</u>
J. D. Spreckels,	Coronado, California, E.U.A.
W. Clayton,	San Diego, California, E.U.A.
Harry L. Titus,	Tijuana, B. California, Mex.
Claus Spreckels,	Coronado, California, E.U.A.
Nat R. Titus,	Tijuana, B. California, Mex.

EMPLEADOS SUPERIORES

J.D.Spreckels,	Presidente,	Coronado, California, E.U.A.
W. Clayton,	Vice-Presidente,	San Diego, California, E.U.A.
Harry L. Titus,	Gerente y Secretario,	Tijuana, B. California, Mex.
Claus Spreckels,	Tesorero,	Coronado, California, E.U.A.
Nat R. Titus,	Ayudante del Gerente y Ayudante del Secretario,	Tijuana, B. California, Mex.
A.H.Kayser,	Comisario y Contador General,	San Diego, California, E.U.A.
E. J. Kallright,	Ingeniero y Superintendente General,	San Diego, California, E.U.A.
R. Craig,	Superintendente,	San Diego, California, E.U.A.
Geo. F. Jackson,	Representante,	Ciudad de Mexico, D.F.

II.

Monto del Capital Social. \$8,000,000.00

III.

Monto de las acciones emitidas, detallando la naturaleza de las acciones, si son ordinarias, de primera preferencia, segunda, etc., y el monto de cada clase.

4 acciones pagadoras (ordinarias)	\$ 8,000.00
3996 acciones liberadas (ordinarias)	7,992,000.00
	<u>\$8,000,000.00</u>

IV.

Las cantidades que se han pagado por cuenta de las acciones, expresando si representan dinero exhibido, en cuyo caso se anunciara la suma o aportacion, y la clase de esta o de trabajo desempenado, etc.

El numero total de acciones asciende a 4,000 de un valor de \$8,000,000.00 de pesos; todas estas acciones menos cuatro fueron expedidas a favor de J.D.Spreckels en consideracion de la construccion y terminacion del ferrocarril desde Tijuana a un punto aproximadamente 11.6 kilometros al Este de Tecate, donde se cruza con la linea divisoria para entrar a los Estados Unidos del Norte; las 4 restantes fueron pagadas en efectivo.

V.

Los dividendos pagados en el ano, y el numero de accionistas.

Ningunos dividendos fueron pagados en este ano.

Numero de accionistas - Cinco (5)

VI.

La deuda consolidada y flotante, distinguiendo las diferentes emisiones, los intereses pagados sobre cada emision y sobre la deuda flotante, y el monto de la amortizacion durante el año.

Ningunas, excepto las Cuentas por Pagar, \$247,393.95

VII.

Descripcion y costo originario del camino construido y el valor actual de la propiedad de la Compania, de sus franquicias y equipo, fijando su valor aproximadamente a cada partida.

Ingenieria.....	\$ 599,062.82
Terreno para objeto de Transportation.....	74,665.38
Nivelacion.....	3,416,203.04
Tuneles y Subterranos.....	376,408.94
Puentes, Caballetes y Alcantarillas.....	434,203.82
Durmientes.....	249,879.78
Rieles.....	535,153.92
Otro Material de Via.....	185,222.56
Lastre.....	60,619.70
Colocacion de via y Obras de Superficie.....	258,100.78
Bardas para Derecho de Via.....	36,587.42
Cruceros y Signos (Senales).....	1,738.66
Edificios para Estaciones y Oficinas.....	22,049.26
Edificios en distintos puntos de la Via.....	1,188.24
Estaciones proveedoras de Agua.....	4,415.24
Lineas Telegraficas y Telefonicas.....	11,311.40
a la vuelta.....	6,266,810.96

	de la vuelta	\$6,266,810.96
Senales y Aseguradores.....		207.36
Estructuras Miscelaneas.....		11,293.70
Ingresos y Gastos de Operacion Durante Periodo de Construccion.....		32,299.02
Otros Gastos - Via.....		287,696.24
Gastos de Organizacion.....		11,545.60
Sueldos de Funcionarios Generales y Dependientes.....		78,223.92
Gastos Legales.....		43,509.74
Utiles de Oficina.....		8,461.42
Contribuciones.....		427.44
Interes Durante el Periodo de Construccion...		952,900.02
Otros Gastos - Generales.....		23,463.98
		<u>\$7,716,839.40</u>

La diferencia entre lo arriba expuesto y la cantidad por concepto de "Construccion y Mejoras Permanentes", segun fraccion XVII, se debe al hecho de que 7,996 acciones fueron expedidas en consideracion de la construccion de toda la linea de esta compania, mientras que las cantidades anotadas arriba representan el costo verdadero de la construccion de dicha linea hasta el 31 de Diciembre de 1916.

VIII.

Descripcion y costo probable de la parte por construir.

La via fue practicamente terminada el 31 de Diciembre de 1915, aunque los cargos por el trabajo hecho no habian sido, hasta esa fecha, anotados en los libros de la compania constructora. Es imposible decir, en este momento, a que ascendera el saldo.

IX.

Numero de kilometros de camino construido y puesto en explotacion.

Desde la Linea Divisoria cerca de Tijuana,
B.C., Mex., hasta la Linea Divisoria cerca
de Lindero, B.C., Mex.----- 71.4 Kilometros.

X.

Importe de lo devengado y recibido por subvencion, con expresion de lo que se ha recibido de la Federacion y lo que se ha recibido de los Estados y las especies en que han consistido una o otra.

Ningunos.

XI.

El numero de sus empleados, distinguiendolos por clases, y el sueldo pagado a cada clase.

DEPARTAMENTO DE OPERACION

<u>Clase</u>	<u>Numero de Empleados</u>	<u>Promedio de Sueldo diario</u>
Funcionarios en general	7 +	18.08
Otros funcionarios	3	16.06
Empleados de oficina en general	2	10.03
Agentes de estacion	2	9.32
Telegrafistas y Despachadores	Ninguno	Ninguno
Maquinistas	1	8.30
Fogoneros	1	5.00
Conductores,	1	8.30
Otros empleados de tren,	2	6.30
Mecanicos	Ninguno	Ninguno
Carpinteros	Ninguno	Ninguno
Otros empleados de taller	Ninguno	Ninguno
Jefes de seccion	3	5.50
Peones de seccion	48	3.50
Cambiavias y vigilantes	Ninguno	Ninguno
Otros empleados y peones	Ninguno	Ninguno

(+) 4 "Funcionarios en General" prestan sus servicios sin sueldo.

70

90.39

DEPARTAMENTO DE CONSTRUCCION

Esta Compania no tiene departamento de construccion. El Ferrocarril sera construido en su totalidad en consideracion de las 7,996 acciones. Vease contestacion a la fraccion VII.

XII.

La suma gastada en mejores y reparaciones en el ano anterior, y una explicacion detallada sobre la naturaleza de estas mejoras y reparaciones.

Reconstruccion de un caballete cerca de Kilometro No.4 destruido por la inundacion.....	\$ 28,283.04
Reconstruccion de un viaducto de acero cerca de Kilometro No.16, destruido por la inundacion.....	82,840.96
Reconstruccion de un caballete cerca de Kilometro No.20 destruido por la inundacion.....	4,359.70
Reconstruccion del terraplen cerca de Kilometro No. 65, destruido por la inundacion.....	22,841.44
Removiendo deslices ocasionados por la inundacion.....	38,887.22
Construccion de vias provisionales cerca des los deslaves y deslices ocasionados por la inundacion.....	5,069.54
Reponiendo vias destruidos por la inundacion.....	2,726.68
Forteleciendo el terraplen.....	6,570.50
Reparaciones generales a las lineas telefonicas.....	2,498.12
Reparaciones generales a edificios.....	299.60
	<u>\$194,376.80</u>

XIII.

Cantidad percibida por pasajeros y el numero de los de cada clase.

<u>Clase</u>	<u>Numero</u>	<u>Cantidad</u>
Primera clase, Comercial	1780	\$4,101.99
Segunda clase, Comercial	2485	2,914.97
Primera clase, Gobierno	51	00
Segunda clase, Gobierno	103	61.75
Segunda clase, Gobierno	256	00
Total	4675 ✓	\$7,078.71 ✓

XIV.

Cantidad percibida por fletes, especificando la clase de la carga conducida.

<u>Clase</u>	<u>Kilogramos</u>	<u>Cantidad</u>
Primera Clase	158,280	\$ 1,428.52
Segunda clase	30,480	150.85
Tercera clase	169,210	913.30
Cuarta clase	31,280	257.84
Quinta clase	38,670	280.07
Sexta clase	22,655	192.77
Septima clase	138,160	621.19
Octava clase	830	3.60
Novena clase	68,330	202.45
Decima clase	2,333,450	8,849.57
Undecima clase	39,630	67.47
Duodecima clase	8,918,670	24,268.64
Clase especial	1,009,025	1,795.63
Fletes del Gobierno	70,970	138.64
Fletes del Gobierno	17,020	00
Fletes del C ompania	1,594,170	00
Total	14,640,830 ✓	\$39,170.54 ✓

XV.

Los gastos de explotacion y cualesquiera otros.

Conservacion de vias y estructuras.....	\$230,490.65
Transportacion y trafico.....	20,027.47
Gastos Generales.....	16,837.40
Acumulacion de impuestos de ferrocarril.....	2,780.22
Alquiler de Equipo.....	9,433.92
Total	\$279,569.66

XVI.

Ingresos habidos por otros ramos, con especificacion de lo que cada ramo ha producido.

Ingresos por exceso de equipaje.....	250
Ingresos de express.....	Ninguno
Otros ingresos de trenes de pasajeros.....	71.93
Movimiento de carros.....	460.00
Ingresos por servicio de trenes especiales.....	Ninguno
Ingresos por transportes varios.....	Ninguno
a la vuelta	\$532.18

de la vuelta.....	\$ 532.18
Privilegios de estaciones y trenes.....	Ninguno
Almacenaje - carga.....	5.22
Almacenaje - equipaje.....	Ninguno
Servicio de carros.....	100.00
Servicio telegrafico y telefonico.....	Ninguno
Rentas de edificios y otras propiedades.....	270.00
Varios.....	1,360.01
Operaciones exteriores.....	Ninguno
Total	\$2,267.41

XVII.

La balanza de ganancias y perdidas.

Activo

Construcciones e inversiones permanentes.....	\$7,979,250.00
Otras inversiones (Bonos del Gobierno).....	12,750.00
Cuentas Deudoras.....	1,742.62
Materiales y Mercancias.....	192.03
Cuentas Deudoras Pendientes.....	6,203.89
Deficiente.....	247,335.51
	<u>\$8,247,474.05</u>

Pasivo

Capital Social.....	\$8,000,000.00
Cuentas Acreedoras.....	247,393.95
Cuentas Acreedoras Pendientes (a deducir)...	72.54
Sobrante pendiente de inversion.....	7.56
	<u>\$8,247,474.05</u>

XVIII.

Un resumen detallado de las operaciones financieras de la Compania incluyendo la balanza anual.

Deficiencia hasta Diciembre 31, 1915.....	\$ 14,874.17
Ingresos por el ano que termino	
Diciembre 31, 1916.....	\$ 48,516.66
Gastos de Operacion por el ano que termino Diciembre 31, 1916.....	<u>267,355.52</u>
	\$218,838.86
Impuestos.....	\$2,780.22
Alquiler de equipo.....	<u>9,433.92</u>
	12,214.14
Cantidades cargadas a ganancias y perdidas durante el ano.....	<u>1,408.34</u>
	<u>232,461.34</u>
Deficiencia hasta Diciembre 31, 1916.....	<u>\$247,335.51</u>

XIX.

Las noticias estadisticas que disponga la Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas.

Numero de pasajeros transportados (Ingresos).....	4,368
Numero de toneladas de carga transportada (Ingresos)...	13,030
Movimiento de equipaje y express.....	Ninguno
Movimiento de telegramas de pasajeros y del publico...	Ninguno

Distancia total recorrida por cada clase de tren.....	<u>Kilometros</u>
Trenes de pasajeros - Ingresos.....	2,512
Trenes de pasajeros - Sin Ingresos.....	Ningunos
Trenes de Carga - Ingresos.....	3,293
Trenes mixtos.....	15,146
Trenes de trabajo.....	6,108
Promedio de arrastre por pasajero.....	44.7
Promedio de arrastre por tonelada de carga de paga...	29

	<u>Ingresos</u>
Promedio de producto por pasajero.....	1.62
Promedio de producto por pasajero por kilometro.....	.036
Promedio de producto por tonelada de carga de paga...	3.00
Promedio de producto por tonelada por kilometro.....	.104

Articulos de trafico y su frecuentacion:

Carbon vegetal.....	.002
Lena.....	.004
Madera.....	.099
Barley.....	.047
Frutas y legumbres.....	.000
Harina.....	.001
Paja.....	.093
Caballos y mulas.....	.037
Cerdos.....	.002
Vacas.....	.009
Lana.....	.003
Productos de empacadora.....	.000
Pielles y cuernos.....	.000
Arena, cemento y cal.....	.012
Carbon y coque.....	.000
Aceites minerales.....	.027
Piedra mineral.....	.027
Grava.....	.349
Abarrotes.....	.003
Explosivos.....	.001
Ferreteria.....	.001
Armadura y maquinaria.....	.001
Muebles y menajes de casa.....	.002
Vinos y licores.....	.001
Varios.....	.013
Material para otros ferrocarriles.....	.15
Material para el Gobierno.....	.006
Material para la compania.....	.11

1.

Costo de administracion por kilometro.....	\$	235.82
Costo de traccion por kilometro.....		239.62
Costo de conservacion por kilometro.....		3,228.16
Coefficiente de operacion.....		5.51

Efectos transportadas con mas frecuencia

<u>Efectos</u>	<u>PRODUCTOS DE SELVA</u>	<u>Kilogramos</u>
Carbon vegetal.....		26,940
Lena.....		61,220
Madera.....		1,444,940
Varios.....		Ningunos
	Total.....	1,533,100
	<u>PRODUCTOS AGRICOLAS</u>	
Algodon.....		Ningunos
Arroz.....		Ningunos
Azucar.....		Ningunos
Cacao.....		Ningunos

	<u>Kilogramos</u>
Cafe.....	Ningunos
Cebada.....	687,700
Frutas y legumbres.....	14,010
Harina.....	22,235
Paja.....	1,354,240
Fibre de canamo.....	Ningunos
Maiz.....	Ningunos
Productos de maguey.....	Ningunos
Semillas.....	Ningunos
Tobaco.....	Ningunos
Trigo.....	Ningunos
Varios.....	18,380
Total.....	<u>2,096,565</u>

ANIMALES Y SUS PRODUCTOS

Caballos y mulas.....	524,890
Cerdos.....	25,700
Carneros.....	Ningunos
Vacas, etc.....	117,220
Otros animales.....	Ningunos
Cuernos y pesunas.....	Ningunos
Lana.....	45,560
Leche, etc.....	Ningunos
Productos de empacadora.....	6,495
Piel y cueros.....	450
Varios.....	45,460
Total.....	<u>765,775</u>

PRODUCTOS INORGANICOS

Arena, cemento y cal.....	179,990
Asfalto.....	Ningunos
Carbon y coque.....	2,900
Metal en barras y laminas.....	Ningunos
Aceites minerales.....	388,720
Ladrillo, piedra, etc.....	Ningunos
Piedra mineral.....	399,420
Grava.....	5,111,580
Sal.....	Ningunos
Varios.....	410
Total.....	<u>6,083,020</u>

MERCANCIAS EN GENERAL

Abarrotes.....	50,200
Carros, etc.....	Ningunos
Loza y cristaleria.....	Ningunos
Drogas.....	Ningunos
Explosivos.....	15,490
Ferreteria, clavos, etc.....	15,660
Herramienta.....	Ningunos
Implementos de agricultura.....	Ningunos
Jabon.....	Ningunos
Armadura y maquinaria.....	23,650
Botas, gapatos, novedades, etc.....	Ningunos
Muebles y menaje de casas.....	36,540
Papel.....	Ningunos
Vinos y licores.....	10,360
Varios.....	130,080
Material para otros ferrocarriles.....	2,198,230
Material para el Gobierno.....	87,990
Material para la compania.....	1,594,170
Total.....	<u>4,162,370</u>

T O T A L Todos Efectos. 14,640,830

Tijuana, Baja California, Mexico.
Marzo 10, 1917.

A. J. Pittsley
Auditor.

I

7533

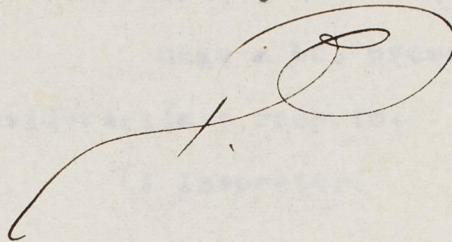
Con el oficio de usted, Núm..., fechado el día 21 del mes en curso, se recibió en este Gobierno, el Informe correspondiente al año civil de 1916, rendido por la Compañía del F.C. de Tijuana y Tecate S.A., de acuerdo con lo prevenido por la ley de Ferrocarriles de Mayo 13 de 1899.

Reitero a ud. mi consideración.

CONSTITUCION Y REFORMAS

Ensenada Baja Cfna a 25 de abril de 1917.

El Gobernador y Comandante Militar.



Por el Secretario Gral.

El Oficial Primero.

Al Ciudadano

Inspector de Ferrocarriles.

Presente.



Merueta

Noticia de las líneas de los Ferrocarriles existentes
 en el Estado de Distrito Norte... en 1905.
 - BAJA CALIFORNIA.-

Lugares donde están establecidos.	Tracción.			Ancho de la vía.	Extensión en kilometros	Total extensión.
	Animal.	vapor.	Electrica.			
URBANOS.						
FORANEOS.						
SAN QUINTIN.		si		0.914.	27. kilómts".	27. klmts"
MEXICALI.-		si		1.435.	26. kilómts"	26.- klmts".
DE USO PARTICULAR.						
Ensenada, Baja Cal". Marzo 12. de 1906.- Por el encargado de la Sec. de Estadística.- <i>R. Alvarado</i>						
PORTATILES.						
Vº Bº						
El Coronel, Jefe Político.-						

6/4



Nº 164.



Cons. Mayo 29/10
En virtud de
esto dato pín-
dare la misma
pedida por la
Sr. Comisari
en oficio
nº 11,950 de 4 de
Mayo ppdo, expre-
sando que hasta
hoy se recibieron
los datos respecti-
vos.

Tengo el honor de
participar a Ud. para cono-
cimiento del Superior que inmedia-
tamente que se recibió en esta
oficina el oficio de esa Supe-
rioridad nº 2 de fecha 23
de marzo ppdo. relativo al
informe del desarrollo ect.
del Ferrocarril Inter California
establecido en este lugar, y
no teniendo otra fuente que la
misma Compañia, de don-
de tomar los datos más pre-
cisos para rendir dicho in-
forme, trascibi el oficio de
esa Superioridad a la expe-
sada Compañia suplicandole
me proporcionara dichos du-
tos, y esta lo hizo de una ma-
nera tan lata, que me vi preci-
sado a devolverlo, suplicando
le lo hiciera en la forma
que lo pedia el superior.
A este segundo oficio, con fe-
cha 4 del actual, contesté lo
que en seguida copio: "En res-
puesta a su muy atenta comu-
nicacion oficial nº 114 de 31
de marzo último, tengo el gus-
to de informar a Ud. que

#

el Ferrocarril Inter-California
tiene una longitud de 84 Kilome-
tros, 31. de los cuales fueron cons-
truidos en el año de 1909, siendo
la anchura de la vía cuatro
pies, ocho y media pulgadas. - Te-
nemos en servicio un tren diario
que corre un día al Este y otro al
Oeste, el equipo del cual consiste
en un carro de pasajeros, otro de
pasajeros y equipaje y una lo-
comotora.

Siendo estos datos, en mi con-
cepto, muy deficientes, en oficio
de fecha 9 del que cursa, su-
jete a la expresada Compañía
al siguiente formulario, encare-
ciéndole su contestación in-
mediata. - Número de trenes dia-
rios de pasajeros en operación.
Número de trenes diarios de carga
en operación. - Cantidad de mat-
rial rodante que se emplea en
los primeros y en los segundos. -
Número de locomotoras en servi-
cio. - Clase de tracción empleada.
Promedio de pasajeros por mes.
Promedio de carga por mes. - Total lon-
go de la vía. - Personal de emplea-
dos y número de operarios.

A este interrogatorio se sirvió con-
testar la expresada Compañía
lo siguiente: "En adición

#



a los informes dados a Vd. con fecha 4 del que cursa, relativa a su comunicacion N.º 114 de 31 de marzo y a la del 9 de mayo N.º 152, tengo el honor de agregar: que tenemos en ejercicio diario un tren mixto de pasajeros y flete, que hace sus viajes continuos (un día de ida y otro de regreso) excepto los domingos. Este tren está compuesto de dos coches para pasaje, uno de primera y otro de segunda, siendo uno de ellos de combinacion para la conduccion de equipaje. Es este todo el equipo que poseemos, teniendo que rentar los carros para carga, siendo estos, por término medio, cinco diarios. Alquilamos una maquina que opera por el sistema de vapor. Por término medio, el número de pasajeros que transportamos por mes en el año de 1909, fué de 245. La extencion total de nuestra linea es la de 84 Kilometros y tenemos en servicio 18 jornaleros y aproximadamente 16 empleados, en los que se incluye la tripulacion del tren.

Lo que tengo el honor

#

de insectos á Ud. para consue-
niento del Superior reiteran-
dole las seguridades de
mi atenta consideracion

Libertad y Constitucion
Mexicali B.C. Mayo 18 de 1910

El Subprefecto.

J. Terrazas

Al
Secretario de la Jefatura Policia
Ensenada
B.C.

Al margen.- Timbres por valor de un peso se-
tenta y cinco centavos, cancelados.- Al centro.-----
----- En Mexicali, Partido Norte del Territorio de la Baja Cali-
fornia, República Mexicana, á los cuatro días del mes de Junio de
1908, comparecieron por una parte el Señor Antonio J. Flores, ma-
yor de edad, casado y residente en la ciudad de Los Angeles, Cali-
fornia, y por la otra el Señor Alberto F. Andrade, como represen-
tante de la Compañía Ferrocarrilera Inter-California y residente
en esta población, ambos con capacidad legal para obligarse y di-
jeron: que han convenido celebrar el siguiente contrato de compra-
venta.- PRIMERO.- Antonio J. Flores vende, cede, traspasa y enage-
na á favor de la Compañía Ferrocarrilera Inter-California, el so-
lar número 7 de la manzana número 5 de esta población, bajo los lin-
deros y dimensiones que constan en el plano que de la misma pobla-
ción se halla registrado en el Juzgado de Primera Instancia de este
Distrito. El solar de que se trata mide 15,061 metros de ancho, por
78,885 metros de largo y linda por el Norte, con la Avenida Porfirio
Díaz; por el Sur, con propiedad del vendedor; por el Oriente con la
del mismo, y por el Poniente, con la del mismo; habiendo sido adqui-
rida esa propiedad junto con otros solares, por compra que de ellos
hizo el vendedor al Señor Anthony H. Heber según títulos fecha nueve
del mes de Abril de mil novecientos siete, debidamente registrados,
y que el comprador tuvo á la vista.- SEGUNDO.- El precio en que se
ha pactado la presente venta es el de trescientos cincuenta pesos,
moneda del cuño corriente mexicano, que el vendedor confiesa haber
recibido á su entera satisfacción ~~xxxxxxxxxxxx~~ renunciando la ex-
cepción del dinero no entregado y el plazo que para interponerla con-
ceden los artículos 1093 y 1094 del Código Civil vigente.- TERCERO.-
Ambas partes contratantes declaran: que el precio de esta venta es
el justo y legítimo de la propiedad transferida, sin que intervenga
la lesión á que se refiere el artículo 1658 del Código Civil, y si
la hubiere, del exceso ó diferencia se hacen mutuamente donación, re-
nunciando sobre el particular los beneficios que establecen los ar-
tículos 1657, 1659 fracción segunda y 2890 del propio Código, así co-
mo también el término que para ejecutarlos señala el artículo 1660.-
CUARTO.- La parte vendedora asegura que la propiedad que traspasa no

se halla hipotecada ni sujeta á gravamen alguno, y en virtud del presente contrato se obliga á la evicción y saneamiento en los términos que se expresan en los capítulos VI. y VII., Título 18, Libro Tercero del repetido Código Civil.- QUINTO.- A. F. Andrade por la Ca. Inter-California, acepta la presente venta y se dá por recibido de la propiedad de que se trata en los términos anteriormente estipulados.- Leídas que fueron por los interesados las cláusulas que preceden, é informados de su valor legal, en ellas se afirmaron obligando á su fiel y legal cumplimiento sus ~~bienes presentes y futuros~~ bienes presentes y futuros.- La Señora Rosa S. de Flores, esposa del vendedor declara:- que consiente en la enagenación que hace el Señor su esposo y en comprobación firma el presente documento. Del presente contrato, se hicieron los dos originales que manda la Ley, uno para el comprador y otro para el Registro Público de la Propiedad, ambos con los timbres correspondientes y subscriptos por los contratantes en presencia de los testigos Sres. Fernando Villaseñor y Pablo Dato, mayores de toda excepción y vecinos de este lugar.- A. J. Flores.- Rúbrica.- Rosa S. de Flores.- Alberto F. Andrade.- T.- Po. Dato.- Rúbrica.- F. Villaseñor.- Rúbrica.- Queda tomada razón de este documento bajo el número 84 y á fojas veinticinco vuelta del libro Registro de documentos privados; habiéndose pagado bajo la boleta número 329 la suma de cincuenta centavos por la inscripción respectiva. Ensenada, Junio veintisiete de mil novecientos ocho.- Doy fe.- Jesus Mariel.- Rúbrica.- Al margen.- El Agente del Timbre de esta localidad certifica que: el Sr. A. F. Andrade, ha depositado en esta oficina la suma de \$-1.75- un peso setenticinco centavos - por no haber en la actualidad los timbres que corresponden al presente documento.- Mexicali, Junio 21 de 1908.- El Agente.- J. Galavíz.- Rúbrica.- Un sello que dice:- Agencia del Timbre.- Mexicali.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL INTER-CALIFORNIA

OFICINA DEL VICE-GERENTE GENERAL

E. G. BURDICK

VICE-GERENTE GENERAL

EN SU CONTESTACION REFERIRSE A

MEXICALI, B. C., MEXICO, Julio 3 de 1916

Sr. Coronel Esteban Cantú,
Gobernador y Comandante Militar,
P r e s e n t e

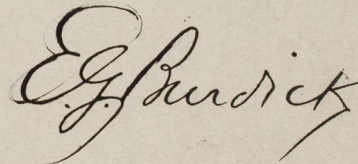
Muy Señor Mió:

Debido a que la Cia. de Terrenos y Aguas de la Baja California, S.A., tiene necesidad de pasar sus dragas por el Canal Principal varias veces al año, hemos decidido reemplazar nuestro puente conocido con el Num. 78-A, sobre el Canal Alamo, con un puente de acero movable a fin de facilitar el tráfico de las dragas sin necesidad de tener que quitar y poner el puente actual de cuando en cuando.

El Sr. Rockwood, Gerente General de dicha compañía de Irrigacion nos suplica que quitemos este puente inmediatamente a fin de evitar la formación del banco de arena que se forma contra los pilotes y que segun dice causará gran escases de agua muy en breve. Nosostros estamos en la mejor disposicion de cooperar con dicha compañía en sus esfuerzos para la debida ministración de agua a los ranchos tanto de este pais como los de los Estados Unidos quitando el puente a que me refiero y que aseguran es una menasa al servicio de agua.

Por lo que suplico a usted se sirva darnos permiso para quitar este puente asi como que nuestros trenes trafiquen por la via de la Compañia de Irrigacion, en el empalme conocido por "C.D." y las compuertas en el lado americano, durante todo el tiempo que sea necesario para terminar la instalacion del puente de acero a que hago mencion y cuyo periodo de tiempo no excedera 6 meses.

Mucho apreciare a usted se sirva darnos una pronta respuesta y mientras tanto quedo como siempre su afmo. atto. y s. s.





915.



Se presentó en esta Subprefectura Política de mi cargo el señor Alberto F. Andrade, solicitando permiso para construir una línea telefónica que partiendo de la estación del ferrocarril de esta localidad, vaya hasta el lugar llamado Las Compuertas y ofreciendo a la vez que una vez instalada la línea de referencia pondría en esta Oficina un teléfono que comunicaría con todos los puntos intermedios donde la línea tocase y facilitaría mucho cualquiera novedad u orden que esta Subprefectura tuviese que dictar o recibir. A la vez el señor Andrade me suplicó atentamente que para evitar la consiguiente pérdida de tiempo le permitiese comenzar desde luego las labores de la instalación de que se trata, en la inteligencia de que por si cualquier motivo esa Superioridad no aprobaba tal construcción, detendría inmediatamente sus trabajos y aun desharía lo ya efectuado si así se le ordenaba.

*Que este Jefe de
opina de acuerdo
con el que en
líneas telefónicas
es una gran mejora
pública; pero que
según la Secretaría
de Comunicaciones
Según la Ley de
13 de Mayo de 1891
la línea a quien
corresponde otorgar
concesiones para
teléfonos en el
territorio por estar
sujeto a la Federa-
ción, de orden
inmediatamente
de que, el sus-
penda los traba-
jos y diga al
Sr. Alberto F.
Andrade que, como
ya me solicitó
en toda forma
la mencionada
Secretaría, que
queda en su poder
por conducto de este
Jefe de*

Como en mi concepto la instalación de la línea telefónica ya mencionada no puede menos de ser una mejora notable y de suma utilidad tanto para los asuntos oficiales como para los negocios en general, no tuve inconveniente en manifestar al señor Andrade que podía desde luego emprender las obras necesarias, cuya aprobación ya pedía yo a esa Jefatura Política del merecido cargo de usted.

En espera de lo que usted tenga a bien resolver sobre el particular, tengo la honra de protestarle mi muy distinguida consideración y respeto.

Libertad y Constitución.

Mexicali. B. Cal. septiembre 20 de 1913. --

El Subprefecto Político,

W. Galleros

Ensenada. B.C.

Minuta.

Contestando su telegrama de abril dieciocho

(En contestación a su telegrama, de 18 del actual,) manifiesto que, existen en este Distrito 27 kilometros de via ferroviaria, en completo abandono; una linea telegrafica particular, con dos oficinas, 153 kilometros; dos lineas telegraficas particulares con 7 aparatos, 337 kilometros 800 metros,

Al Jefe de la oficina Telegrafica Federal
Regales.
para el Director General de esta oficina
Mexico.
Esseundo, R. B. - Abril 25/9074

INSPECCION DE FERROCARRILES
DEL DISTRITO NORTE
BAJA CALIFORNIA MEXICO.

Tengo la honra de informar a esa Superioridad que segun un oficio que acabo de recibir del Gerente del Ferrocarril Inter- California, fechado el 20 de octubre proximo anterior, el dia 13 del mismo, a las 10.25 AM, la máquina numero 1471 sufrio un descarrilamiento cerca del kilometro 51; Los detalles que dicha empresa proporciona son los siguientes:

De antemano

El tren corria a una velocidad de 30 a 32 kilometros por hora, siendo la causa del descarrilamiento la pérdida de una de las piezas de hierro que sostienen el lado derecho del tender de la locomotora, permitiendole a este un movimiento violento que hizo salir las ruedas de los rieles; El accidente no fue descubierto hasta que los "trucks" del equipo descarilador se encontraron al Este del escape de Tecolote, dos kilometros adelante del en que ocurrió el descarrilamiento. El equipo fue vuelto a su lugar despues de que las ruedas fueron sacadas de bajo, por el guarda-via del escape de Tecolote.

Cuando ocurrió el accidente la via estaba en perfectas condiciones y el trafico se reanudó antes de 24 horas después de ocurrido el descarrilamiento.

Retiro a usted, C. Gobernador, las seguridades de mi atenta consideracion y respecto.

Constitucion y Reforma.

Mexicali B.C. diciembre 12 de 1916.

El Inspector.

Gustavo Dato

Al. C. Gobernador y Comandante Militar del Distrito Norte.

Mexicali B.C. Mexico.

Se activan los trabajos en el ferrocarril de San Diego y Arizona.- El contratista está para terminar cerca de cuarenta millas de terraplen.

.....

La construcción y gradación del ferrocarril de San Diego y Arizona está progresando mas rápidamente de lo que saben los ciudadanos de San Diego. Un total de 500 hombres, incluyendo herreros, terraplenistas, maquinistas, constructores de puentes, colocadores de vía y otros mecanicos, se emplean al presente por el ferrocarril y los contratistas del terraplenado están activando los trabajos en todos los departamentos.

Una de las mas importantes piezas de trabajo ha sido terminado en el nuevo camino, y pronto el nuevo viaducto de acero, ahora en construcción, cruzará por segunda vez el rio de Tijuana en el territorio mexicano. La construcción de este puente está considerada de la mas alta importancia en el trabajo por el ingeniero E. J. Kallwright y otros empleados del camino. De su terminación depende la colocación de la vía.

La dilación en la construcción del puente, que fué causada porque los hornos de acero estuvieron imposibilitados de proporcionar el material en razón de haber tenido muchas órdenes anteriores, habia detenido las operaciones de colocar la vía. La vía férrea ha sido colocada hasta este punto, nueve millas abajo de la línea limítrofe internacional, durante muchos meses. Con la terminación del puente el trabajo queda terminado, bajo la dirección del Director de caminos E. L. Craig, con tal vigor como se ha demostrado por el número de millas que se han aumentado en unas cuantas semanas.

Aunque el trabajo de colocación de la vía se detenido por algun tiempo, en cambio el trabajo de gradación se adelantado notablemente. Doce millas de terraplen han sido terminadas practicamente desde el fin de la vía y los trabajadores están á tres millas adelante ó sean cerca de cuarenta millas de San Diego.

A la distancia de doce millas del puente de acero ahora en vías de construcción, hay tres brechas, cuyo trabajo de gradación no se ha terminado. Una de ellas, la mas grande, es cerca de una mitad ó tres cuartas partes de milla de largo. Esta brecha se halla en el cañon de Matannuco, del tunel número 2 á la entrada de la garganta. El tunel número 1 está cerca de un tercio de milla abajo del viaducto de acero y cerca de la misma distancia hacia el este del tunel número 1 está el cruce del rio de Matannuco, en donde otro pequeño puente de acero será construido. Algunas millas mas lejos se encuentra el tunel número 2.

Esta sección del camino es muy accidentada y la construcción, nece-

sariamente dificultosa y laboriosa. Lo accidentado del territorio está probado por el hecho de que el camino pasa á través de altos puentes dentro de túneles alternativamente y en las cortas distancias de menos de una milla.

Entre el tunel número 1 y la entrada del Matannuco, hay escenas de gran actividad. Los trabajadores de cemento estan construyendo los pilares de concreto que deberán sostener el segundo viaducto de acero. Cien pies del puente de acero se halla una gran cuchara de vapor que trabaja en el lecho del arroyo arrojando toneladas de rocas y tierra que son arroajadas del lado de la montaña como á una altura de cien pies donde se está construyendo el terraplen. La gran cuchara coloca la tierra en carros movibles que son llevados en grupos de ocho ó diez por las máquinas que corren en una via estrecha construida temporalmente.

Del lado de la montaña, arriba de la gran pala y justamente abajo de donde estan trabajando el cemento, hombres y carros estan removiendo toneladas de rocas y concluyendo la gradacion del terraplen. Al este del tunel número 2 la dinamita está rebajando un lado del monte. A la entrada del cañon se halla otra cuchara de vapor que está removiendo las pequeñas rocas con gran rapidéz. Esta máquina y la otra estan trabajando en sentido opuesto. Se espera que dentro de poco tiempo se encontrarán y habrán gradado esta brecha y llegarán al cañon del Matannuco para el 15 de Diciembre. Para entonces estará terminado el segundo puente de acero, y los colocadores de la via podran llegar facilmente y completar el terraplenado en cerca de doce millas hacia el este. La compañía espera tener completas 35 millas de via colocada para el fin del año.

Aunque no se han ocupado de la colocacion y extension de la linea principal, los trabajadores se han empleado en construir los lados y pasillos de la via, en donde eran requeridos.. Cuando los hombres no estaban ocupados en colocar la via, se les empleaba en alinaer y perfeccionar el balastre. El resultado de esto es que la via al final de la linea está en la mejor condicion que es posible en un nuevo ferrocarril.

Muchas cuadrillas estan ocupadas en construir cercas á los lados del camino para impedir el paso del ganado sobre la via. Muchas millas de cercas se han construido desde Tijuana hacia el este. El derecho de paso es de 70 metros ó cerca de 230 pies de anchura.

Que el propósito de la compañía del ferrocarril es impulsar la construccion tan de prisa como es posible se evidencia por el hecho por la terminacion de un puente de madera de 210 pies de larho á cerca de milla y media del segundo tunel con gastos adicionales. Con objeto de construir este puente fué necesario traspasar los maderos, estacas y otros materiales sobre un camino montañoso en una distancia de tres ó cuatro millas.

Lo mas interesante en conexion con las dificultades que se han en-

trado en la construcción del camino, ha sido el método que la compañía se ha visto compelida á usar en el transporte de maderas y estacas al lecho del camino para ademar el tunel número 2. Era imposible llevar el material por el Matannuco por lo áspero del camino. Construir un camino carretero seria de gran gasto. En vez de todo esto, el material se elevó á lo alto de la montaña y desde este punto se dejaba rodar por un plano inclinado hasta la entrada del tunel.

El viaducto de acero ahora en construcción en el segundo cruce del rio de Tijuana es de primera clase en todos sus detalles, así como lo mas mínimo en la construcción de todo el camino del ferrocarril de San Diego y Arizona. Según los términos del constructor del puente será este sostenido por columnas de acero sobre una base de pilares de concreto. Los cuartones son de 60 y 30 pies de de largo y el total largo del puente es de 510 pies, siendo la altura del puente sobre el lecho del arroyo de 55 pies formando una curva de tres grados.

El material para el puente ha sido proporcionado por la American Bridge Co. de Pittsburg, y fué instalada por C. W. Cobarley y Co de Los Angeles, siendo encargado del trabajo C. O. Bean, ingeniero inspector de la compañía del ferrocarril.

Durante el periodo de la colocacion de la via ha sido necesario esperar la terminacion de los viaductos. El Agente de compras Holmes ha hecho progresos obteniendo rieles, amarres y otros materiales. Rieles de noventa libras, que se han estado usando desde un punto á corta distancia abajo de Tijuana, y se han recibido á razon de 900 toneladas cada mes. Los amarres se han recibido en dos ó tres partidas á razon de 8000 en cada mes. Se estima que hay suficiente acero, rieles, amarres, clavos y demas objetos á la mano para la construcción de doce millas de via. Esto dá á los colocadores de la via amplia oportunidad para activar el trabajo y no hay probabilidades de que escasée el material.

Por la traduccion

José Annable

(El traducto estimó de utilidad la traduccion de lo anterior, en razon de referirse á un ferrocarril que se construye en territorio mexicano y especialmente por corresponder al Territorio Norte de la Baja California.)

Traducido del Periódico " La Unión de San Diego, " publicado el
Jueves, 24 de Noviembre de 1910.-----

"Se repite la noticia de que Francisco Madero se ha proclamado "Presidente del Gobierno provisional de México, así como la de la manifestación que Gustavo Madero hizo en Washington, sosteniendo el movimiento revolucionario iniciado por el General Francisco I. Madero.

Eagle Pass, Texas, Nov. 23.- Empleados de las líneas telegráficas federales de Ciudad Porfirio Díaz dicen que Torreón se rindió á los rebeldes y que los Maderistas están mejorando la Ciudad. Todas las Armas y municiones que fueron confiscadas por éllas, pero los propietarios han ido al Cuartel de los rebeldes en Lerdo y deberán ser pagados.

Un conductor americano que llegó de Torreón dice que ha contado hasta veintidós cadáveres de soldados como policía y rurales en Gómez Palacio el lunes. Los revolucionarios se han llevado consigo sus muertos y heridos.

Laredo Nov. 24.- Los soldados mexicanos catearon el rancho de San Enrique de Francisco Madero, cabecilla de la revolución en México, creyendo capturarlo y decomisaron 250 caballos, pero Madero no fué hallado.

Se cree ~~por~~ las Autoridades Mexicanas que Madero ha tomado de allí 2000 caballos para su fuerza de caballería. Se dan noticias de que una banda armada de revolucionarios ~~acampó~~ anoche en Minera, Texas, y se supone que se dirigirá hacia el rancho. Todos estos rumores se refieren al movimiento de hoy, el cual según las Autoridades Mexicanas ha ~~desfrazado~~ el plan de Madero para movilizar hacia el interior una fuerza montada. El General Treviño salió esta tarde ~~de~~ Monterrey, con un tren lleno de soldados con destino á Torreón y Gómez Palacio, donde se esperan mayores desórdenes.

Por primera vez desde que se inició el movimiento revolucionario las tropas de los Estados Unidos se han movido á lo largo del Río Grande. El General Lauro Villar al mando de las fuerzas de Matamoros á Nuevo Laredo y el Coronel Ricardo Peña está á cargo del Territorio que se extiende en los Estados de Nuevo León y Coahuila, dando ambos noticias de que ~~todo~~ permanece tranquilo.-

La Frontera está bien guardada del lado americano con un cordón de tropa desde Brownville, quedando destacamentos en ese punto y en el fuerte Ringold, quedando cuatro Compañías de infantería estacionadas en Laredo.

En vista de los rumores en movilización de fuerza armadas de 200 insurrectos en Minera, el Mariscal Brewster telegrafió al Departamento de Guerra recibiendo contestación de que las fuerzas militares del fuerte Mc.Intosh

se pusieran bajo sus órdenes.

Como resultado de esto una Compañía se enviará á Minera, la Compañía A. del 19 de infantería bajo el mando del Capitán Hatón. La partida cerca de Minera según noticias recibidas de Autoridades mexicanas se ha disminuido de 200 á 10 hombres.

(Continúan las noticias sobre los esfuerzos de las Autoridades para proteger las vidas é intereses americanos especialmente en el Estado de Tamaulipas donde todo permanece tranquilo.)

El Paso Texas, Nov. 23.- Se cree que el Gobierno está adquiriendo rápidamente el dominio de la situación al Norte de México. Por lo que se sabe los revolucionarios no han tomado ni un solo punto importante así los aseguran mensajes recibidos de Parral, Torreón y Gómez Palacio y Chihuahua, permaneciendo tranquilas estas ciudades con las fuerzas del Gobierno y propietarios en completo dominio.

Francisco Portillo, Mayor de Juárez, dice que su Gobierno está en posesión de todas las poblaciones importantes en el Estado de Chihuahua, con excepción de Guerrero á donde se han enviado soldados. Las tropas han obtenido dominio en el ramal de Madera en el ferrocarril del Noreste que fué atacado y capturado por los insurrectos anoche.

Nueve insurgentes, tres mujeres mexicanas y un niño fueron muertos en un ataque dirigido á los soldados. Se han recibido muchos telegramas de americanos en México, asegurando que el peligro ha pasado. Muchos de los mensajes vienen de Parral, Torreón y Chihuahua.

La noticia del tumulto en Casas Grandes la noche del Jueves no se ha desarrollado y todo permanece tranquilo. Se dice que el Gobierno ha prohibido el envío de noticias de levantamientos en esta region. Ultimas noticias indican que Madera, y Temozachi, poblaciones importantes permanecen en manos de los insurgentes, pero el pueblo á vuelta á sus ocupaciones.

(Sigue una manifestación del Gobernador del Estado de Sinaloa, Diego Redo que está traducida, en el periódico "La Tribuna de la Tarde de fecha de ayer.)

Douglass, Arizona, Nov. 23.- Los pasajeros que llegaron de Sonora, dicen que no hay perturbaciones en Cananea, Hermosillo, Magdalena, Nacozari y el Distrito de Moctezuma. Hay allí una patrulla completa en la Frontera formada de americanos que han sido alquilados por el Gobierno mexicano como guardadores de la línea.

El Subteniente Roberto L. Collins ha vuelto al fuerte de Hoachuca después de haber cambiado muchos telegramas con el General Torres cuya naturaleza no quiere divulgar.

Se permite cruzar la línea á todas las personas á pié, pero las que van en vehículos son regresadas, aunque no se ha declarado la ley mar-

cial en los pueblos al borde de la línea, permanece virtualmente una regla militar en el Estado de Sonora.

Las Autoridades mexicanas han recibido avisos de su Gobierno de que la situación ha mejorado. Mensajes de negocios pueden ser enviados á México, pero no en cifras.

Ciudad de México, Nov. 23.- Se le niega á la prensa la facilidad telégrafo y parece que la censura se ha extendido á los mensajes consulares. La Embajada Americana ha estado sin noticias desde hace tres días,-

(Se confirma la noticia de que todo permanece tranquilo en Zacatecas y otros puntos con excepción de Guerrero.)

San Antonio Texas, Nov. 23.- Francisco Madero que dirige la revolución en México completó sus planes para el actual levantamiento desde su llegada á esta Ciudad, el 7 de Octubre. Salió la noche del 18 de Noviembre cruzando el río grande y llegando á su propio rancho el domingo en la mañana, Noviembre 20, donde tomó el mando de 600 hombres bien armados.

Inmediatamente el mes pasado fué rodeado de cabecillas revolucionarios hasta que dejó la Ciudad, manifestando intenciones de guerra, volvió á México disfrazado de peón, habiendo roto sus obligaciones por el cargo de sedición que nació debido al discurso que pronunció en San Luis Potosí, el 29 de Mayo, antes de la elección de la que era candidato para la Presidencia en contra de Díaz.

Madero fué encontrado aquí por Juan Sánchez Azcona, antiguo miembro del Congreso Mexicano, quien es cuñado también de Juan Casazús Embajador que fué en los Estados Unidos, y por Enrique Bordes Manguel Orador de la partida antiDíaz.

Azcona está graduado en Jarva y Madero en la Escuela Central de París.

No se ha mostrado como es y ha abierto una campaña para la Presidencia por un término de seis años. Posee estrechas relaciones aquí, y por esto pudo comprar una gran cantidad de armas y municiones. Este hecho fué conocido hasta después del levantamiento. Las Armas fueron pasadas por contrabando en grandes cantidades y llevadas por el Río hacia el Suroeste á un remote rancho. El estado de Coahuila se extiende en muchas millas á lo largo del río á donde el desembarque fué hecho. En el curso de sus operaciones aquí habló libremente de su oposición al régimen de Díaz, pero habló de una pacífica revolución, negando tener complicidad con la junta revolucionaria que existía aquí desde hace dos años. La familia de Madero es de las más ricas en el Norte de México y posee miles de acres de terreno en Coahuila y Muevoleón y tiene considerables cuentas en los Bancos de Nueva York y París. Los Bancos de esos Estados están intervenidos por Madero y su habilidad para adquirir dinero se dice que es grande.

La lealtad de los otros miembros de la familia nunca se han dudado, con excepción del padre y hermanos de Francisco. P--

Durante mas de cuarenta días que Madero estuvo en este país, estuvo en consulta constante en uno de los Hoteles de aquí por visitantes de todas las Secciones de México que habían venido y permanecían allí por algunos días. Su familia permanece en el Hotel.

Poco antes de que Madero saliese para juntarse con los insurrectos en México, grandes cargamentos de armas fueron aprehendidos y que habían sido enviadas á un amigo en su Ciudad y por esto se supo que tomaba parte activa en la partida revolucionaria.

San Luis, Nov. 23.- Una batalla de dos días en las calles de Guadalajara, se describe en una carta escrita el Sábado por Carlos Sieber recibida aquí por su hijo. Dice que el combate comenzó en Guadalajara el Viernes último continuando todo el día y la noche hasta el Sábado en la mañana. Aseguran que fueron muertos cerca de 100 insurgentes y que sus cuerpos permanecen en las calles por sobre los cuales pasan los carros.

Durante el combate Sieber permaneció sin salir de su Hotel con un revólver á lado, y no hallándose á salvo cuando cesó el fuego tomó un tren para Puebla, pero que habiendo encontrado á los rebeldes en la misma situación continuó su camino para México.--

Dice que el Administrador de una firma que emplea cientos de Agentes viajeros traen estas noticias de levantamientos en todo México, especialmente en los Estados del Centro y del Sur.-

Traducido por,

José Arrable

COMPANIA DEL FERROCARRIL INTER-CALIFORNIA

OCTUBRE, 1926.

J.F.M.

ESCALA:

KILOMETROS

0 5 10 15 20 25 30 35 40

MILLAS

0 5 10 15 20

REVISADO
OCT 26, 1928
MAYO 25, 1931
EN 4, 1935



GOBIERNO DEL D.T.O.
NORTE DE LA R. C.F.A.

ENE 231942

Sección Local de
Estadística.

GOBIERNO DEL D.T.O.
NORTE DE LA R. C.F.A.

ENE 231942

Sección Local de
Estadística.

Compania del Ferrocarril Inter-California

ITINERARIO NUMERO 39

EN VIGOR DESDE LAS 0.01 DEL LUNES AGOSTO 5 DE 1940

(HORA DEL OESTE MERIDIANO 120⁰⁰)

GOBIERNO DEL D.T.O.
NORTE DE LA R. C.F.A.

ENE 231942

Sección Local de
Estadística.

PARA GOBIERNO E INFORMACION DE LOS EMPLEADOS SOLAMENTE, NO ESTANDO DESTINADO PARA SERVICIO DEL PUBLICO.

GOBIERNO DEL D.T.O.
NORTE DE LA R. C.F.A.

ENE 231942

Sección Local de
Estadística.

J. B. BURDICK,
GERENTE GENERAL

INTER-CALIFORNIA RAILWAY CO.

Capacity of Sidings and Spurs in Car Lengths	EASTWARD			Distance from Calexico	Distance from Araz Jct.	Station Number	WESTWARD				
	SECOND CLASS	SECOND CLASS	FIRST CLASS				FIRST CLASS	SECOND CLASS	SECOND CLASS		
	2	358	362				363	357	1		
	ICS	Mixed	SD&AE				SD&AE	Mixed	ICS		
Yard. BKWYFPX	Leave Tuesday	Leave Daily	Leave Daily	Kilo-meters	Miles	STATIONS	Kilo-meters	Miles	Arrive Daily	Daily Arrive	Arrive Tuesday
	(0.20)	(2.55)	(1.35)								
						TIME TABLE NO. 39					
						AUGUST 5, 1940					
						STATIONS					
						TO-R CALEXICO 0.94	87.79	54.6	0	s 2:45 a m	s 4:30 p m
						TO-R MEXICALI 6.42	86.85	54.0	1	s 2:42	s 4:25
						PACKARD 5.81	80.43	50.0	7	2:31	f 4:10
						PALACO 2.08	74.62	46.4	13		f
						PASCUALITOS 7.26	72.54	45.1	15	2:25	f 3:58
						SESBANIA 3.54	65.28	40.6	23	2:19	f 3:47
						CASEY 3.74	61.74	38.4	20		f
						TO COCOPAH 4.02	58.00	36.0	30	2:13	s 3:33
						POLVORA 3.17	53.98	33.5	33		f
						HECHICERA 4.89	50.81	31.6	37	2:07	f 3:19
						BURDICK 3.01	45.92	28.5	41		
						BATAQUES 7.56	42.91	26.7	45	2:01	f 3:07
						TECOLOTE 7.49	35.35	22.0	52	1:55	f 2:57
						TO PAREDONES 7.69	27.86	17.3	60	1:49	s 2:47
						CUERVOS 7.26	20.17	12.5	68	1:43	f 2:36
						DIEGUINOS 2.68	12.91	8.0	75	1:37	f 2:26
						C. D. JUNCTION 5.96	10.23	6.4	77		f
						TO ALGODONES 0.11	4.27	2.7	84	s 1:29	s 2:15
						TO-R CANTU 0.50	4.16	2.6	00	s 1:27	s 1:55
						S } I. I. D. CROSSING 3.66	3.66	2.3			
						A } ARAZ JCT.	.0	.0		1:20 a m	1:45 p m
										Leave Daily	Leave Daily
										Leave Tuesday	Tuesday Leave
										(1.25)	(2.45)
										38:54	(6.25)

—Time over district—
Average speed per hour (Miles)

SPEED TABLE

Speed per Hour	Kilometers		Equals Miles		Speed per Hour	Kilometers		Equals Miles		Speed per Hour	Kilometers		Equals Miles	
	in Min.-Sec.	per Hour	per Hour	per Hour		in Min.-Sec.	per Hour	per Hour	per Hour		in Min.-Sec.	per Hour	per Hour	per Hour
15	4	9.3	35	21.7	70	48	46.6	70	46.6	70	48	46.6	70	
20	3	12.4	40	24.8	75	51	43.5	75	43.5	80	45	49.7	80	
25	2.24	15.5	45	27.9	80	45	49.7	80	49.7	85	47	52.8	85	
30	2	18.6	50	31.	90	40	55.5	90	55.5					

SPECIAL INSTRUCTIONS SAFETY FIRST

SPECIAL INSTRUCTIONS — SAFETY FIRST

- RULE 14 (d)** Four long and one short sounds will be indication that flag-man may return from west at Araz Jct. as prescribed by Rule 99
- RULE S-72** Westward trains are superior to trains of the same class in the opposite direction.
- RULE 83 (B)** First class trains may register by ticket at Cantu and Mexicali.
- RULE 83 (D)** Trains must obtain clearance before leaving:
Mexicali and Cantu..... All Trains
Pascualitos..... Inter-California Southern trains
Yuma..... Inter-California clearance in addition to Southern Pacific clearance.
- RULE 93** Yard limits are established at Calexico, Mexicali, Pascualitos, Algodones, Cantu.

MAXIMUM SPEED RESTRICTIONS—EXCEPT AS OTHERWISE NOTED

Passenger trains	80 kms. (50 miles) per hour
Mixed trains	65 kms. (40 miles) per hour
Freight trains	56 kms. (35 miles) per hour
Light engines running forward.....	56 kms. (35 miles) per hour
Engines backing, with or without cars.....	40 kms. (25 miles) per hour
Freight consolidation engines on passenger trains	72 kms. (45 miles) per hour
3600 class and heavier engines on passenger trains	72 kms. (45 miles) per hour
All trains and engines, Mexicali Yard.....	16 kms. (10 miles) per hour
All trains entering and through sidings.....	20 kms. (12 miles) per hour
Through International gates. Calexico-Mexicali and Algodones-Cantu	10 kms. (6 miles) per hour
(Except Eastward perishable freight trains through Algodones-Cantu gate)	20 kms. (12 miles) per hour

OTHER MAXIMUM SPEED RESTRICTIONS — ALL TRAINS

Between Bridge 76-A and Km. Post 77..... 40 kms. (25 miles) per hour
Over Bridge 78-A

MISCELLANEOUS

- All trains approach International Gates Cantu-Algodones and Calexico-Mexicali with caution.
- Crews of Westward freight and mixed trains make running inspection of their trains passing through International Gate at Cantu-Algodones, this inspection to be made in front of U. S. or Mexican Customs House.
- Swing brakeman ride forward end his part of train between following points:
Eastward: Paredones to Araz Jct.
Westward: Araz Jct. to Paredones.
Cocopah to Calexico.

Where train orders are to be received without stopping, trains must reduce to 30 kms. (18 miles) per hour (less if necessary) until entire train has passed train order signal.

In addition to definitions given Rule 6A, letter "X" will indicate stock chutes; "Z", tracks other than sidings.

INTERNATIONAL BOUNDARY

Trains crossing International Boundary must stop at International Boundary Gates at Calexico and Cantu, entering or leaving the United States and Mexico, for inspection by Government officials, unless given signal by Government officials to proceed.

Boundary gates at Calexico-Mexicali (km"O") and Cantu-Algodones (Km. "83.16") in charge of U. S. Customs and Immigration officials at Government Headquarters at Calexico and Cantu. Trains approaching Cantu and Algodones will sound one long blast of whistle to alarm government officials of their presence.

Customs Regulations demand that certain papers accompany every car containing freight crossing International Boundary. Conductors will procure "CONDUCTOR'S CUSTOMS CLEARANCE" for all such cars as follows:

- (a) From Agents Calexico or Cantu, for importations from U.S.A.
 - (b) From Agents Mexicali or Algodones, for exportations from Mexico, or will procure "MANIFEST OF CARS IN TRANSIT:"
 - (c) From Agents Calexico or Cantu, for "In Transit" loads.
- Inter-California Railway trains have the right of way at crossing 1600 feet East of International Boundary Algodones. Imperial Irrigation District trains using this crossing do so under protection.

GOBIERNO DEL ESTADO.
NORTE DE LA R. C.F.A.

ENE 23 1942

Sección Local de
Estadística.

MARIO FLORES
Mexicali, B. Cfa.

COMPANIA DEL FERROCARRIL INTER-CALIFORNIA

Capacidad de laderos Bascu- las, Com-bu-tible, Agua, Mesa giratoria, Telefono, Pasadizo de ganado.	RUMBO AL ESTE			Distancia de Mexicali a linea Internacional Kilome- tros	ITINERARIO NO. 39 AGOSTO 5, 1940	Distancia de Algodó- nes, línea (Internacional) Kilóme- tros	Número de Estación	RUMBO AL OESTE		
	Segunda Clase	Segunda Clase	PRIMERA CLASE					Primera Clase	Segunda Clase	Segunda Clase
	ICS		SD&AE					SD&AE	ICS	
	2	358	362					363	357	1
	Mixto	Mixto	En Transito					En Transito	Mixto	Mixto
	Sale Martes Solamente	Sale Diario	Sale Diario					Llega Diario	Llega Diario	Llega Martes Solamente
		s 9:35	s 22:50	.0	LINEA INTERNACIONAL	83.16	0	s 2:45	s 16:30	
76 XBP	8:35	s 9:50	s 22:55	.47	TO-R MEXICALI	82.69	1	s 2:42	s 16:25	s 15:40
50 XP Z 32	8:45	f 10:00	23:06	6.89	PACKARD	76.27	7	2:31	f 16:10	15.30
Z 31		f		12.70	PALACO	70.46	13		f	
80 P Z 31	s 8:55	f 10:09	23:13	14.78	PASCUALITOS	68.33	15	2:25	f 15:58	15.15
48 P Z 31		f 10:19	23:20	22.04	SESBANIA	61.12	23	2:19	f 15:47	
Z 14		f		25.53	CASEY	57.53	26		f	
125 P Z 32		s 10:35	23:28	29.32	TO COCOPAH	53.84	30	2:13	s 15:33	
Z 10		f		33.34	POLVORA	49.82	33		f	
83 XP Z 33		f 10:46	23:34	36.51	HECHICERA	46.65	37	2:07	f 15:19	
Z 18				41.40	BURDICK	41.76	41			
50 P Z 32		f 10:57	23:41	44.41	BATAQUES	38.75	45	2:01	f 15:07	
80 P Z 42		f 11:08	23:47	51.97	TECOLOTE	31.19	52	1:55	f 14:57	
125P Z 41		s 11:18	23:54	59.46	TO PAREDONES	23.70	60	1:49	s 14:47	
80 P Z 31		f 11:28	0:01	67.15	CUERVOS	16.01	63	1:43	f 14:36	
50 P Z 31		f 11:38	0:07	74.41	DIEGUINOS	8.75	75	1:37	f 14:26	
WP		f		77.09	C. D. JUNCTION	6.07	77		f	
145YP		s 11:53	s 0:16	83.05	TO ALGODONES	0.11	84	s 1:29	s 14:15	
21PB		s 12:13	s 0:13	83.16	LINEA INTERNACIONAL	.0	00	s 1:27	s 13:55	
	Llega Martes Solamente	Llega Diario	Llega Diario					Sale Diario	Sale Diario	Sale Martes Solamente
	(0.20)	(2.38)	(1:28)					(1:18)	(2.35)	(0:25)
	42.93	31:56	56:07					63:96	32.19	34.34

GOBIERNO DEL D.T.O.
NORTE DE LA R. C.F.A.
ENE 231942

Sección Local de Estadística.

MEDICO DE LA COMPANIA

DR. MARIO FLORES

Mexicali, B. Cfa.

TABLA DE VELOCIDAD

Velocidad por hora Kilometros	Kilometros en Min.-Seg.	Igual a millas por hora	Velocidad por hora Kilometros	Kilometros en Min.-Seg.	Igual a millas por hora
15	4.	9.3	56	1.03	34.8
20	3.	12.4	60	1.	37.3
25	2.24	15.5	65	.55	40.4
30	2.	18.6	70	.51	43.5
35	1.43	21.7	75	.48	46.6
40	1.30	24.8	80	.45	49.7
45	1.20	27.9	85	.42	52.8
50	1.12	31.	90	.40	55.9
55	1.05	34.1			

INSTRUCCIONES ESPECIALES SEGURIDAD PRIMERO

- 1—(REGLA 14 (d) Cuatro sonidos largos y uno corto indicaran que el banderín puede regresar del Oeste en Araz Jct. como lo previene la Regla 99.
- 2—(REGLA S-72) Trenes rumbo Oeste son superiores a trenes de la misma clase en dirección opuesta.
- 3—(REGLA 83 (B) Trenes de Primera clase pueden registrarse por boleto en Cantú y Mexicali.
- 4—(REGLA 83 (D) Trenes deberán obtener Boleta de Despacho antes de salir de: Mexicali y Cantú Todos los trenes Pascualitos Trenes del Inter-California del Sur Yuma Boleta de Despacho del F. C. Inter-California además de Boleta de Despacho del F. C. Southern Pacific.
- 5—REGLA 93 Límites de Patio establecidos en Calexico, Mexicali, Pascualitos, Algodones y Cantú.

LIMITE DE VELOCIDAD — SALVO OTRAS EXCEPCIONES

- 6—Trenes de pasajeros.....80 kms. (50 millas) por hora
- Trenes mixtos65 kms. (40 millas) por hora
- Trenes de carga56 kms. (35 millas) por hora
- Máquinas solas, corriendo hacia delante56 kms. (35 millas) por hora
- Máquinas retrocediendo, con o sin carros.....40 kms. (25 millas) por hora
- Máquinas consolidadas en trenes de pasajeros.....72 kms. (45 millas) por hora
- Máquinas pesando 133,000 kilos o más en trenes de pasajeros 72 kms. (45 millas) por hora
- Todos los trenes y máquinas en Patio de Mexicali.....16 kms. (10 millas) por hora
- Todos los trenes entrando y pasando por laderos.....20 kms. (12 millas) por hora
- Através puertas internacionales (Álexico-Mexicali y Algodones-Cantú10 kms. (6 millas) por hora (Excepto trenes con mercancías de fácil descomposición, Rumbo Este, através Puerta Algodones-Cantú20 kms. (12 millas) por hora

OTROS LIMITES DE VELOCIDAD — TODOS LOS TRENES

- 7—Entre Puente 76-A y P. K. 77.....40 kms (25 millas) por hora
- Sobre Puente 78-A65 kms. (40 millas) por hora (Tablas de Despacho colocadas 1200 metros antes de los puntos restringidos)

MISCELANEOS

- 8—Todos los trenes aproximense a Puertas Internacionales Cantú-Algodones y Calexico-Mexicali con precaución.
- Tripulaciones de trenes de carga y mixtos deben hacer inspección de su tren en marcha al pasar por la Puerta Internacional Cantú-Algodones, haciendola frente a la Aduana Americana o Mexicana.
- El tercer garrotero caminará en la parte delantera de su sección del tren entre los puntos siguientes:
Rumbo al Este: Paredones a Araz Jct.
Rumbo al Oeste: Araz Jct. a Paredones
Cocopah a Calexico.

Donde tengan que recibirse órdenes sin parar, los trenes deben reducir la velocidad a 30 kms. (18 millas) por hora (menos si fuere necesario) hasta que el tren entero haya pasado la señal de órdenes.

Las siguientes letras colocadas a la izquierda del nombre de la estación indicarán: TO—Estación de órdenes, R-Registro, y las puestas en la primera columna del Itinerario indicarán: B-Estación de Boleta, X-Embarcadero de ganado, W-Estación de Agua, Y-Igriega, P-Teléfono, Z-Otras vías laterales distintas de las de ladero.

LINEA INTERNACIONAL

- 9—Trenes cruzando la Línea Internacional deberán pararse en las Puertas Internacionales en Calexico y en Cantú, entrando o saliendo de los Estados Unidos o de México, para inspección por los Empleados del Gobierno, salvo que se les haga señal por los Empleados del Gobierno para proseguir.
- Puertas Internacionales en Calexico-Mexicali (km. "0") y Cantú-Algodones (Km. "83.16") están a cargo de oficiales de Aduanas y de Inmigración de los Estados Unidos en las Oficinas de Gobierno en Calexico y en Cantú. Trenes aproximándose a Cantú y Algodones darán un sonido largo con el silbato para informar a los Oficiales del Gobierno de su presencia.
- Los Reglamentos Aduanales previenen que ciertos documentos acompañen a todo carro que contenga carga que cruce la Línea Internacional. Para tales carros los Conductores deberán procurar DESPACHO ADUANAL DEL CONDUCTOR, como sigue:
(a) De los Agentes en Calexico o Cantú para importaciones de los Estados Unidos.
(b) De los Agentes en Mexicali o Algodones para las exportaciones de México, o procurarán:

RELACION DE CARROS EN TRANSITO

- (c) De los Agentes en Calexico o Cantú, para carros cargados en tránsito.
- Los trenes del Ferrocarril Inter-California tienen el derecho a la vía en el cruce situado a 480 metros Este de la Línea Internacional en Algodones, Trenes de la Imperial Irrigation District usando dicho cruce lo harán bajo protección.

FERROCARRIL INTERCALIFORNIA.

Distancias entre estaciones que
toca. *Carmin's carter's.* Klm.

De Mexicali a Packard.....	8
" Packard a Palaco.....	5
" Palaco a Pascualitos.....	2
" Pascualitos a Cocopah.....	15
" Cocopah a Hechicera.....	6
" Hechicera a Volcano.....	6
" Volcano a Bataques.....	2
" Bataques a Tecolote.....	8
" Tecolote a Paredones.....	7
" Paredones a Cuervos.....	6
" Cuervos a Dieguinos.....	6
" Dieguinos a Los Algodones..	<u>10</u>
Total.....	83

ojo 81

14.78	6.89	12.70
12.70	47	6.89
<hr/>	<hr/>	<hr/>
2.08	6.42	5.81

Mexicali - Packard	6.42-6.42
Packard - Palaco	5.81-12.23
Palaco - Pascualitos	2.08-14.31
Pascualitos - Sesbania	7.26-21.57
Sesbania - Casey	3.54-25.11
Casey - Cocopah	3.74-28.85
Cocopah - Polvora	4.02-32.87
Polvora - Hechicera	3.17-36.01
Hechicera - Burdick	4.89-40.93
Burdick - Batanes	3.01-43.94
Batanes - Tecolote	7.56-51.50
Tecolote - Paredones	7.49-58.99
Paredones - Cuervos	7.69-66.68
Cuervos - Dieguinos	7.26-73.94
Dieguinos - B.W. Junction	2.68-76.62
B.W. Junction - Los Algodones	5.96-82.58

Número de kilómetros existentes entre la ciudad de Mexicali y las siguientes colonias ubicadas en el Valle de Mexicali, Baja California.

Colonias:

		Kilómetros.
Venustiano Carranza	60	"
Baja California	63	"
Coahuila	67	"
Nuevo León	65	"
Francisco I. Madero	50	"
Pólvora	33	"
Cuervos	70	"
Wisteria	6	"
San Fernando	7	"
Bomba Vieja	8	"
Ahumada	9	"
Ahumadita	13	"
Zaragoza	7	"
Progreso	16	"
Sonora	23	"
Cerro Prieto	28	"
Centinela	13	"
Abasolo	13	"
Porvenir	4	"
Esperanza	2	"
Alamitos	10	"
Fraccionamiento Colorado		
River Land Co.- Del 1 al 10	13	"

Mexicali, B. Cfa., a 5 de enero de 1942.

FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA.

Depto. de Relaciones y Actividades.

El gobierno de México en el año de 1846, otorgó la primera concesión para la construcción de una línea de ferrocarril que, partiendo de la Plaza de Villamil en la ciudad de México llegara hasta la Villa de Guadalupe y cuyos trabajos se iniciaron desde luego, tendiéndose en 1847 y que vino a constituir el primer tramo de vía férrea en el país, aunque sólo alcanzó una extensión de seis kilómetros. No obstante la cortedad de dicho tramo, el tráfico se operó mediante locomotora de vapor, constituyendo de esta manera el primer ferrocarril que se conoció en México unos cuantos lustros después de consumada la Independencia Nacional.

Después, en 1854, una empresa francesa solicitó y obtuvo concesión del gobierno mexicano para acometer la construcción de otro ferrocarril que, partiendo del puerto de Veracruz, llegara a la ciudad de México; pero infortunadamente, dicha empresa al cabo de varios intentos, se declaró en quiebra.

Visto lo anterior, se otorgó una nueva concesión, esta vez a una compañía inglesa que se hizo cargo de todos los trabajos y después de 19 años de labores, logró concluirlos satisfactoriamente, por lo que en 1873 el Presidente de la República Sebastián Lerdo de Tejada puso en servicio el primer tramo de vía entre Veracruz y la ciudad de Puebla, con una extensión de 366 kilómetros. Poco tiempo después se terminó el tramo faltante y se puso también en explotación hasta la ciudad de México.

A partir de entonces continuó la construcción de una extensa red ferrocarrilera, que a principios de este siglo ya había logrado comunicar las principales poblaciones del país.

I N T R O D U C C I O N .

Por el año de 1900, la compañía que estaba construyendo las obras de irrigación en el Valle Imperial del Estado de California, o sea la California Development Co., tenía sus oficinas principales en el lugar del mismo nombre, mientras que uno de sus campamentos de trabajo quedaba ubicado en las proximidades del Agua Azul --Blue Lake-- a corta distancia al Norte de la línea fronteriza con Baja California.

Pronto se vio la conveniencia de establecer un centro de población en la frontera, y así surgió el poblado de Caléxico y la vecina población que se denominó Mexicali.

En este nuevo centro mexicano de población, se vinieron congregando gentes procedentes especialmente de la región del mineral de El Alamo, el que ya estaba en plena decadencia, así como algunas otras personas venidas de diversos puntos del entonces Distrito Norte de Baja California, quizás del Distrito Sur y aún de otras partes de nuestro País, atraídas por la posibilidad de trabajo en las referidas obras; así probablemente se hayan acercado también algunos indígenas de raza Cucapah; y ciertas personas pudieron dedicarse al comercio y después a la ganadería y a la agricultura, tan pronto como fue posible ya que el agua de riego procedente del Río Colorado, por el Canal del Alamo llegó a este lugar y cruzó la línea divisoria fronteriza, el 20 de junio de 1901, por lo cual ya fué factible aprovechar esta agua en el riego de los primeros ranchos mexicalenses.

El mencionado centro de población fue llamado Mexicali en la misma forma que ya se había hecho con Caléxico, o sea combinando las sílabas de los nombres de México y de California. Existe un plano de Mexicali tal como fué trazado en 1903, en el cual se ven sus manzanas lotificadas, nombres de sus calles y la vía del ferrocarril.

Para contribuir al desarrollo del Valle Imperial, el ferrocarril Southern Pacific, decidió la construcción de un ramal que partiendo de la estación Flowing Wells, hoy Niland, llegara a la población fronteriza con México, de Caléxico.

El empresario norteamericano Adolfo Spreckels concibió el proyecto de construir una línea de ferrocarril, conocido generalmente como Ferrocarril Inter-California, que partiendo de San Diego y penetrando a territorio Nacional por Tijuana y pasando por Tecate cruzara a 9 kilómetros al Oriente nuevamente la línea fronteriza para internarse a territorio norteamericano hasta llegar a Caléxico, para entrar nuevamente a México y alcanzar un lugar ya conocido con el nombre de Los Algodones, donde se internaba nuevamente a Estados Unidos para entroncar con la línea principal del Sur-Pacífico en Yuma, Arizona.

En la inundación que produjeron las avenidas del Río Colorado al introducirse por el Canal del Alamo, escurriendo hasta la depresión del Saltón, llegó a amenazar la vía principal del Sur-Pacífico y a fines de 1906, al cubrir con sus aguas a la joven población de Mexicali, destruyó la vía del F.C. Inter-California la que fue reconstruída al controlarse la inundación y recuperar el río sus antiguos cauces.

Durante el gobierno del Coronel Esteban Cantú, a mediados del año de 1918, se inició la localización de una vía férrea para comunicar a Mexicali con San Felipe, en el Golfo de California. Este proyecto hubo de suspenderse por la carestía de material que prevaleció durante la postguerra y fue hasta el gobierno del Lic. Jose I. Lugo en 1922, cuando se inició la construcción del Ferrocarril de Mexicali al Golfo, o Ferrocarril Nacional de Baja California, como se le llamó. También hubieron de suspenderse estos trabajos por el precio del algodón que tuvo lugar durante ese mismo período.

Por esa época explotaba los trabajos agrícolas del Valle de Mexicali, en cuanto al ramo algodonnero principalmente, una compañía norteamericana denominada Colorado River Land, a la que el Gobierno de México otorgó la concesión para la construcción de una nueva línea férrea entre Mexicali y la margen Oriental del Golfo de California en un punto denominado Puerto Isabel, lugar que ya había servido de desembarcadero en otros tiempos. Se aducía como objetivo que eran necesarios estos trabajos para dar salida a la producción de algodón del Valle de Mexicali, en el supuesto caso de que las autoridades norteamericanas llegaran a establecer una cuarentena contra la fibra blanca mexicana.

LOCALIZACION.

Al formular al Presidente Lázaro Cárdenas su programa sexenal de gobierno expidió diversos decretos para mejorar las condiciones del Territorio Norte de Baja California, tendientes a establecer franquicia aduanal conocida como la Zona Libre, así como la construcción del sistema de riego en el Valle de Mexicali y también la del tramo de la vía férrea entre Mexicali y Puerto Peñasco, quedando en condiciones de proseguirla posteriormente. También decretó que el Ferrocarril Sonora-Baja California se prolongara hasta un punto de la costa bajacaliforniana del Pacífico.

Estas disposiciones, que se llevaron a la práctica con excepción del trazo a Ensenada, trajeron consigo un gran desarrollo del Distrito de Riego del Río Colorado y el florecimiento de sus poblaciones.

Durante este lapso de integración del territorio nacional, se procuró asegurar con hechos el progreso de las regiones más remotas de México y favorecer la intercomunicación del centro del país con los más alejados territorios.

De julio a noviembre de 1936 una brigada al mando del ingeniero Carlos Franco inició y terminó la localización, usando como guía en sus expediciones a un hombre cuyo conocimiento del desierto era grande, que se llamó Nabor Flores García, que acompañó a casi todas las brigadas que se aventuraron en esa región durante la secuela de los trabajos.

Uno de los casos de excepción fue cuando la brigada compuesta por el ingeniero Jorge López Collada y sus acompañantes Gustavo Sotelo, Torres Barciaga y Sánchez Islas, se lanzó el 2 de julio de 1937 al desierto para iniciar una relocalización, principalmente con el objeto de rectificar, acortándolo, el trazo proyectado por el ingeniero Franco, pereciendo todos de sed al extraviarse en la inmensidad de los médanos candentes.

C O N S T R U C C I O N .

El día 20 de marzo de 1937, Ulises Irigoyen en representación del Presidente Cárdenas y con asistencia del Gral. Francisco J. Mújica, Srio. de Comunicaciones y Obras Públicas, coloca el primer clavo de vía en Médanos, Sonora.

Se inició así la construcción definitiva a través del desierto, colocándose la vía y concluyendo estos trabajos el 5 de mayo de 1940 al establecerse la comunicación ferroviaria entre Fuentes Brotantes y Punta Peñasco.

Con motivo de la segunda guerra mundial se dificultó en grado sumo la obtención de maquinaria y materiales lo que demoró los trabajos generales durante el lapso 1940-45, para intensificarse en 1946.

En 1947, se prosiguió avanzando en el tramo comprendido entre Puerto Peñasco y la vía del Sur-Pacífico, escogiéndose para el entronque una nueva estación que se denominó Benjamín Hill, hoy en día transformada en floreciente población del Estado de Sonora.

En tales condiciones, el Presidente de la República, Lic. Miguel Alemán Valdés, formuló un programa de aceleración de los trabajos con el propósito de terminarlos durante ese mismo año, estableciéndose dos frentes de labor simultáneos: Puerto Peñasco y Benjamín Hill para unirlos en un punto intermedio. Así acelerados los trabajos se logró un rendimiento promedio de tres kilómetros por día, habiéndose alcanzado tendidos de vía de longitud extraordinaria que llegaron a 3 600 metros en ambos frentes, para lo que fué necesario contar con cerca de 600 trabajadores en cada extremo.

Así fue como en el kilómetro 327 a partir de Mexicali, correspondiente al kilómetro 197 desde Benjamín Hill en pleno desierto de Altar, se juntaron las dos puntas de vía el día 16 de diciembre de 1947, quince días antes de la fecha prevista, con la presencia del Ing. de División Raul Sánchez Díaz; quien en la actualidad gobierna el Estado de Baja California.

Posteriormente se dieron los toques de afinación, acercamiento de material rodante y el equipo de conservación, limpieza general, etc., efectuándose la inauguración oficial de la línea totalmente terminada los días 7 y 8 de abril de

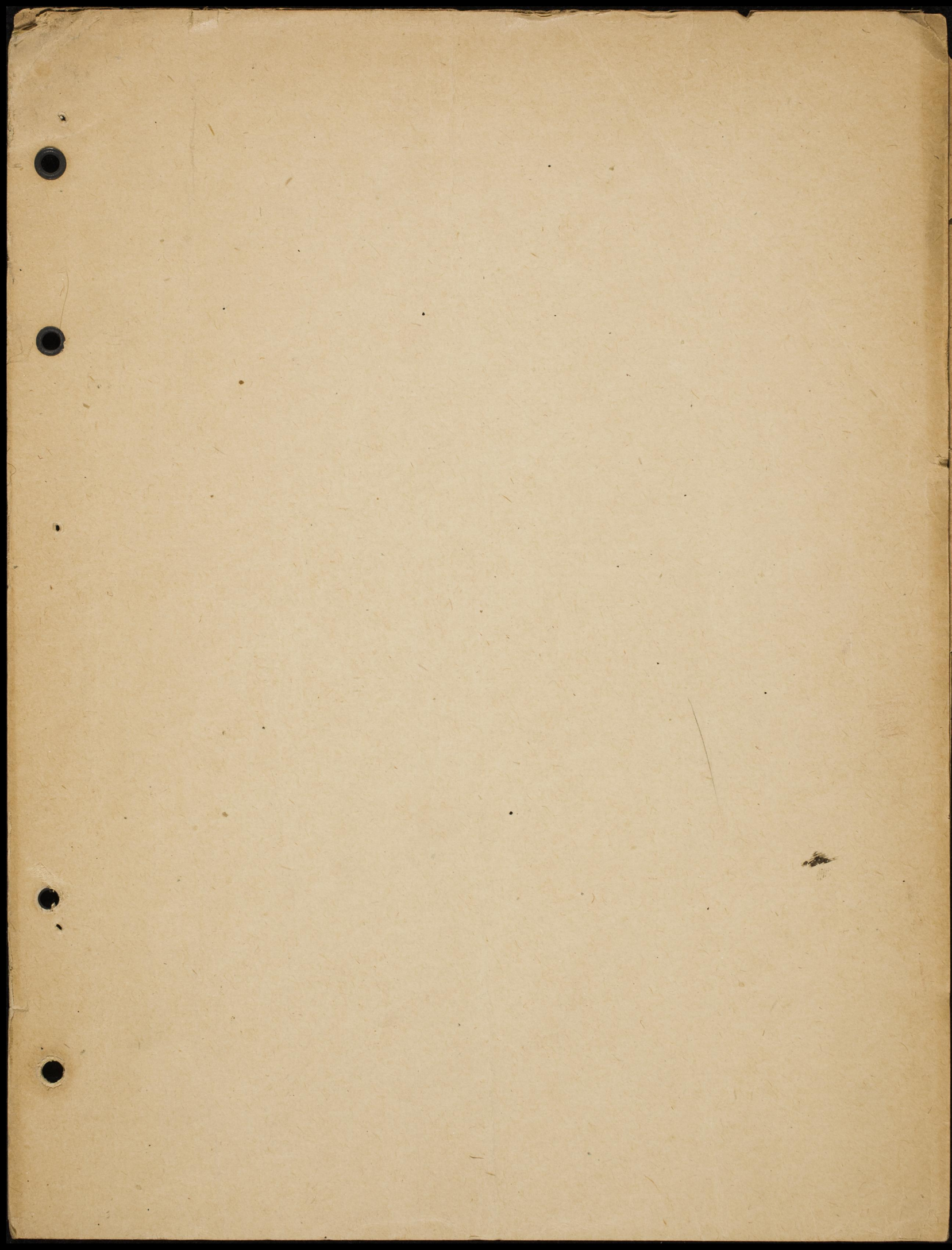
1948 por el Presidente Miguel Alemán Valdés, quien a bordo de su convoy especial hizo el recorrido de toda esta línea hasta llegar a Mexicali, quedando así en servicio el Ferrocarril Sonora-Baja California.

EXPLOTACION.

Durante la construcción misma del ferrocarril se inició la etapa de explotación, formándose convoyes con armones con lo que se ayudó también al desarrollo del Distrito de Riego del Río Colorado transportando pasaje y carga ligeras.

Posteriormente al quedar totalmente en servicio la vía de Mexicali hasta Benjamín Hill, la transportación de pasaje y carga en general pudo hacerse utilizando equipo y fuerza tractiva apropiada o sea haciendo uso de carros-caja, jaulas, tolvas, góndolas, coches de pasaje y locomotoras que aun cuando en un principio eran de vapor rápidamente fueron desechándose para ser reemplazadas por locomotoras diesel-eléctricas.

Los servicios que presta esta línea ferroviaria a las fuerzas vivas del país y del extranjero, han sido un factor determinante para que con las ventajas que representa el sostener en grado cada vez más eficiente su operación se viene obteniendo siempre en mayor escala un coeficiente bastante aceptable en su funcionamiento. Por ejemplo, durante el año de 1969 fueron manejados 398 473 pasajeros productivos que rindieron un total de \$11'523 097.26; recorriendo 157'207 759 kilómetros, o sea un promedio por pasajero de 394.53 kilómetros. Se manejó flete con un total 524 886 toneladas, que arrojaron la cantidad de \$33'666 654.30. Resumen: Tonelada kilómetro: 231'758 139. Recorrido: 441.54 kilómetros. Ingreso medio por pasajero: \$28.92 e ingreso medio por tonelada transportada \$64.14. Lo que se considera óptimo dada la longitud de esta vía que tiene 537 kilómetros o sean millas, únicamente.



Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Cadaveres

Tarifa General num-1

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

APLICABLE ENTRE TODAS LAS ESTACIONES DE ESTE F. C.

Sujeta al Reglamento de Cadaveres num.-1

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C., a 1 de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

REGLAS PARA LA APLICACION DE ESTA TARIFA.

1a. El servicio de desinfección que marca esta Tarifa, será hecho invariablemente, cualquiera que sea la enfermedad que causó la muerte o de que adolece el herido o paciente que se transporta.

2a. En caso de que el estado de un herido o paciente no requiera acompañante, se podrá expedir el boleto respectivo sin tener en cuenta el cuidador.

3a. Invariablemente los cadáveres deberán llevar acompañante.

4a. El equipaje del cadáver será considerado como el de una persona viva; por lo tanto será documentado en la forma usual pero el talón llevará una nota que diga: "CADAVER" o "Herido."

5a. En caso de que un cadáver sea consignado a una estación de bandera, esta Cia. no asume responsabilidad, si no está listo el cuidador a la parada del tren para el desembarque del ataud; en caso de ser llevado el cadáver a un punto mas lejano que el de su destino, se considerarán los cargos desde el punto de origen, al punto en que fué entregado y se cobrarán de acuerdo con las cuotas de esta Tarifa.

6a. El Boleto que se expida expresará el nombre del cadáver y con letras grandes llevará escrito: "cadáver."

7a. El cargo por servicio de desinfección sera cubierto con un check de exceso de equipaje, que diga con letras grandes: "desinfección"—Boleto de la núm."

CUOTAS APICABLES EN MONEDA MEXICANA.

Cadáver, herido o paciente pagarán en trenes regulares, siendo transportados con las precauciones debidas, un boleto de primera clase, sujet

El acompañante deberá pagar igualmente boleto de primera clase, sujeto al mínimo que marca la Tarifa General de Pasajes.

Cuando se pidan coches, carros o tren Especial para el transporte del cadaver o herido o paciente, se cobrarán los cargos de acuerdo con la Tarifa de Pasajes—COLECTIVAS—núm -1 para trenes y coches especiales; pero teniendo siempre cuidado de aumentar el cargo por servicio de desinfección, el cual servicio se hara en todos los carros usados aunque el cadáver sólo sea puesto en un carro, sin usar ningún otro.
o a un mínimo de \$5.00.

La cuota por carro para el servicio de desinfección será de \$5.00.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Reglamento de Cadaveres num.-1

APLICABLE EN TODAS LAS ESTACIONES DE ESTE F. C.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

Reglamento Para el Transporte de Cadaveres Humanos

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

SECRETARIA DE ESTADO Y DEL DESPACHO.
DE FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO.
DE LA REPUBLICA MEXICANA.

Sección 3a.

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el Decreto siguiente:

PORFIRIO DIAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed.

Que en uso de la facultad constitucional del Ejecutivo y conforme a lo prescrito en la Ley de 16 de diciembre 1881, he tenido a bien expedir el siguiente:

Copia exacta del REGLAMENTO para el transporte DE CADAVERES HUMANOS POR LOS FERROCARRILES DE LA REPUBLICA.

Capítulo Primero.

Condiciones que deben llenar las personas que soliciten el transporte de cadáveres por Ferrocarril.

Art. 1o.—El cadáver que se quiera transportar en un tren de Ferrocarril, según las prescripciones de este Reglamento se colocará dentro de una caja de zinc, plomo o fierro galvanizado, cuyas paredes tengan por lo menos tres milímetros de espesor; se llenará completamente dicha caja de una mezcla en partes iguales de aserrín de madera y sulfato de zinc, o si se carece de estas sustancias se usará una mezcla de polvo de carbón y de cascote. Esta caja se cerrará herméticamente y se colocará dentro de otra caja de madera, cuyas paredes, fondo y caja tengan, por lo menos, tres centímetros de espesor, y estarán unidas entre si por medio de tornillos o clavos. El intersticio que quede entre ambas cajas se llenará también de polvo absorbente y desinfectante de que antes se ha hecho mención.

Capítulo Segundo.

Reglas para la expedición de permisos por parte de las autoridades para el transporte de cadáveres.

Art. 2o.—Según lo prevenido en los artículos 4o.y—9o. el Cónsul Mexicano respectivo, en caso de que el cadáver venga del extranjero, o en caso contrario, la autoridad política más próxima a la estación en que deba verificarse el embarque del cadáver, deberán expedir permiso para el transporte, sujetándose a este Reglamento con las condiciones siguientes:

Estos permisos deberán precisar:

I.—El nombre y apellido del finado.

II.—La edad que tenía en su fallecimiento.

III.—La fecha de este.

IV.—La enfermedad que lo motivó, según lo exprese el certificado extendido por algún facultativo, o en su defecto por persona competente.

V.—El nombre del lugar o estación de embarque, y el lugar del destino del cadáver, expresando la estación en que deba hacerse el desembarque.

VI.—El nombre de la persona que lo hubiere solicitado el transporte cuya petición, que deberá formularse precisamente por escrito, quedará en el archivo de la oficina en que se expida el permiso.

VII.—El nombre de la persona que deba acompañar el cadáver.

Art. 3o.—Por ningún motivo se expedirá permiso para el transporte por ferrocarril de las personas que hubieren fallecido de tifo, fiebre tifoidea, difteria, viruela o cólera asiático. El transporte

de cadáveres de personas que sucumban al vómito prieto sólo se permitirá a los lugares que por su altura sobre el nivel del mar y demás condiciones climatéricas estén al abrigo de ésta afección.

No se expedirá permiso en el caso de que el cadáver se halle en estado de putrefacción avanzada.

Capítulo Tercero.

Reglas a que deben sujetarse las Empresas Ferrocarrileras para el transporte de cadáveres.

Art. 4o.—Los cadáveres de personas se conducirán únicamente en coche especial, siempre que estén en ataúdes perfectamente cerrados y empacados según las prevenciones del artículo 1ro. de este Reglamento; debiendo mediar precisamente para su admisión el permiso respectivo, según lo dispone el artículo 2o. Deberá acompañar a cada cadáver alguna persona adulta, la cual presentará al jefe de estación el permiso expresado, antes de que se haga el transporte del cadáver a la estación a fin de que no permanezca allí en caso de que el mencionado jefe tuviese alguna dificultad para admitirlo.

Una vez embarcado el cadáver, la persona que lo acompañe, podrá tomar pasaje en el coche que le convenga, previo el correspondiente pago de su pasaje.

Art. 5o.—Si por un evento no hubiese coche especial para efectuar el transporte, se hará este conduciendo el cadáver y la persona que lo acompañe, en tren de mercancías siempre que estas no sean de sustancias alimenticias, pero nunca en tren de pasajeros. En todo caso el coche ocupado por el ataúd, irá a la cola del tren, lo más lejos posible del coche de pasajeros que por lo común acompaña el tren de mercancías.

Art. 6o.—Si el permiso extendido por la autoridad no estuviere conforme con lo que previene el artículo 2o. deberá el jefe de estación rehusar el embarque anotando en el mismo permiso la causa que le obligue a no permitir el embarque.

Art. 7o.—Por ningún motivo se permitirá ni en el lugar de partida ni en el de llegada, que permanezca el cadáver en la estación más tiempo que el estrictamente necesario para su embarque o extracción.

Art. 8o.—Los furgones destinados al servicio funebre, se desinfectarán por cuenta de los interesados después de hecho el transporte, regando en su interior una solución de ácido fénico o de cloruro de Labarraque.

La solución de ácido fénico deberá ser al cinco por ciento.

Art. 9o.—Cuando el cadáver venga del extranjero, no se permitirá su transporte a la República si no se presenta un certificado del Cónsul mexicano residente en el lugar de donde viniere, según previene el artículo 2o. de este Reglamento, sin cuyas formalidades no deberá permitirse dicho transporte, siendo deber de las autoridades locales en la frontera o puertos mexicanos de internación, impedir la introducción del cadáver a la República en dicho caso.

“Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en Mexico, a diez de marzo de mil ochocientos ochenta y siete.—Porfirio Diaz.—Al C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.”

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

**Miscelanea
Tarifa num.-4**

Aplicable

ENTRE	Y
San Ysidro A. C.—EE. UU. División A. C.—EE. UU.	Tijuana, B. C. R. M. Lindero, B. C. R. M.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

TODA CLASE DE CARGA

Se rige por la CLASIFICACION MEXICANA DE CARGA núm. 1.
Suplementos o re-expediciones.

REGLAS

1a. El cargo mínimo por cualquiera remisión que se transporte entre los puntos arriba citados, será de \$0.60 Moneda Mexicana.

CUOTAS

por 1,000 kilogramos
Aplicables en Moneda Mexicana.

En remesas de menos de carro por entero\$2.50
En remesas de carro por entero 1.25

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,

EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Miscelanea

Tarifa num.-3

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

Detenciones en Transito y Cambios de Destino

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a. 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

DETENCIONES EN TRANSITO.

REGLAS.

1a. Los carros podrán ser detenidos en todas las estaciones, en donde haya facilidades de hacer esa detención y siempre que lo permita la seguridad y conveniencia del servicio.

2a. Las detenciones pueden ser hechas a carros de ganado, bien para darle descanso o para darle alimentos o agua; o pueden ser detenidos carros especiales de pasajeros, de equipajes o Pullmans para usarse como centros de recreo mientras están detenidos; estas últimas detenciones se llamarán: "Detención de Recreo."

3a. Esta Tarifa se aplicará únicamente a los carros que estén amparados por boletos, los de ganado por guías.

4a. El cargo por detenciones de recreo se hará por cada 24 (veinticuatro horas) o fracción; pero cuando los carros sean detenidos por un plazo menor de doce horas, dentro del término de su primera detención, no se hará ningún cargo.

5a. El cargo de detención de recreo es únicamente por el servicio de la detención y extraño por lo tanto a los cargos de trasportación, Pullman, víveres proveídos, o cualquier otro.

6a. Se empezará a contar el tiempo de la detención desde el momento de la llegada del carro a la estación donde la detención va a efectuarse, hasta la partida de la misma estación.

7a. Excepto el caso en que haya instrucciones en contrario, del Contador o Departamento de Tráfico, el Agente de la estación donde la detención fuere hecha, será el que deba cobrar los cargo por detención.

CAMBIOS DE DESTINO.

REGLAS.

1a. El cargo por cambio de Destino consiste en determinada cantidad que se fija para compensar los servicios extraordinarios, tales como movimiento de carros, uso de telégrafo, pago de mensajeros y empleados, etc., todo lo cual se requiere cuando se cambia el destino durante el tránsito del carro o a la llegada al destino primeramente designado.

2a. Podrá cambiarse el destino de cualquiera remesa en carro por entero, siempre que no se haya hecho carga o descarga parcial del contenido, de conformidad con esta Tarifa y sujetándose en todo caso los interesados a las prevenciones del Art. 143 de la Ley de Ferrocarriles vigente.

3a. Si se hace el cambio de destino de una carga antes de llegar al lugar designado primeramente se cobrará una cuota simple (\$6.00).

4a. Llegado al lugar de destino original se cobrará según las condiciones que fija la sección de cuotas de esta Tarifa, párrafo 2o.

5a. Cuando las instrucciones para el cambio de destino requieran que un carro se detenga en tránsito en algun punto intermedio y el destino original (habiéndose efectuado ya el cambio) y el dueño requiera que se consigne a otro punto de destino, o al que originalmente traía, se cobrarán los cargos como si hubieren sido (porque en efecto lo son) dos cambios de destino, sujeto el segundo a las prevenciones de la sección de cuotas, párrafo 2o.

6a. Previa presentación al Jefe del Depto. de Tráfico de que la necesidad de solicitar el cambio de destino, se debe a que el consignatario original rehusa recibir la carga, por retardo inmoderado o excesivo en el tránsito, el cambio de destino se hará sin cobrar cargo alguno.

7a. Estas Reglas se aplicarán a las remisiones locales o a las que procedan de otra Empresa, estando también sujetas las remesas a las Leyes del País donde se originó la carga, si fuere extranjera.

8a. No podrá exigirse responsabilidad alguna a esta Cía. si fracasan sus gestiones para cambiar el destino de una carga; estando obligada a hacer todos los esfuerzos que fueren razonables, para hacer estos servicios cuando sean solicitados.

9a. Cuando se cambie la consignación de embarques en carro por entero, se cobrará lo mismo que si fuera cambio de destino.

10a. Cuando se cambie destino de una carga, de conformidad con esta Tarifa, se aplicará la cuota directa debidamente autorizada desde el punto de procedencia al de final destino, siempre que el embarque no haya tenido que separarse de la ruta que habría seguido, si se hubiere trasportado directamente desde el punto de origen al nuevo destino. En otros casos pídanse instrucciones al Departamento de Tráfico.

DETENCIONES EN TRANSITO.

CUOTAS.

Las detenciones a carros de ganado serán cobradas a razón de \$5.00 por cada detención y por cada carro que sea detenido.

El cargo por detenciones de recreo será de \$10.00 por cada veinticuatro horas o fracción por cada carro.

CAMBIOS DE DESTINO.

CUOTAS.

La cuota simple por cada cambio de destino, por cada carro será de \$6.00 (seis pesos).

Si el cambio de destino se hiciere dentro de veinticuatro horas despues de la llegada del carro al lugar primeramente designado y antes de que se entregue la mercancía, el cargo por cambio de destino será de SEIS PESOS por carro; si dicho cambio se efectuare despues de veinticuatro horas y dentro de cuarenta y ocho horas despues de la llegada, el cargo será de OCHO PESOS por carro y si tal cambio se llevare a cabo despues de cuarenta y ocho horas y dentro de setenta y dos despues de la llegada, el cargo será de DIEZ PESOS por carro.

Pasado el periodo de setenta y dos horas, no podrá verificarse ningún cambio de destino y deberá considerarse el envío de la mercancía como una nueva consignación debiendo liquidarse los cargos de flete y demoras, etc.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Miscelanea

Tarifa num.-2

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

Servicio de Arrastre

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a. 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

SERVICIO DE ARRASTRE.

REGLAS.

1a. Cuando sean puestos los carros á disposición de los Remitentes, por órdenes de los mismos, y no sean utilizados (los carros), las personas que hayan hecho el pedido pagarán el cargo de arrastre de conformidad con esta Tarifa, según que el movimiento se haya hecho dentro de los límites del Patio de la Estación donde iba a cargarse el carro, o se haya movido el carro de alguna otra Estación.

2a. Todo movimiento que haga la máquina para mover un carro de un punto a otro, aunque el movimiento se haga en escapes particulares y con carros particulares, estará sujeto al pago del cargo de arrastre.

3a. Los carros serán puestos, tanto en la vía Comercial como en los escapes particulares, en el lugar propio para facilitar la carga o descarga; si la vía Comercial o las de los escapes particulares estuvieren totalmente ocupadas, o obstruccionadas en alguna forma que impidan el acercamiento de los carros a un lugar propio, y que estos inconvenientes sean de tal naturaleza que la Empresa no pueda subsanarlos, sin perjuicio de sus intereses ni del servicio en general, serán colocados los carros en el punto o vía mas cercano y conveniente.

4a. La Compañía tiene derecho para retirar los carros de las vías Comerciales o de los escapes particulares, sellandolos previamente y levantando una acta de su contenido firmada por dos testigos, cuando los interesados se nieguen a cubrir en forma legal los cargos de flete u otros, que se hayan podido originar.

CUOTAS POR SERVICIO DE ARRASTRE.

Cuando los carros sean movidos dentro de los límites del Patio, el cargo por arrastre será de \$5.00 (CINCO PESOS) por cada movimiento por cada carro.

Cuando los movimientos se hagan fuera de los límites del Patio, o entre dos Estaciones cualesquiera, el cargo será de \$10.00 (DIEZ PESOS) por cada movimiento por cada carro.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Miscelanea Tarifa num.-1

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

Carga y Descarga, Demora, Almacenaje y Repeso de la Carga

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C., a 1o de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

CARGA Y DESCARGA.

REGLAS

1a. El cobro por Carga y Descarga se hará invariablemente en todas las remesas, en adición de los cargos de Flete y los que haya causado además la remesa con las excepciones siguientes:

(a) Las remisiones en carro entero, de un solo Remitente a un solo Consignatario, siempre que ambas maniobras hayan sido hechas por los interesados.

(b) Las remesas de Ganado en pie.

2a. El cobro por Carga y Descarga debe considerarse como indivisible; es decir: se verificará este cobro cuando la Compañía ejecute ambas maniobras o sólo una de ellas; se exceptúa el caso en que por demora de la Empresa, el interesado se vea obligado a ejecutar la maniobra; en este caso, sólo se cobrará la mitad de los cargos.

3a. A la llegada de las remisiones de carro por entero a su destino, esta Compañía se reserva el derecho de descargarlas, en caso de que los interesados demoraran el carro por un tiempo que pueda lesionar los intereses de la Compañía.

4a. En el cómputo de los cargos por carga y descarga, las fracciones de 100 kilogramos, se considerarán como 100 completos.

CARGO MINIMO.

5a. El cargo mínimo por carga y descarga será de DIEZ CENTAVOS, en cualquiera remisión.

ALMACENAJE.

REGLAS.

1a. Toda clase de carga que permaneciere en poder de esta Compañía, por más de CUARENTA Y OCHO horas (dos días completos) después de llegada al lugar de su destino, tendrá que pagar Almacenaje de conformidad con esta Tarifa.

2a. Quedan exceptuados los Domingos o días Festivos que ocurrieren dentro del término de cuarenta y ocho horas siguientes al día de la llegada de la carga; pero todos los Domingos o días Festivos subsecuentes, se contarán para hacer el cómputo de los cargos de Almacenaje.

La siguiente es la lista de los días Festivos exentos del pago de Almacenaje, a que se refiere el párrafo anterior:

Enero 10	Junio 24
Febrero 5	Septiembre 15
Martes de Carnaval	Septiembre 16
Jueves Santo	Noviembre 10
Viernes Santo	Noviembre 2
Mayo 5	Diciembre 8
Jueves de la Ascensión	Diciembre 12
Jueves de Corpus	Diciembre 25

3a. Las bodegas de esta Compañía, en las estaciones, estarán abiertas para recibir y entregar carga, aún en los días festivos que anteceden, con excepción de las fechas en que los Agentes estén autorizados por el Superintendente, para suspender el servicio de entrega y recibo de carga en sus estaciones; el público será avisado con oportunidad de los días en que no se haga servicio.

4a. Después de las CINCO de la tarde, sólo se recibirá o entregará carga con instrucciones del Superintendente.

5a. Las fracciones de 100 kilos, serán consideradas como 100 completos.....

DEMORA.

REGLAS.

1a. Todo carro que no sea descargado después de CUARENTA Y OCHO horas, de haber sido puesto en las vías Comerciales de descarga, o en la vía particular, si este fuere el caso, pagará demora, de conformidad con esta Tarifa.

2a. Para el cómputo de los cargos de Demora, se tendrán en consideración los Domingos y días Festivos a que se refiere la Regla 2a. para Almacenaje.

3a. Si se da aviso de la llegada del carro y se coloca éste en la vía propia antes de las doce del mismo día, el plazo de cuarenta y ocho horas se contará desde las doce de ese día; si fuere colocado el carro después de las doce m. d. el plazo se contará desde las ocho de la mañana del día siguiente.

4a. Las fracciones de día deberán considerarse como un día completo, en el cómputo de los cargos.

5a. Los carros serán colocados por la Compañía en las vías comerciales de carga y descarga o en los escapes particulares, dentro de un plazo de veinticuatro horas después de su llegada.

6a. No se arrastrará ningún carro a los escapes particulares, sino han sido previamente liquidados los cargos de flete y los que haya podido originar el citado carro.

7a. Los carros se consideran listos para su descarga, desde el momento en que estén colocados en las vías comerciales a disposición de los interesados, o pendientes del pago de los cargos de Flete.

8a. Los carros por cargar se considerarán a disposición del cargador, desde el momento en que sean puestos en las vías comerciales o escapes particulares a disposición de los Remitentes.

DEMORAS POR MAL TIEMPO.

9a. En casos de mal tiempo en que la carga pudiera averiarse al ponerla o sacarla del carro, los Agentes están facultados para ampliar el plazo libre de pago hasta el completo de las cuarenta y ocho horas hábiles de buen tiempo para efectuar la carga o descarga; pero si los interesados dejaren de cargar o descargar los carros en las primeras cuarenta y ocho horas de buen tiempo, no se les concederá ningún plazo libre de pago.

10a. El hecho de trasbordar la carga de un carro que tenga cargos de demora, no significa la cancelación de estos cargos, sino que serán considerados en el nuevo carro hasta que sean liquidados y puesto el carro en condiciones de que lo aproveche esta Compañía.

Si los interesados demoran los dos carros más del tiempo que se les conceda para hacer el trasbordo, la demora será cargada a ambos carros.

11a. Los carros de propiedad particular que estén en vías particulares, NO EXPLOTADAS POR ESTA COMPANIA, no causarán demora; pero aun de propiedad particular, si obstruyen u ocupan en alguna forma las vías de este Ferrocarril o las que tenga en explotación, quedarán sujetos al cargo de demora.

CUOTAS POR SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA

Por las remisiones de menos de cinco mil kilogramos, de un solo Remitente a un solo Consignatario, se cobrarán treinta centavos por mil kilogramos, con un máximo de UN PESO VEINTICINCO CENTAVOS.

Por las remisiones de cinco mil kilogramos hasta diez mil kilogramos, de un solo Remitente a un solo Consignatario, se cobrarán veinticinco centavos por cada mil kilogramos, con un máximo de UN PESO CINCUENTA CENTAVOS.

Por las remisiones de diez mil kilogramos en adelante, de un solo Remitente a un solo Consignatario, se cobrarán quince centavos por cada mil kilogramos.

CUOTAS POR DEMORA DE CARROS.

A la terminación de los plazos libres de pago que fijan las Reglas para Demora de la presente Tarifa, se hará un cobro de \$4.00 CUATRO PESOS diarios por cada carro, por cada día o fracción de día.

DEMORA DE EQUIPAJES Y EXPRESS.

A la terminación de los plazos que se conceden libres en esta Tarifa y en todas las sujetas a esta Tarifa, el cargo por demora de Carros de Equipajes y Express, será de DIEZ PESOS diarios por cada veinticuatro horas o fracción.

CUOTAS POR ALMACENAJE.

A la terminación del plazo de CUARENTA Y OCHO horas, con las excepciones de Domingos y días festivos que previenen las Reglas de Almacenaje de la presente Tarifa, el cobro de los cargos de almacenaje se hará en la forma siguiente:

UN CENTAVO diario por cada CIEN kilogramos o fracción, por los primeros quince días que sigan a los libres de pago.

DOS CENTAVOS diarios por cada CIEN kilogramos o fracción por todos los demás días siguientes a los quince que señala el párrafo anterior.

CUOTAS POR ALMACENAJE DE EQUIPAJE Y EXPRESS.

A la terminación del plazo de CUARENTA Y OCHO horas, con las excepciones de Domingos y días festivos que previenen las Reglas de Almacenaje de flete de la expresada tarifa, el cobro de los cargos de almacenaje por equipaje o express, será de \$0.50 por cada bulto o bultos que formen una remesa de 50 kilos y no pase de 100; en remesas mayores de cien kilos se cobrará a razón de \$0.50 por cada cien kilos o fracción; estas cuotas son por cada día o fracción.

Las remesas menores de cincuenta kilos tendrán libre un día más, es decir SETENTA Y DOS HORAS; pasado ese plazo serán consideradas como las que pesan entre 50 y 100 kilos.

CUOTAS PARA EL REPESO DE LA CARGA.

Art. 5. (a)—Cuando fuere necesario repesar la carga, de conformidad con lo que previene la regla 21 de la Clasificación Mexicana de Carga No. 1 o subsecuentes, y el resultado de esa operación fuere tal, que autorice a la línea de transportes para cobrar por ese servicio, se hará dicho cobro a razón de 50 centavos por mil kilogramos o fracción, si el peso se llevare a cabo en básculas de bodega, o \$7.50 por carro si se hiciere en básculas de vía.

(b) Todas las remesas de carga en menos de carro entero, deberán pesarse en básculas de bodega, y solamente cuando la naturaleza de la carga impida el hacerlo así, el repeso se efectuará en básculas de vía.

(c) Las remesas de carro entero podrán repesarse en básculas de bodega (si esto fuere practicable) o en básculas de vía, según los deseos expresados por los consignatarios o sus representantes autorizados.

(d) En ningún caso se reducirá el peso que conste en las guías referentes a cargas procedentes del extranjero, sin autorización expresa del Departamento General de Fletes.

(e) Siempre que sea necesario expedir correcciones de conformidad con lo que previene esta regla, dichas correcciones deberán llevar la siguiente anotación con la firma personal del agente: "Esta carga fué repesada por mí y por tanto certifico la exactitud del peso, de conformidad con el cual se cobró el flete."

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Transportacion Tarifa de Equipajes num.-2

APLICABLE

ENTRE	Y
San Ysidro A. C.—EE. UU. División A. C.—EE. UU.	TIJUANA, B. C. R. M. LINDERO, B. C. R. M.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

EXCESO DE EQUIPAJES:

CARGO MINIMO: El cargo mínimo que se cobre entre los puntos arriba citados, será de CINCUENTA CENTAVOS, por cada embarque.

CUOTA por cien kilos.

UN PESO, Moneda Mexicana.....\$1.00

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a. 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Transportacion Tarifa de Equipajes num.- 1

APLICABLE ENTRE TODAS LAS ESTACIONES Y A BORDO.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

SUJETA AL REGLAMENTO DE EQUIPAJES NUM. -1.

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

REGLAS PARA LA APLICACION DE ESTA TARIFA.

1a. Todo equipaje para ser documentado deberá estar en la Estación el tiempo suficiente, antes de la salida del tren, para permitir que los Agentes puedan inspeccionarlo, pesarlo y expedir los talones correspondientes.

2a. En ningún ni por ningún motivo se documentará el equipaje a otro punto que no sea aquel que esté marcado como final destino en el boleto que lo ampáre ni a un punto mas allá de la Línea divisoria.

3a. En caso de que el equipaje sea documentado a una estación donde no haya Agente, se avisará al pasajero que debe recojerlo del mensajero a bordo del carro de equipajes, pues de otro modo será llevado a la próxima Estación donde haya Agente en donde podrá recojerlo el pasajero, pagando la cuota del punto donde debió recojerlo á la estación donde lo recoja y que no está amparada por el boleto.

4a. Las fracciones de diez kilogramos se considerarán como si fueran diez completos.

CARGO MINIMO.

5a. La Empresa no recibirá menos de VEINTICINCO CENTAVOS por el exceso de equipaje cualquiera que sea la distancia a que sea trasportado y cualquiera que sea el peso del exceso.

6a. Los boletos de primera dan derecho a CINCUENTA kilogramos libres de equipaje; los de segunda a TREINTA; los medios boletos a la mitad de estos pesos según la clase a que pertenezcan.

7a. La cuota por reponer los Talones de Equipaje extraviados a que se refiere el Art. 143 del Reglamento de Equipajes núm. -1, Suplementos o re-expediciones será de UN PESO por cada talón; en caso de que aparezca el talón le será devuelto al pasajero el importe que se le cobró por los duplicados.

8a. El pago por exceso de equipaje deberá ser precisamente adelantado; pero cuando sea absolutamente preciso cobrar los cargos en el destino final, se expedirá un Talón C. O. D. explicando claramente la cantidad que debe cobrarse antes de la entrega del equipaje.

9a. En el equipaje que se reciba en estaciones de bandera el mensajero a bordo será quien expida el Talón C. O. D. mencionando el lugar en que recibió el equipaje y estado en que estaban los bultos.

10a. En el cómputo de los cargos por exceso de equipaje, deberán aumentarse los centavos necesarios para hacer que los cargos totales terminen en 0 o en 5 si las fracciones son de dos centavos y medio o mas y rebajando los cargos a que terminen en 0 o en 5 cuando la fracción sea menor de dos centavos y medio.

CUOTAS DE EQUIPAJES.

Aplicables en centavos por mil kilogramos.

Entre	Tijuana	Arguello	García	Matanuco	Eduardo	Redondo	Loma	Rita	La Puerta	Tecate	Lindero
Tijuana	—	235	235	295	400	505	595	720	795	905	1090
Arguello	235	—	235	235	310	415	505	610	705	810	980
García	235	235	—	235	235	325	415	520	610	720	890
Matanuco	295	235	235	—	235	235	325	430	520	630	795
Eduardo	400	310	235	235	—	235	235	325	400	505	675
Redondo	505	415	325	235	235	—	235	235	295	400	565
Loma	595	505	415	325	235	235	—	235	235	325	490
Rita	720	610	520	430	325	235	235	—	235	235	370
La Puerta	795	705	610	520	400	295	235	235	—	235	280
Tecate	905	810	720	630	505	400	325	235	235	—	235
Lindero	1090	980	890	795	675	565	490	370	280	235	—

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Reglamento de Equipajes
num. 1

APLICABLE EN TODAS LAS ESTACIONES Y A BORDO DE LOS TRENES.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Copia exacta del Reglamento de EQUIPAJES de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

REGLAS a que deberán sujetarse los Ferrocarriles de la República Mexicana, para la recepción y transporte de los objetos que como equipaje presenten los viajeros.

1a. Deberá entenderse por equipaje, para el efecto de que sean transportados en trenes de pasajeros y con las franquicias que se mencionan en las respectivos leyes de concesión ferrocarrileras, los objetos siguientes:

- I. Baúles.
- II. Petacas de mano.
- III. Bultos de ropa para uso del viajero, inclusa de la cama.
- IV. Cajas con herramientas para artesanos.
- V. Bicicletas de todas clases y carruajes para niños.
- VI. Sillas y albardones para montar, empacados en sacos.
- VII. Rifles, escopetas y fusiles descargados.
- VIII. Sillas para inválidos.
- IX. Sillas para vapores.
- X. Juego de herramientas para mineros.
- XI. Comestibles en canastas o cajas para el uso del viajero.
- XII. Instrumentos de agrimensura debidamente empacados en cajas y sus tripiés.
- XIII. Instrumentos fotográficos debidamente empacados en cajas y sus tripiés.
- XIV. Efectos y útiles para espectáculos publicos incluso los instrumentos de música para banda u orquestas.
- XV. Máquinas de escribir debidamente empacadas en cajas.

2a. Las Empresas ferrocarrileras podrán rehusar los objetos mencionados en la regla anterior, en los casos que a continuación se expresan:

- I. Cuando cualquier bulto pese más de 115 kilogramos.
- II. Cuando los bultos sean presentados en mal estado, esto es, cuando a la simple vista aparezcan rotos, abiertos o mal asegurados o empacados.
- III. Cuando la ropa u otros objetos que deban estar empacados se presentan simplemente liados.
- IV. Cuando se declare el valor de los bultos.

En los casos de las fracciones II. y III. de esta regla, si el pasajero lo desee, podrán admitirse bultos simplemente liados, pero en tal caso serán transportados a su exclusivo riesgo, anotándose así en el conocimiento.

Los objetos cuyo valor haya sido declarado, se regirán por la tarifa de Express, de conformidad con lo dispuesto por el Art. 124 de la Ley de 29 de abril de 1899.

3a. Los bultos que no deban considerarse como equipajes y que por cualquier circunstancia llegaren a facturarse como tal, podrán ser inspeccionados en el punto de final destino por el Agente que deba entregarlos, quien tendrá facultad para investigar lo que contengan, y en caso de que resulten ser mercancías cuyo objeto sea el tráfico u otra operación mercantil, pagarán según las tarifas correspondientes.

4a. Toda persona que pretenda hacer transportar explosivos o materias combustibles o inflamables en carros de pasajeros o equipajes, atribuyéndoles distinta calidad de la que tienen o que faltare de cualquiera manera a las prescripciones que rigen para el transporte de esta clase de substancias, será consignada inmediatamente por el Jefe de Estación a la autoridad más inmediata por el delito de fraude, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiera resultarle para con la Empresa o para con cualquiera otra persona en caso de accidente.

5a. Todo viajero puede conservar en su poder, sin someterlos a registro, los bastones, los paraguas, espadas, etc. de su uso personal y el equipaje que por su volumen o naturaleza no pueda molestar u ocasionar daño a los otros viajeros, siempre que el peso de los bultos no exceda de veinticinco kilogramos, ni las dimensiones de cada uno de 65 centímetros de largo por 40 de ancho y 40 de alto y siempre que se coloquen en el coche de manera que no se impida el uso de los asientos ni se obstruya el paso. En caso de que no satisfagan todas las condiciones anunciadas, los conductores harán que se trasladen los bultos al carro de equipajes, en donde serán facturados por los empleados respectivos.

6a. Para la percepción de los fletes respectivos, los encargos y los excedentes de equipajes, se considerarán como un solo bulto, aunque estén embalados separadamente, con tal de que constituyan una sola remesa hecha por un mismo individuo y dirigida a una sola persona.

7a. Las faltas y averías que prevengan de fuerza mayor, caso fortuito o de vacío propio de los efectos, debidamente comprobados, no serán de cuenta de las Empresas Ferrocarrileras sino del consignatario de los mismos efectos o del remitente, según el convenio que entre ellos pudiera existir.

(Hasta aquí es la copia del Reglamento de Equipajes de la Secretaria de Comunicaciones; los Artículos siguientes son copia exacta de los correspondientes del Reglamento para la Conservación y Servicio de Ferrocarriles de la misma Secretaría.)

Art. 139. El registro de equipajes se efectuará presentando el boleto de pasaje, en vista del cual se expedirá al viajero un resguardo indicando el nombre de la estación de salida, el de la de llegada, la cantidad de bultos de que se compone el equipaje, el número que le corresponda, su peso total, y la cantidad percibida por exceso, si lo hubiere. Este resguardo sirve al pasajero para reclamar su equipaje en el punto de destino a su llegada á el, en donde le será entregado con solo la demora necesaria para descargar el furgón que lo conduzca. El viajero que dejare el equipaje en la estación más de cuarenta y ocho horas, pagará los derechos de almacenaje correspondientes.

Art. 140. El viajero que no pueda presentar el resguardo que lo hubiere sido expedido al entregar su equipaje sólo podrá retirarlo si justifica plenamente ser de su pertenencia. Esta justificación debe hacerse presentando las llaves, e indicando de una manera precisa y terminante, y sin ninguna especie de vaguedad, las señas exteriores de los bultos de que se compone el equipaje y de algunas de las piezas contenidas en cada uno de ellos. Los gastos a que esta justificación pueda dar lugar serán de cuenta del viajero.

Art. 141. Si a la llegada del tren faltase algún bulto de equipaje de los expresados en el resguardo que se entregó al viajero, lo reclamará al jefe de estación dándole las señas, con todos los detalles que puedan facilitar la busca, y en cambio del resguardo, exigirá un documento en que conste la clase de bulto que falte, peso estación de procedencia y aceptación por parte de la empresa de entregarlo en el plazo suficiente para que llegue el tren que salga de aquélla dentro de las veinticuatro horas siguientes a la reclamación, quedando obligada la empresa a indemnizar al reclamante de los daños y perjuicios que le resulten por la demora en la entrega del equipaje.

Art. 142. En caso de extravío de bultos entregados como equipajes, las empresas serán responsables de su pago, según la siguiente clasificación, salvo prueba en contrario:

Por cada baúl mundo.....	\$200.00
Por cada baul o petaca, según su tamaño de \$50.00 a.....	100.00
Por cada saco de noche o maleta.....	25.00
Por cada sombrerera.....	5.00

Art. 143. El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrerías, billetes de banco, dinero, acciones de sociedades industriales, títulos de la deuda pública u otros objetos de valor, deberá hacerlo constar exhibiéndolos ante de verificarse el registro, manifestando la suma total en venta, ya por el precio en que los estime. La falta de este requisito relevará a la empresa de responsabilidad en caso de sustracción o extravío, y sólo quedará obligada al pago de la cantidad que procediera, con arreglo a la clasificación consignada en el artículo anterior para el caso de extravíos de bultos.

Art. 144. La declaración hecha por los viajeros respecto del contenido de los bultos, podrá admitirse como buena por la empresa, a no concurrir circunstancias especiales que hicieran comprender inexactitud en la declaración, en cuyo caso se procederá al conocimiento de los mismos, y de no resultar conformidad entre el interesado y la empresa, podrá ésta hacerlo constar por medio de un agente del orden administrativo o judicial, cuyo agente, levantando la oportuna acta, hará constar las diferencias que resulten entre ambas partes, con expresión del contenido, del estado y valor que se les dé por las mismas, a fin de que produzcan estas diligencias los efectos que correspondan para el caso de extravío u otras circunstancias.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Colectivas
Tarifa de Pasajes num.- 1

APLICABLE EN TODAS LAS ESTACIONES DE ESTE FERROCARRIL.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

TRENES, COCHES Y CARROS ESPECIALES, PROPIOS DE ESTA
EMPRESA O PARTICULARES.

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

REGLAS E INSTRUCCIONES PARA LA APLICACION

De Esta Tarifa.

1a. Siempre que sea pedido un movimiento de trenes, coches o carros especiales (en lo siguiente se dirá "Tren Especial" a no ser que sea necesario especificar si es carro sólo, coche o maquina y carros o coches) le será explicado al solicitante que se hará el movimiento sujeto a las Reglas de esta Tarifa y siempre que lo permita el buen servicio general, sin que la Empresa se comprometa a proporcionar el Tren Especial, en determinada fecha o a determinada hora, quedando exenta de responsabilidad.

2a. Los empleados que sean necesarios para el servicio del Tren Especial, tales como Conductores, Maquinistas, Fogoneros, Cocineros, Porteros o Mozos para asear los Coches y que no sean criados o servidores particulares serán transportados sin hacer cargo alguno.

3a. Los boletos de Coche Especial no dan derecho al tenedor para ocupar asiento en los coches regulares de Pasajeros; sólo podrán ocupar su coche Especial y el Salón de Fumar y Comedor de los carros regulares del tren.

4a. El exceso de Equipaje sobre lo concedido libre a un carro especial, será pagado a la cuota regular de la Tarifa de Equipajes los Suplementos o re-expediciones.

5a. Las cuotas que aquí se publican cubren unicamente el movimiento del Tren Especial y serán cobradas separadamente de materiales proporcionados o víveres proveídos a los ocupantes del Tren Especial.

6a. La Superintendencia será la única Oficina que expida instrucciones para el manejo de los Trenes Especiales, sujetas a lo prevenido en la Regla 1a.

7a. En Trenes Especiales particulares debe entenderse que esta Empresa no pagará kilometraje alguno o "Per-Diem."

8a. Antes de la salida de algún Tren Especial, los Agentes certificarán personalmente si van perfectamente documentados el coche de Pasajeros, ó coches, con los boletos respectivos y el carro de Equipajes con el Talón propio. Si hay exceso deberá expedirse el Talón C. O. D. respectivo.

En caso de error en esta documentacion del Tren se telegrafiará al Auditor dándole los pormenores del caso, y el dará las instrucciones convenientes.

9a. No será garantizada la llegada a ningún punto a determinada hora; por lo tanto esta Empresa queda exenta de toda responsabilidad a este respecto.

10a. Cuando sea pedida alguna detención en Tránsito o Detención de Recreo, quedará el Tren Especial sujeto a las Reglas y Cuotas de la Tarifa de Miscelánea, para Detenciones en Tránsito núm. 3 Suplementos o re-expediciones.

11a. No se permitirá a ningún pasajero, ni aun los de los Trenes Especiales, viajar en el Carro de Equipajes o de Express.

12a. El plazo que se concede para descargar los carros de Equipajes será de DOCE HORAS contadas desde la llegada al final destino; después de este plazo se cobrará demora como lo previene la Tarifa de Miscelánea para Demora de Carros núm. 1, Suplementos o re-expediciones.

13a. Los carros especiales de Equipajes serán proporcionados siempre que el solicitante vaya cuidando el carro o mande persona solvente que lo haga y lleve el Talón respectivo y queda sujeto el movimiento de este carro y su contenido a las Reglas del Reglamento de Equipajes núm. 1, Suplementos o re-expediciones.

No se admitirán en los carros Especiales de Equipaje Aereoplanos, dirigibles, automobiles, motocicletas y toda clase de máquinas que tengan motor para su movimiento y manejo.

Cuando sea solicitado un carro de Equipaje especial y no vaya encargado se pasará el asunto a la Cia. de Express.

14a. Cuando sea solicitado un Carro o Carros Especiales de Equipaje por Asociaciones de viajeros, Excursiones privadas y de Compañías de Teatro u otras similares, no se permitirá que los solicitantes pongan candados particulares en los carros, debiendo dar aviso al Agente la persona que se haga cargo a nombre de todo el conjunto de viajeros de cuando esté listo el carro para ser transportado; será sellado y cerrado en su presencia por el Agente y queda su contenido a entero riesgo del que se hizo cargo de la representación de todos los viajeros, con las prevenciones respecto a la rotura de sellos, caso de haberla, que están publicadas en la Ley de Ferrocarriles.

15a. Los carros particulares están sujetos a la inspección del Departamento Mecánico y en caso de que se hagan algunas reparaciones por esta Empresa, los cargos serán pagados separadamente de las cuotas por el movimiento del Tren Especial. Las máquinas particulares también quedan sujetas a esta Regla.

16a. Las cuotas aquí marcadas son para servicios de viaje simple y serán duplicadas en caso de desear viaje redondo sin hacer rebajas ni concesiones de ninguna especie y por ningún motivo.

CUOTAS PARA TRENES, COCHES Y CARROS ESPECIALES.

Aplicables en Moneda Mexicana.

Por arrastre de un carro de pasajeros, pullman, carro-palacio o carro combinado de Equipajes y Pasajeros, se cobrará el importe VEINTE boletos de primera clase como minimum cobrando además los boletos completos si los pasajeros que ocupan el carro pasan de este número.

Dos medios boletos deberán aceptarse como un boleto entero.

Se entiende que este arrastre será hecho en trenes regulares. El cargo minimum será de \$30.00 por cada carro por cada movimiento.

Cuando sea solicitado carro de Equipajes se cobrará el importe del exceso de Equipaje, según el peso del contenido después de conceder 50 kilogramos por cada boleto, de primera clase, pero deberá cobrarse este exceso sujeto a un minimum de TREINTA pesos; cuando no haya exceso en el peso se cobrará también el minimum de treinta pesos. Esta cuota es por cada movimiento que sea pedido.

En trenes especiales se cobrará por cada carro de Equipajes solicitado la cuota prevenida en el párrafo primero; la cuota del párrafo segundo ampara el arrastre de un carro de Equipajes en trenes regulares.

En los movimientos solicitados para tren especial con máquina y un carro de Equipajes y uno de Pasajeros, se cobrarán los cargos a razón de \$2.00 por kilómetro por la distancia recorrida por el tren contando desde el punto de partida del equipo hasta su regreso al mismo punto, pero el cargo minimum que debe observarse es el de CIENTO CINCUENTA PESOS POR CADA MOVIMIENTO.

Cada carro extra pedido en trenes especiales quedará sujeto a las cuotas y minimum de los párrafos primero y segundo.

Los boletos directos serán considerados como si fueran de este Ferrocarril y sujetos a las mismas condiciones de esta Tarifa.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Individuales
Tarifa General de Pasajes num.-2

ENTRE		Y	
San Ysidro	A. C.—EE. UU.	Tijuana, B. C.	R. M.
División	A. C.—EE. UU.	Lindero, B. C.	R. M.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

PRIMERA O SEGUNDA CLASE, POR PASAJERO:
CINCUENTA CENTAVOS, MONEDA MEXICANA.

NOTA—Los pasajeros se sujetarán al servicio de vigilancia aduanal de las autoridades Mexicanas o Norte-Americanas, sin que la Empresa garantice el tiempo que dure esta vigilancia, ni los cargos que ocasione.

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C., a 1 de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Individuales
Tarifa General de Pasajes num.-1

APLICABLE ENTRE TODAS LAS ESTACIONES DE ESTE F. C.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C., a 1 de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

REGLAS PARA LA APLICACION DE ESTA TARIFA.

1a. Las cuotas de esta Tarifa son para un viaje sencillo, sin Escala; las cuotas para boletos de viaje redondo serán el doble de las cuotas sencillas.

2a. Los boletos deberán usarse el mismo día de la compra de ellos, si hubiere tren ese mismo día o en el primer tren de pasajeros que hubiere, no siendo válidos si no fueren usados en estas condiciones.

3a. El límite máximo para los boletos de viaje redondo, será el de treinta días después de la fecha de venta, pero el boleto de ida queda sujeto a las condiciones de la Regla 2a.

4a. Los niños menores de tres años que no ocupen asiento en el interior de los carros, serán trasportados gratis; entre tres y siete años de edad, pagarán medio boleto y los mayores de siete, pagarán boleto entero.

5a. Los pasajeros tienen obligación de proveerse del boleto correspondiente, en las Estaciones donde haya Agente; al pasajero que suba en una Estación de Agente sin boleto, le será cobrada la cuota de esta Tarifa, que le corresponde, mas el 25% de recargo, hasta la próxima Estación donde haya Agente, debiendo allí comprar el boleto respectivo.

6a. Los boletos son absolutamente personales y no transferibles; cuando fuere sorprendido un pasajero usando un boleto de otra persona, le será recogido y se le exigirá el importe total del pasaje. En caso de sospecha de que el boleto haya sido robado o mal habido, el pasajero será consignado a la autoridad.

7a. Cuando un boleto no fuere usado en ningún trayecto, y su importe sea reclamado por el pasajero que originalmente compró el boleto, este importe le será devuelto por medio de Reclamación; si fuere usado en parte y el comprador prueba que causas de fuerza mayor lo obligaron a suspender el viaje se devolverá la diferencia; si el equipaje hubiere sido documentado a cuenta del boleto en litigio, el importe de los cargos de equipaje, será descontado del valor a favor del pasajero y le será devuelta la diferencia.

8a. Las cuotas aplicables a pasajes expedidos por cuenta del Gobierno Federal, previo Oficio de los Secretarios de Estado y demás personas autorizadas para expedirlos, gozarán de un descuento del 50% de las cuotas aquí mencionadas.

CARGO MINIMO.

9a. La Empresa no recibirá menos de \$0.10c (DIEZ CENTAVOS) por cualquier pasajero, cualquiera que sea la distancia que lo transporte.

10a. Las cuotas aquí publicadas no incluyen el impuesto del Timbre; éste deberá aumentarse según las instrucciones que rijan a ese respecto en la fecha en que se venda el boleto y se aumentará también la cantidad suficiente para hacer que el importe del boleto termine en 0 o en 5, considerando para aumentar las fracciones mayores o iguales a DOS CENTAVOS Y MEDIO y despreciando las menores a esta cantidad.

CUOTAS DE PASAJES.

En Centavos.

Entre	Clase	Tijuana	Arguello	Garcia	Matanuco	Eduardo	Redondo	Loma	Rita	La Puerta	Tecate
		1a									
Tijuana	2a										
Arguello	1a	30									
	2a	20									
Garcia	1a	55	30								
	2a	30	20								
Matanuco	1a	80	50	30							
	2a	40	30	15							
Eduardo	1a	110	85	60	35						
	2a	55	45	30	20						
Redondo	1a	140	115	90	65	30					
	2a	70	60	45	35	20					
Loma	1a	165	140	115	90	55	30				
	2a	80	70	60	45	30	15				
Rita	1a	195	170	145	120	90	60	35			
	2a	100	85	70	60	45	30	20			
La Puerta	1a	220	190	170	145	110	80	60	30		
	2a	110	95	85	70	55	40	30	15		
Tecate	1a	250	225	195	170	140	110	90	55	30	
	2a	125	115	100	85	70	55	45	30	20	
Lindero	1a	290	270	245	220	185	155	135	100	75	50
	2a	150	135	125	110	90	80	70	50	40	25

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Reglamento de Fletes
num.-1

APLICABLE EN TODAS LAS ESTACIONES DE ESTE FERROCARRIL.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

Reglamento Para el Manejo de Inflamables o Explosivos

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C., a 1 de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Copia exacta del Reglamento de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas.
REGLAMENTO PROVISIONAL para las maniobras de embarque desembarque, transbordo, almacenaje, etc., de materias explosivas en las estaciones de Ferrocarril.

Artículo Primero.

Las maniobras de que tratan las presentes reglas cuando el movimiento de explosivos sea en cantidades de dos toneladas o más, solo podrán ejecutarse en las Estaciones especialmente designadas para el efecto.

Artículo Segundo.

Las Estaciones así designadas para este servicio estarán acondicionadas de manera que tengan una vía de escape de una longitud minima de quinientos metros fuera de poblado para que a esa distancia mínima sea en donde se ejecuten las maniobras de que se trata.

Artículo Tercero.

Cuando se trate de cargamentos de menos de dos toneladas las maniobras podrán hacerse en cualquiera Estación, siempre que se observen para ejecutarlas, las reglas del presente Reglamento que sean aplicables, y que al manejo de explosivos se haga con la prudencia y precauciones que son necesarias; destinando, siempre que sea posible, un local aislado y fresco para que sirva de almacen temporal de estas materias.

Artículo Cuarto.

Las Compañías de Ferrocarril fijarán los días de la semana que en cada lugar se destinen a la recepción y embarque de explosivos, dando a esa determinación la conveniente publicidad, en la inteligencia de que sólo en esos días podrán ser recibidos los explosivos para su transporte, el cual tendrá lugar a la mayor brevedad posible, para que los explosivos permanezcan en las Estaciones sólo el tiempo absolutamente indispensable.

Artículo Quinto.

No serán recibidas para su embarque y transporte las cajas de explosivos "violentos" que presenten empaques defectuosos o averiados o que tengan señales exteriores de descomposición del explosivo, como marcas de humedad o manchas grasosas; y esas cajas se mandarán retirar inmediatamente de la Estación.

Artículo Sexto.

Toda maniobra de carga, descarga, transbordo, acarreo, etc. de explosivos, se hará precisamente de día y los bultos que los contengan se manejarán con las precauciones debidas y sólo por el personal que el Jefe de Estación designe para el objeto.

Artículo Séptimo.

Las cajas que contengan dinamitas u otros explosivos encartuchados, se colocarán en los carros de modo que los cartuchos queden siempre acostados, y las cajas se estibarán de manera que no se muevan con motivo de las sacudidas naturales del transporte.

Artículo Octavo.

A la llegada de los explosivos a la Estación de destino si esto sucede antes de medio día, el Agente dará inmediatamente aviso al Consignatario, quien deberá sacar su carga antes del obscurecer de ese día. Si la mercancía llegase después del medio día, el Consignatario, previo aviso inmediato del Agente, deberá sacar su carga antes de las doce del día siguiente.

En caso de que el consignatario no cumpla con lo dispuesto en el presente artículo, el explosivo se conservará a su disposición durante un día más, quedando obligado a pagar a la Empresa diez pesos por carro; cantidad destinada a cubrir la demora del carro y la vigilancia especial que requiere la mercancía.

Si pasado este plazo la carga no fuere sacada, el Agente de Estación avisará a la autoridad política correspondiente, que tiene en su Estación existencia de explosivos, a efecto que la autoridad disponga lo que crea conveniente, salvandose la responsabilidad de la Empresa; y este sin perjuicio de que el interesado tenga que pagar diez pesos por cada carro y por cada día de los que permanezcan en la Estación los explosivos.

Artículo Noveno.

En los movimientos de carros de explosivos en los patios de las Estaciones, queda estrictamente prohibida la maniobra de cambios volantes; y para esos movimientos se cuidará que los garrotes funcionen bien, evitandose todo choque con otros vehiculos así como toda proximidad de fuego cuando los carros queden en los laderos.

Artículo Décimo.

Además de las reglas que anteceden, se observarán las disposiciones que expida la autoridad competente, para la construcción de polvorines o almacenes especiales de explosivos.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Fletes
Circular num.-1

LISTA por orden geografico de las Estaciones de este Ferrocarril.

Nombre de la Estación.	Nombre de la Línea.	Empalme.
Tijuana	B. C.	
*Argüello	"	
*García	"	
*Matanuco	"	
*Eduardo	"	
*Redondo	"	
*Loma	"	
*Rita	"	
*La Puerta	"	
Tecate	"	
*Lindero	"	

*Estaciones de bandera.

W. CLAYTON,
 Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
 Gerente de Tráfico

TIJUANA, B. C., a 1o de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
 EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Importacion
Tarifa Especial num. -1

APLICABLE ENTRE SAN YSIDRO, A. C. Y TIJUANA, B. C.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

CABALLOS, DE CARRERA.

Sujeta a la Clasificación Mexicana de Carga núm. -1, Suplementos o re-expediciones.

CUOTAS EN MONEDA MEXICANA

Por cada carro.....\$10.00

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C., a 1o de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Exportacion
Tarifa General num. =1

APLICABLE ENTRE TODAS LAS ESTACIONES.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

Las cuotas para Flete de Exportación serán las mismas que están publicadas en la
Tarifa General Núm. 1 para
EFECTOS NACIONALES.

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C., a 1o de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Importacion
Tarifa General num. -1

APLICABLE ENTRE TODAS LAS ESTACIONES.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

Las cuotas para Flete de Importación serán las mismas que están publicadas en la
Tarifa General Núm. -1 para los
EFECTOS NACIONALES.

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C., a 1o de Julio de 1916.

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.

EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Departamento General de Trafico

Tabla de Distancias num-1

EN KILOMETROS.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

Entre	Tijuana	*Arguello	*Garcia	*Matanuco	*Eduardo	*Redondo	*Loma	*Rita	*La Puerta	Tecate	*Lindero
Tijuana	—	7	13	19	26	33	39	47	52	59	70
*Arguello	7	—	7	12	20	27	33	40	46	53	64
*Garcia	13	7	—	6	14	21	27	34	40	47	58
*Matanuco	19	12	6	—	8	15	21	28	34	41	52
*Eduardo	26	20	14	8	—	7	13	21	26	33	44
*Redondo	33	27	21	15	7	—	6	14	19	26	37
*Loma	39	33	27	21	13	6	—	8	14	21	32
*Rita	47	40	34	28	21	14	8	—	6	13	24
*La Puerta	52	46	40	34	26	19	14	6	—	7	18
Tecate	59	53	47	41	33	26	21	13	7	—	11
*Lindero	70	64	58	52	44	37	32	24	18	11	—

* Estaciones de Bandera.

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

Ferrocarril de Tijuana y Tecate, S. A.

Departamento General de Trafico

Efectos Nacionales

Tarifa General num.-1

APLICABLE ENTRE TODAS LAS ESTACIONES.

EXPEDIDA SEPTIEMBRE 18 DE 1916

EN VIGOR OCTUBRE 18 DE 1916

PARA TODOS LOS ARTICULOS.

Se rige por la CLASIFICACION MEXICANA DE CARGA núm. 1,

Suplementos ó re-expediciones.

W. CLAYTON,
Vice-Presidente.

H. F. HORTON,
Gerente de Tráfico.

TIJUANA, B. C. a 1 de Julio de 1916

APROBADA POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS,
EN OFICIO NUM 348 DE JULIO 29 DE 1916.

