



PARROQUIA DE CIUDAD JUÁREZ, CHIHUAHUA.

NO. 2

riales, construcción, etc., dividiendo después el costo por partes iguales, según se prevenía en la Convención de 1892.

Celebré yo este arreglo con gusto, como he dicho antes, porque me pareció el más conveniente y económico, y por la circunstancia, además, de que, á consecuencia del corto retardo que teníamos en las operaciones del trazo, los elementos superabundantes de la Sección Americana, no permanecían ociosos por causa nuestra.

Respecto á la parte material de la construcción de los nuevos monumentos, después que se marcaba el punto por los ingenieros respectivos, se hacía por los mismos la demarcación de las líneas para los cimientos, de Norte á Sur, y de Este á Oeste. Se procedía, en seguida, bajo la inteligente dirección del Mayor Logan, del Ejército de los Estados Unidos, y Cuartelmaestre de la Sección Americana, á construir el cimiento, y después á la colocación del monumento. La operación ocupaba uno ó dos días, durante los cuales permanecían ahí los fotógrafos de ambas secciones para tomar las vistas fotográficas del monumento después de su colocación.

Respecto á los monumentos de piedra que se construían, por regla general, en el lugar de los antiguos monumentos, hubo que hacerlos, casi todos, enteramente de nuevo, con excepción de los monumentos I, II y III inmediatos á El Paso, y los dos monumentos extremos de la Sección Meridiana. Estos últimos y el I antes mencionado eran de cantería, y se encontraban en magnífico estado, principalmente los de la Sección Meridiana. Su reparación fué insignificante. Los números II y III necesitaron mayores reparaciones, aunque se les dejó con su forma primitiva. Todos los demás monumentos antiguos fueron, según dije antes, edificados completamente de nuevo, conservando en algunos de ellos las inscripciones antiguas, cuando se encontraba la piedra que las contenía, entre las piedras sueltas que formaban los expresados monumentos.

La regla general de construir monumentos de piedra en el lugar de los monumentos antiguos, sufrió también las siguientes excepciones:

I—En la Calle Internacional de Nogales, á fin de no obstruir la calle, se colocó en lugar del montón de piedras que ahí había, un monumento de hierro que ocupa mucho menos espacio que el que se hubiera construido de mampostería ó cantería.

II—El antiguo Monumento II, cerca del Río Colorado que marca, por referencia, el punto de las veinte millas de la confluencia de los ríos Gila y Colorado, se le encontró en bastante buen estado. Era un monumento de hierro que se había asentado é inclinado con el transcurso del tiempo, por falta de cimiento. Se le hicieron las reparaciones que necesitaba, quitándolo de su lugar y volviéndolo á colocar ahí mismo, después de edificar un buen cimiento, con cemento de Portland y arena, que fueron los materiales que se usaron para todas las construcciones en la línea.

III—Una cosa análoga se hizo con los antiguos monumentos IV y V de California, en las márgenes del Río Nuevo. Eran de hierro, en buen estado, y se les conservó, recolocándolos en los mismos puntos, sobre nuevos cimientos.

Del antiguo monumento de hierro II de la línea de California, tan sólo se encontró la base de hierro, cerca de Tijuana, asentada todavía sobre el antiguo cimiento. Esta circunstancia nos hizo creer que, á pesar de encontrarse ese punto cerca del Río de Tijuana, el nuevo monumento que se construyera sobre un cimiento mucho mejor y con un peso de varias toneladas, estaría á salvo de las avenidas como lo había estado el antiguo cimiento, que aun encontramos en su lugar, con el basamento de hierro, después de cuarenta y seis años. Á esto hay que agregar la prescripción que teníamos, según la Convención, de conservar los antiguos monumentos que se encontraran en su lugar.

Se edificó, por consiguiente, en el mismo lugar del antiguo monumento, otro nuevo de granito sobre un buen cimiento, y el cual yo opiné, pero mi idea no prevaleció, que lo hubiéramos construido sobre pilotines. Ese monumento desapareció con las avenidas del Río de Tijuana, en el invierno de 1895.

En lugar de ese monumento que desapareció, se edificó otro idéntico, sobre la línea divisoria, tan cerca como fué posible del antiguo punto, en donde se encontró terreno suficientemente elevado, para precaver el monumento de las mayores avenidas, que en cualquier tiempo pueda tener el Río de Tijuana.

El monumento I de California, de mármol, se encontró en su lugar; pero muy deteriorado por los viajeros que arrancaban y se llevaban pedazos, como recuerdo. De los cuatro trozos de mármol que lo formaban, el de la base no se pudo utilizar, pues era el que más habían destruido. Las otras tres piezas fueron talladas en San Diego, perdiendo un poco en su dimensión, y la base de mármol fué reemplazada por una nueva de granito. El monumento fué recolocado en su mismo lugar, sobre un nuevo cimiento, y se le circundó con un barandal de hierro con púas, para precaverlo de deterioros en lo sucesivo. Igual precaución se tomó con el de granito antes expresado, y con el de cantería que está en el punto inicial de la línea, á orillas del Río Bravo.

En una caja metálica, en el cimiento del monumento de mármol antes mencionado, á orillas del Pacífico, se depositó un documento del cual se acompaña copia á este informe (Documento anexo No. 6). La Sección Americana depositó otro documento análogo.

Volviendo ahora á nuestros trabajos cerca de El Paso; con motivo de la separación de los Señores Ingenieros González y Bustillos, y con motivo también de haber más campamentos á que atender, pedí á la Secretaría de Fomento con fecha 26 de Octubre de 1892, se sirviera nombrar personas que los reemplazaran, y se nombró en efecto, con fecha 31 de Octubre, por la Secretaría de Fomento, al Sr. Teniente Coronel Antonio R. Flores, Adjunto Astrónomo de la Comisión, é Ingeniero Auxiliar, al Capitán de E. M. E. José Bocanegra, en 25 de Noviembre, por la Secretaría de la Guerra. Ambos llegaron á Paso del Norte, á fines de Noviembre de 1892.

En esa época, y en las inmediaciones de los campamentos, había aparecido el terrible indio Kid y su banda de apaches, y con tal motivo se hacía ya necesario movilizar la escolta, de Paso del Norte, fraccionándola. Al efecto pedí se nombrara otro oficial para dicha escolta, y lo fué, por disposición de la Secretaría de la Guerra de Septiembre 6 de 1892, el Subteniente Benito Rocha, á las órdenes del Teniente González. El Sr. Rocha salió, desde luego, con parte de la escolta, para resguardar el campamento de monumentos.

El campamento del Paralelo 31° 20' estaba, desde antes, resguardado por un sargento y algunos soldados.

El resto de la escolta, al mando del Teniente Cirilo González, con un carro para los equipajes y provisiones, salió de Paso del Norte, el 1° de Noviembre, á lo largo de la vía del Ferrocarril Sur-Pacífico, hasta Deming. Ahí los estaba yo esperando, y cruzamos de nuevo la línea por el aguaje del Carrizalillo, para ir á alcanzar el campamento de monumentos, que había terminado ya la colocación de ellos en el Paralelo 31° 47' y Sección Meridiana, el día 15 de Noviembre de 1892. Seguimos con todo el tren á lo largo del Paralelo 31° 20', hasta alcanzar el campamento del Sr. Valle en San Bernardino, el 20 del mismo mes de Noviembre. De ahí continué yo adelante para La Morita y Bisbee, y regresé á Ciudad Juárez, tomando el Ferrocarril de Bisbee á Fairbanks, estación del Ferrocarril de Sonora; de ahí, por el Ferrocarril de Sonora á Benson, y por último tomé el Sur-Pacífico hasta El Paso, Texas.

En Ciudad Juárez encontré á los Sres. Ingenieros Flores y Bocanegra, que habían llegado en mi ausencia, y el 9 de Diciembre de 1892, se fueron conmigo, por las vías antes expresadas, hasta encontrar el campamento del Sr. Valle, en las inmediaciones de la Sierra de Gallardo.

Desde luego dividí ese campamento en dos para aligerar de trabajo al Sr. Valle, pues desde que se separó el Sr. González, á cargo del Sr. Valle habían quedado todos los trabajos de trazo, astronómicos y topográficos.

El campamento astronómico siguió á cargo del Sr. Valle con el Sr. Kurezyn como Ayudante, y el Sr. Servín con su tren fotográfico, para tomar vistas de monumentos antiguos ó paisajes interesantes.

El otro campamento de trazo y topográfico quedó á cargo del Sr. Flores, con los ingenieros Gama, Martínez Ceballos, Bancalari y Bocanegra, á sus órdenes.

Aunque el Sr. Flores había ido personalmente conmigo al campamento, le di por escrito antes de que saliéramos de Ciudad Juárez, con fecha 31 de Noviembre de 1892, instrucciones análogas á las que había dado al Sr. González, incluyéndole también copia del Plan de Operaciones.

Antes de salir definitivamente de Ciudad Juárez, el Sr. Anguiano había hecho renuncia de su empleo, como Pagador de la Comisión, la cual le fué aceptada por la Secretaría de Fomento el 5 de Diciembre de 1892.

Á propuesta mía, la misma Secretaría nombró Pagador al escribiente de la Comisión Sr. Octavio Múzquiz, á quien hizo entrega el Sr. Anguiano, á fines de Diciembre.

El 5 de Enero de 1893, salí para Nogales con todo el archivo de la Comisión, instrumentos y útiles restantes, y muebles de la oficina.

Á los muy pocos días llegó á la misma villa de Nogales el Sr. Pagador Múzquiz, que se había quedado en Ciudad Juárez para recoger algunos fondos de la Aduana de aquella ciudad.

Voy á hacer ahora una ligera descripción del terreno, con relación, principalmente, á los transportes, aguajes y puntos de abastecimiento para provisiones y pasturas, que fueron, se puede decir, las tres bases principales de todas nuestras operaciones. Costosas las tres, y difíciles por la falta de caminos, por los arenales del desierto, la escasez de los aguajes y la lejanía de los puntos de abastecimiento.

Hay que mencionar, desde luego, que todas esas dificultades se allanaron, relativamente, por la circunstancia, que no hubo en la época de la primera Comisión, del Ferrocarril Sur-Pacífico que ahora existe al Norte y no muy lejos de la línea divisoria, con sus términos ó extremos, por una parte en Nueva Orleans, en el Golfo de México, y por la otra en San Francisco, California, en el Pacífico.

Como auxiliares de esa vía principal, tuvimos también el Ferrocarril de Sonora, que pasando por Nogales, se conecta con el Sur-Pacífico en Benson; y el Ferrocarril de Arizona que se desprende de Fairbanks, entre Nogales y Benson, y tiene su término en el mineral de Bisbee, en el Territorio de Arizona, frente al lugar donde está la Aduana de la Morita, en territorio mexicano.

La distancia de Bisbee á la línea es de 15 kilómetros, frente al Monumento No. 91. El ferrocarril á la salida de Bisbee da una gran vuelta al Sur, y se aproxima hasta cinco kilómetros al Norte de la línea divisoria, frente al Monumento No. 93 (Véase la colección de planos de la Comisión Internacional de 1892 á 1896).

Para los primeros campamentos del Paralelo 31° 47', los transportes se hacían por el lado mexicano al Sur de la Sierra de Muleros, volteando luego al Norte hasta el antiguo Monumento III, á la orilla de una mesa que es el principio del primer desierto de nuestra línea divisoria, y que se extiende hasta Palomas. Desde el antiguo Monumento III hasta el nuevo No. 8, se continúa esa mesa, que es muy pesada para el transporte de carros, por los médanos de arena. Entre los monumentos Nos. 8 y 10, se interpone una pequeña serranía. Otra entre los monumentos Nos. 13 y 17, y se baja ya después al valle de Palomas.

Hasta las inmediaciones del monumento nuevo No. 4, el agua se tomaba del Río Grande en el monumento inicial. Cuando se avanzó algo más, y durante algunas días, nos aprovechamos de un recodo del Bravo, en el territorio americano, para surtirnos de agua. Pocos días después, el recodo quedaba ya muy lejos, y entonces nos proporcionábamos el agua en la estación de Strauss del Ferrocarril Sur-Pacífico. Á esa misma estación se llevaban por dicho ferrocarril, las provisiones y pasturas, de Paso del Norte ó El Paso, Texas.

La estación de Strauss está frente al nuevo Monumento No. 4, como á siete kilómetros al Norte. Hay ahí un depósito de agua, la cual se lleva en tanques de hierro, por el ferrocarril. Por cada bestia se pagan por el agua cinco centavos, oro, y dos centavos, oro, por cada galón (cuatro litros próximamente) de la que se llevaba á los campamentos. Estos precios continúan los mismos en todas las estaciones de dicho ferrocarril.

Algunos días más adelante, nos empezamos á abastecer de la estación de Lanark, que está frente al monumento nuevo No. 6 y como á 21 kilómetros al Norte. El agua se obtiene ahí á la profundidad de 300 metros, en un pozo que abrió la compañía del ferrocarril, y se la extrae con una bomba de vapor.

Tanto de Strauss como de Lanark, el camino á los campamentos se hacía á través de esos médanos pesadísimos, que forman la mesa arenosa mencionada antes.

Pasado algún tiempo, el camino á Lanark se hacía muy largo, y se interponía además la Sierra del Potrillo. Se encontró, por fortuna, al Norte de la línea, y ya en el valle que se extiende de Deming á Palomas, un rancho de ganado denominado de Wraggs frente al monumento nuevo No. 16, y á una distancia como de cinco kilómetros de la línea. El agua se encontraba en un pozo, á la profundidad de treinta metros, y se la extraía con un molino de viento. El precio era el mismo que en las estaciones del ferrocarril. Durante bastante tiempo, nos proporcionamos el agua de ese rancho. Las provisiones y pasturas se siguieron llevando por Lanark, hasta llegar, próximamente, con los campamentos al Monumento No. 16. Pasado éste, se empezaron á llevar de Columbus, que es una población americana que se encuentra, junto á la línea, frente á Palomas. Poco tiempo después, se dejó ya atrás el rancho de Wraggs, y el agua se llevaba de las lagunas de Palomas ó se compraba en Columbus, en donde la extraían también con molinos de viento, como en el rancho de Wraggs.

Las poblaciones de Palomas y Columbus son de creación reciente, y tienen, próximamente, ocho ó diez casas cada una. Se comunican ambas, por un buen camino, con la población de Deming, Nuevo México, que es también estación del ferrocarril Sur-Pacífico.

Deming está, próximamente, al Norte de Palomas y Columbus, como á unos 54 kilómetros de la línea divisoria.

Las dos poblaciones se abastecen de Deming, pues hasta ahora no tienen producciones algunas propias; aunque el terreno es cultivable, y agua de buena calidad se encuentra á una profundidad de siete metros, de la que fácilmente se la extrae con molinos de viento, que son el motor más económico y adecuado á aquellas regiones, por los fuertes y frecuentes vientos que soplan.

Entre Deming y Palomas está construído el terraplén de un ferrocarril que se intentó llevar al interior del Estado de Chihuahua; pero que no se ha realizado aún.

Muy poco tiempo nos estuvimos surtiendo de provisiones y pasturas de Columbus, pues se encontró más ventajoso comprarlas en Deming, y transportarlas por cuenta de la Comisión á los campamentos.

Deming fué en lo sucesivo, y por mucho tiempo, el punto de abastecimiento para pasturas y provisiones, hasta que los campamentos avanzaron al otro lado ó al Oeste del Cañón de Guadalupe.

Algunas veces se encontró también conveniente llevar de Deming las pasturas y provisiones á otra estación llamada Separ, que está como 50 kilómetros al N.-N. O. del extremo Norte de la Sección Meridiana. De Separ se hacía el transporte á los campamentos con nuestros carros ó mulas de carga.

De Palomas avanzaron los campamentos hacia el Oeste, y al cabo de algún tiempo se encontró ya más ventajoso surtirse de agua en el Ojo del Carrizalillo, y fué el manantial que se usó para ese objeto hasta el extremo Oeste del Paralelo 31° 47'.

Dicho extremo está en la Sierra Rica donde, se explotaban á uno y otro lado de la línea divisoria, en muy corta escala, algunas minas de plomo argentífero. Había en las inmediaciones de las minas un pozo con agua, pero era tan poca que no se podía depender de ella para el abastecimiento de los campamentos y uso de las bestias.

En todo el trabajo de la Sección Meridiana se usó el aguaje del Carrizalillo y cuando éste estuvo muy lejos, el del Mosquito que se encuentra en territorio mexicano, frente al Monumento No. 46 de la Sección Meridiana, á dos y medio kilómetros al Este.

El aguaje del Carrizalillo está, en territorio americano, frente al Monumento 33 del Paralelo 31° 47', como á siete kilómetros al Norte de la línea divisoria.

Desde Palomas hasta el extremo Sur de la Sección Meridiana, los caminos son muy buenos, pues el terreno consiste en lomas tendidas, de piso duro. Se encuentran tan sólo como excepción, los de la Sierra del Carrizalillo, entre los monumentos nuevos 30 y 34, del Paralelo 31° 47', y los de la Sierra Rica, desde el Monumento 37 al 42 del mismo paralelo y de la Sección Meridiana.

Desde Palomas hasta el extremo Sur de la Sección Meridiana todo es despoblado, con excepción de unos pocos habitantes en Sierra Rica, y de una casa en Carrizalillo, en donde vive el dueño del rancho de ganado. En el Ojo del Mosquito no había habitantes algunos. Un molino de viento extraía ahí el agua, y se conducía ésta por un tubo á un tanque, que era el abrevadero del ganado. Este mismo sistema se emplea en Nuevo México, entre Palomas y Deming, para abrevar el ganado. De trecho en trecho se encuentran esos molinos de viento sin guardián alguno, aunque, problememente, los inspeccionan de tiempo en tiempo.

Todo el terreno inmediato á la línea divisoria, en la parte considerada principalmente en este capítulo, esto es: el Paralelo 31° 47' y Sección Meridiana, es enteramente estéril y muy escaso de agua. Se encuentra en muchas partes del terreno, pasto para el ganado, sobre todo en las inmediaciones del Carrizalillo y del Mosquito. No hay vegetación alguna que valga la pena de mencionar. Árboles casi no existen. Se encuentran arbustos, por lo regular, en los médanos arenosos del desierto, y consisten aquéllos, principalmente, en palmas y mezquites de cortas dimensiones, que tan sólo se pueden utilizar como combustible.

En seguida paso á ocuparme de hacer una reseña de las cantidades recibidas y gastadas, mientras estuvo el Centro de Operaciones en Paso del Norte, que fué de Noviembre de 1891 á Diciembre de 1892.

El decreto de 22 de Octubre de 1891, asignó á la Comisión \$1,000.00 mensuales para gastos generales.

Hasta fines de Junio de 1892, se habían proporcionado además \$2,500.00, con el carácter de cantidades extraordinarias para gastos.

Desde principios de Julio de 1892, se aumentó el presupuesto de gastos con \$2,000.00 mensuales.

Reasumiendo, tenemos para gastos de la Comisión:

En catorce meses, desde Noviembre de 1891 hasta Diciembre de 1892, á razón de \$1,000.00 mensuales	\$14,000.00
Cantidades extraordinarias hasta principios de Julio de 1892	2,500.00
Desde Julio de 1892 hasta Diciembre del mismo año, á razón de \$2,000.00 adicionales acordados por la Secretaría de Fomento	12,000.00
Total para gastos	\$28,500.00

Los sueldos de los empleados civiles en el intervalo de tiempo de que nos ocupamos, importan \$23,132.56. Para los efectos del pago de su sueldo, al Sr. Teniente Coronel Flores, se le consideraba como empleado civil, y la Comisión le abonaba, únicamente, su sueldo como Adjunto Astrónomo.

La cantidad para gastos generales de la Comisión se empleó, esencialmente, en la compra de bestias, carros, una diligencia, una carretela, un carro con tanque de zinc para agua, con una capacidad de 400 galones (1513 litros), guarniciones, aparejos, tiendas de campaña, estufas para calentamiento de las tiendas y uso de cocinas en los campamentos, útiles de cocina y comedor, señales para las operaciones de trazo, etc.

Se compraron, además, en San Luis, Missouri, la cámara fotográfica y todos los útiles concernientes á ese efecto, y en Paso del Norte ó más bien en El Paso, Texas, los muebles y útiles necesarios á las oficinas de la Dirección y Pagaduría de la Comisión, pagándose también la renta del local para dichas oficinas, y comprándose una máquina de escribir.

Están también incluidos en la partida de gastos el transporte, por ferrocarril, de los instrumentos y útiles de la Comisión y el transporte de los ingenieros en los ferrocarriles americanos;

compra y transporte de pasturas por el ferrocarril Sur-Pacífico; mantenimiento de mozos, que es á lo que se dedicaban todas las provisiones, pues los ingenieros se alimentaban por su cuenta; gratificaciones á los ingenieros militares, asignadas por la Secretaría de Fomento; gratificaciones á los soldados de la escolta por servicios que prestaban á la Comisión, y que no eran de carácter militar; mantenimiento de los mismos soldados en los campamentos, y por último el pago del escribiente que también se hacía de la partida de gastos.

Debo manifestar que en todo lo anterior me expreso de una manera general, pues la distribución detallada de todas las cantidades recibidas para sueldos y gastos, ha sido remitida en su oportunidad, con todos los comprobantes respectivos, á la Secretaría de Fomento y oficinas de Hacienda correspondientes, habiendo sido aprobadas ya por la Tesorería General de la Federación, todas las cuentas de la Comisión, desde su creación hasta su conclusión.

El gasto total, según los datos anteriores, mientras estuvo el Centro de Operaciones en Paso del Norte, desde Noviembre de 1891 hasta Diciembre de 1892, fué el que se asienta en seguida:

Por sueldos de la Comisión.....	\$23,132.56
Por gastos de la Comisión.....	28,500.00
Suma.....	<u>\$51,632.56</u>