

Carlos de Landa y Escandón.—Rosendo Esparza, secretario.—Rúbricas.»

El agua comenzó á descender con prudente lentitud, pues se vigilaba con cuidado especial que la brecha abierta en la citada presa no fuese profundizada sino en la medida necesaria para dar paso á determinada cantidad de líquido. Las precauciones tomadas no pudieron, sin embargo, impedir que por la naturaleza misma del terreno, al faltarle la presión que ejercía sobre él el agua depositada, se produjesen derrumbes en varios puntos de la excavación, resbalándose las tierras hasta tomar una inclinación mayor, Por circunstancias que el Sr. Espinosa deja ampliamente relatadas en páginas precedentes, este fenómeno que se verificó del kilómetro 22, ó sea del dique del lago de San Cristóbal hacia el Norte, se diferenciaba del que se producía del mismo punto hacia el Sur, y cesaba su acción luego que las tierras adquirían el talud en que se equilibraban. Empero, cuando llegaron á esta situación, ya habían caído al fondo del Canal muchos millares de metros cúbicos, cuya extracción era necesario ejecutar.

Ya hemos dicho que al terminar el año de 1894 el volumen total de excavación practicada era de 9,588,238^m350; al terminar el de 1895 era de 10,740,642^m377; por consiguiente, el avance en este último año había sido de 1,152,404^m327, de cuyo volumen correspondían á los Sres. Read & Campbell 58,701^m374. El saldo de la suma anticipada á los Sres. S. Pearson & Son había sido totalmente cubierto.

No obstante que la presa á que arriba nos referimos fué extraída en su totalidad, no se pudo conseguir que el agua desocupase por completo la cavidad del Gran Canal; esto dependió de que la acción de las dragas, si bien muy eficaz para remover grandes volúmenes de excavación, no era bastante manejable para formar superficies regulares, y quedaban, por consiguiente, en el fondo y taludes del Canal, rugosidades y asperezas que, aunque de pequeña importancia, eran suficientes, sobre todo las del fondo, para impedir el escurrimiento completo de las aguas; por otra parte, en diversos tramos del Canal donde desde algunos meses atrás se había llegado prácticamente al fondo de la excavación y cesado todo movimiento, se habían formado considerables depósitos de azolve, cuya acumulación fué favorecida por la quietud de las aguas estancadas.

Las irregularidades del fondo, los depósitos de azolve, los atie- rres producidos en otros puntos por los derrumbes de que acabamos de hacer mérito, causas eran todas que contribuían á dificultar el arrastre de las aguas y la marcha misma de las obras de perfeccionamiento, hasta el punto de que los contratistas tuvieron que apelar, con autorización de la Junta, á diversos y costosos trabajos auxiliares, tales como el establecimiento de presas provisionales, la apertura de una zanja central en el fondo del Canal, y más tarde al empleo de un aparato excavador, la descripción del cual se ha visto en libros anteriores, y cuyo trabajo resultaba excesivamente gravoso para los intereses de los Sres. S. Pearson & Son.

En el mes de Febrero de 1896, y con ocasión del permiso que solicitaron los contratistas para los trabajos auxiliares antes referidos, propusieron á la Junta el precio á que tomarían á su cargo la extracción de los escombros producidos por los derrumbes. A su vez la Junta Directiva, previendo que por razón de la naturaleza del terreno se experimentarían grandes dificultades al llegar al fondo de la excavación, les insinuó el deseo de rescindir el contrato por el tramo comprendido entre los kilómetros 9 y 20. Los contratistas aceptaron la rescisión; pero las discusiones sobre el precio á que debería pagárseles la extracción de los escombros provenientes de los derrumbes, así como la forma en que debía liquidarse el trabajo ya hecho entre los mencionados kilómetros y la extracción del azolve acumulado en ese tramo, demoraron la consumación del arreglo correspondiente, el que por fin se formalizó con fecha 10 de Junio de 1896. En virtud de este arreglo, los contratistas debían abonar á la Junta, deduciéndolo del importe total del contrato vigente y al precio que á ellos mismos se les abonaba, el importe de la excavación que faltaba por hacer; y pagarían también en la misma forma, á razón de \$0.25 por metro cúbico, la extracción del azolve que se encontrase, después de que ellos hubiesen extraído todo el que les fuera posible.

Hasta el mes de Agosto de 1896 se continuaron haciendo mensualmente las recepciones de obra y las liquidaciones correspondientes, en la forma prevenida en el contrato; pero á partir de este mes, y no obstante que los Sres. S. Pearson & Son, prosiguieron los trabajos con actividad, manteniendo un personal numeroso de empleados y operarios, cuyo costo se valuaba aproximadamente en

\$40,000 mensuales, los trabajos ejecutados, liquidados á los precios de contrato, resultaban de muy poca significación, pues consistían en el pulimento, digámoslo así, de las paredes y el fondo de la excavación. Bajo este oneroso régimen, sostenido naturalmente á sus expensas, puesto que el saldo de la cantidad alzada en que se ajustó la terminación del Canal era ya de muy poca importancia, continuaron trabajando durante el resto del año de 1896 y todo el siguiente de 1897.

Hacia el mes de Julio de 1896, el puente para el ferrocarril Mexicano en San Cristóbal, cuya construcción fué contratada con esa Empresa el año anterior, quedó enteramente terminado; pero el precio convenido no fué cubierto sino varios meses después, cuando la obra, previas las formalidades reglamentarias, fué aceptada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Al finalizar el año de 1896 el volumen total de excavación practicada, era, según la última recepción que se había hecho en el mes de Agosto, de 11.056,426^m93. El avance durante el año había sido de 315,784^m16.

En Enero de 1897, los Sres. S. Pearson & Son expusieron á la Junta las dificultades materiales con que venían luchando desde Septiembre último para terminar los compromisos contraídos con ella y entregar definitivamente el tramo de Canal que quedaba á su cargo; hicieron mérito de los fuertes desembolsos que les causaba el sostenimiento del trabajo, sin haber percibido, en virtud del contrato mismo, cantidad alguna que les auxiliase, puesto que así el saldo de la suma que importaba el contrato, como el depósito de garantía, debían ser entregados hasta la terminación; por lo que, en vista de haber demostrado con sus tenaces esfuerzos la resolución de cumplir con el repetido contrato, suplicaron que unidos los dos fondos antes expresados, y dividida la suma por el número de kilómetros pendientes de terminación, se les fuese suministrando la parte correspondiente á cada kilómetro, á medida que los fueran entregando concluídos; de cuya combinación resultaría que los intereses representados por la Junta quedaban bien garantizados, y que los contratistas recibirían un auxilio que creían justificado; á la vez manifestaron que estaban dispuestos á entregar desde luego, y concluído ya, el tramo comprendido entre los kilómetros 43 y 47.

La Junta halló justificada la pretensión de los contratistas, aun-

que no se adaptaba á la letra del contrato; pero como éstos habían sabido inspirar con sus actos plena confianza en sus propósitos de cumplir los compromisos contraídos, y además, la forma de pago que proponían garantizaba los derechos de la Junta, se aceptó la combinación, modificándola en estos términos: los contratistas entregarían, á satisfacción de la Junta, tramos de Canal concluídos y continuados, á partir del extremo Norte, es decir, comenzando por el kilómetro 47, y recibirían \$6,000 por cada kilómetro hasta el núm. 31, y \$12,000 por la misma unidad en los kilómetros 30 al 21. El total que resultaría de estos pagos, sería inferior á la suma de los dos fondos antes referidos, pues la Junta se reservó \$100,000 que debían subsistir hasta la recepción definitiva del Canal. En cuanto á la diferencia de los pagos sobre los dos tramos en que el Canal se dividía, tenía por base la dificultad mayor de los trabajos en el segundo.

La Dirección de las obras no aceptó tramo alguno de Canal, ni se verificó ningún pago de las cantidades ofrecidas en el arreglo que acabamos de indicar, mientras quedaban por hacer trabajos de perfeccionamiento; pero en el mes de Agosto de 1897, un año después de practicada la última liquidación, á solicitud de los Sres. S. Pearson y Son, y previo informe del Director de las Obras, en que manifestaba estar prácticamente terminados los kilómetros 21 y 22, y 30 á 47, se acordó devolver á aquellos señores la suma de \$80,000 del fondo de garantía.

En el curso del mismo año de 1897 se hizo la medición del tramo comprendido entre los kilómetros 9 y 20, que debía servir para liquidar la rescisión del contrato ajustada al año anterior, resultando, además de la excavación pendiente en terreno virgen, un volumen de azolve de 56,548^m44, cuya extracción debían pagar los contratistas á razón de \$0.25 metro cúbico.

Entre las obras de arte que era indispensable construir, figuraba un puente para el paso en el kilómetro 1, del ramal del ferrocarril Interoceánico, que conduce de su estación en San Lázaro á la Aduana de la Capital. Las mismas razones que se tuvieron en cuenta al tratarse de la construcción del puente para el ferrocarril Mexicano en San Cristóbal, determinaron á la Junta á contratar la del primero con la Empresa respectiva, lo cual se verificó el mes de Julio de 1897; quedando el puente en servicio activo desde el mes de Noviembre del mismo año.

El día 25 de Diciembre de 1897, ocho años después de celebrado el primer contrato con los Sres. S. Pearson & Son, fué levantada por los ingenieros de ambas partes la acta de recepción final de los trabajos contratados; pero como este documento se contraía á la operación misma de inspección y á la aceptación de la obra, y contenía datos numéricos que debían servir para fundar la liquidación definitiva, fué agregada á la serie de las actas parciales anteriores; y á fin de formalizar el hecho que desligaba á las dos partes contratantes, y de otorgarse mutuamente un finiquito, se levantó, en las oficinas de la Junta Directiva, el acta siguiente:

« En la Ciudad de México, á los veinticinco días del mes de Diciembre de mil ochocientos noventa y siete, se reunieron en sesión extraordinaria los Sres. General D. Pedro Rincón Gallardo, Lic. D. José Y. Limantour, D. Francisco Rivas Góngora, Lic. D. Pablo Macedo y D. Casimiro del Collado, el primero Presidente y los demás vocales de la Junta Directiva del Desagüe del Valle de México. Asisten á la sesión los Sres. ingenieros D. Luis Espinosa, Director General de las Obras; D. Isidro Díaz Lombardo, Inspector del Gran Canal, y el Sr. ingeniero D. Thomas L. Walsh, apoderado y representante de los Sres. S. Pearson & Son, contratistas de la Obra del Gran Canal del Desagüe, en la parte contratada con los Sres. S. Pearson & Son. En vista de esa acta y de los hechos en ella asentados, la Junta Directiva del Desagüe del Valle de México, á moción de su Presidente, hizo la solemne declaración de que los Sres. S. Pearson & Son han cumplido bien y fielmente todas y cada una de las estipulaciones de los contratos y convenios que celebraron para llevar á cabo la Obra del Gran Canal del Desagüe del Valle de México, y las cuales estipulaciones se hicieron constar en las escrituras, contratos y documentos de veinticinco de Diciembre de mil ochocientos ochenta y nueve, doce de Febrero de mil ochocientos noventa y uno, nueve de Mayo de mil ochocientos noventa y tres, veintiuno de Marzo de mil ochocientos noventa y cuatro, diez de Junio de mil ochocientos noventa y seis, y treinta de Enero de mil ochocientos noventa y siete. Como consecuencia de esta declaración, la Junta acordó se proceda á practicar con el representante de los señores contratistas, la liquidación final de lo que les corresponda recibir en bonos y dinero, con arreglo á los contratos y convenios citados. El Sr. Walsh, en nombre de los Sres. S. Pearson &

Son, dió las gracias á la Junta por la declaración que se ha servido hacer, y á su vez manifestó, que, como apoderado de los expresados señores, declara que por parte de la Junta Directiva de Desagüe del Valle de México, se ha dado estricto y fiel cumplimiento á los contratos y convenios referidos, en todo lo que á los Sres. S. Pearson & Son se refiere. La Junta acordó, por último, que se comuniquen al Ejecutivo Federal y al Ayuntamiento de esta Capital las declaraciones contenidas en esta acta, y que de ella se den á los Sres. S. Pearson & Son las copias certificadas que pidieren, para que ahora y en todo tiempo surtan los efectos á que hubiere lugar conforme á la ley. Y para constancia se levantó esta acta, que leída fué aprobada y se firmó por todas las personas en ella mencionadas, presente el secretario que suscribe.—*Pedro Rincón.*—*J. Y. Limantour.*—*Francisco Rivas Góngora.*—*C. del Collado.*—*Pablo Macedo.*—*Thos. L. Walsh.*—*G. Raigosa.*—*Carlos de Landa y Escandón.*—*Luis Espinosa.*—*Isidro Díaz Lombardo.*—*Arthur Colls.*—*Rosendo Esparza*, secretario.—Rúbricas.»

En vista de lo que queda referido respecto de la ejecución del Gran Canal, es de justicia decir que los Sres. S. Pearson & Son poseen larga práctica en la ejecución de grandes obras y saben luchar con las dificultades materiales que se les presentan; sus dotes de organización y sus cuantiosos recursos pecuniarios empleados con oportunidad é inteligencia; y el respeto que tienen á su crédito como contratistas, son prendas que garantizan el cumplimiento de las obligaciones que contraen.

Durante los meses de Noviembre y Diciembre de 1897, se organizaron, bajo la administración inmediata de la Junta Directiva, los trabajos para terminar la excavación de los primeros 20 kilómetros del Canal: el volumen teórico que quedaba por remover en este tramo, era de 252,787^m344, cifra que en realidad era de muy poca importancia comparada con la que representaba el volumen total excavado ya en la extensión del Canal; pero si se atiende á que la remoción debía efectuarse en la región en que se producían los movimientos del terreno, de cuya gravedad nos hemos ocupado en páginas anteriores, se comprenderá que la importancia de esa obra era mucho mayor que la que podría atribuírsele por su simple enunciación.

En la parte técnica de esta obra se hallan expuestas con todos