

un proyecto de contrato, en una de cuyas cláusulas, la núm. 55, el Sr. Morrison se obligaba á traspasarlo á los Sres. S. Pearson & Son, á cuyo nombre había gestionado.

El 27 de Noviembre siguiente, los representantes de los Sres. S. Pearson & Son expusieron á la Junta, que habiendo tomado conocimiento en Nueva York el Gerente de esa razón social, Sr. Weetman D. Pearson, del contrato firmado por el Sr. Morrison, había indicado algunas modificaciones, á fin de hacerlo más equitativo y realizable. La Junta pidió informe á sus ingenieros sobre la importancia de las reformas propuestas, y pasó en seguida á su examen y discusión. Algunos días después, el Sr. Pearson llegó á la Capital y suplicó se le facilitase una visita á los trabajos del Canal, para apreciar prácticamente las condiciones generales del terreno; la visita se verificó, y á su regreso, el Sr. Pearson formuló en términos concretos las modificaciones que deseaba fuesen introducidas al contrato subscripto por el Sr. Morrison. Después de haberse discutido detalladamente en el seno de la Junta, fueron sometidas al Señor Presidente de la República, quien en audiencia que se sirvió conceder el 20 de Diciembre, autorizó á la citada Junta para que las aceptase y firmara el contrato respectivo, el cual se formalizó el 22 del mismo; fué aprobado oficialmente al otro día y elevado á escritura pública. (Documento núm. 12.)

Las principales condiciones estipuladas fueron las siguientes:

Plazo, tres años desde la fecha del contrato, y el tiempo suficiente para la excavación en roca ú otro material que no hubiera podido ser atacado por las dragas, y para el perfeccionamiento de taludes y el fondo del Canal, bajo el concepto de que el Túnel estuviese terminado para dar salida á las aguas de filtración. Si cumplido este requisito no se terminaba el Canal, el contratista pagaría una multa de \$300 diarios hasta la conclusión; y en cambio recibiría una prima de suma igual, si cumplida por su parte la estipulación, no estuviese el Túnel en estado de servicio; pero esto solamente por un período de seis meses, al fin del cual, si aun subsistía la dificultad, sería rescindido el contrato en favor del contratista.

Precio, \$0.40 centavos por metro cúbico, hasta la profundidad de 15^m, y \$0.75 abajo de ésta, exceptuándose la roca ó materiales que no fuera posible extraer por los medios de trabajo ordinarios; estos materiales, así como las obras de perfeccionamiento de talu-

des y del fondo del Canal, debían ser pagados al precio de costo, más 20%.

La Junta compraría al fin del contrato, á razón de una tercera parte de su costo, la maquinaria que se emplease en la excavación.

El contratista debía recibir un anticipo hasta de \$900,000 para la compra de maquinaria, materiales, etc., comprobando el costo por las facturas correspondientes; dichos materiales y maquinaria debían importar, cuando menos, un 10% de exceso sobre la suma que se anticipase en cada caso, lo cual se haría solamente sobre lotes de \$25,000 como minimum; el anticipo se dividiría en tres partes, debiendo pagarse la primera al llegar las remesas al territorio del país. La suma total que importase el anticipo, sería cobrada por la Junta en diez y ocho mensualidades, que deduciría de las liquidaciones de obras, desde seis meses después de la fecha del contrato.

Los Sres. S. Pearson & Son garantizaban el cumplimiento de sus obligaciones con un depósito de \$100,000, y con la deducción de 10% del importe de sus liquidaciones hasta la suma de \$200,000; pero al llegar dicha deducción á la suma de \$100,000 sería devuelto á los contratistas el depósito primitivo.

Los trabajos debían comenzarse treinta días después de elevado el contrato á escritura pública.

Al terminar el año de 1889, el volumen total de excavación practicada era de 1,379,283^{m³}, cuya cifra, comparada con la del año anterior, acusaba un avance de 561,366^{m³}, de los cuales la «Bucyrus Construction Co.» había excavado 335,227^{m³}.

El día 9 de Enero de 1890, la «Bucyrus Co.», que había sido notificada de la rescisión del contrato, en los términos previstos en el mismo, hizo la última entrega mensual del trabajo ejecutado, y el 22 del propio mes se practicó la liquidación final, recibándose de dicha Compañía las dos dragas, los materiales y herramientas que tenía empleados en sus trabajos, todo lo cual fué entregado en el acto al representante de los Sres. S. Pearson & Son, quienes, conforme á su contrato, debían recibirlos y pagarlos en precio y condiciones determinadas. Aceptadas por la «Bucyrus Co.» la liquidación final practicada en la forma que se había estipulado en el contrato, le fué cubierto el saldo que resultó á su favor.

Es de justicia hacer un cumplido elogio de la expresada Compañía, que hizo todo esfuerzo para llenar las obligaciones contraídas; cuyo personal no suscitó diferencias, ni eludió responsabilidad alguna, y trató de allanar todos los puntos que hubieran podido producir excisión entre él y el de la Junta Directiva.

A mediados del mes de Enero anunciaron los Sres. S. Pearson & Son que iban á comenzar por su cuenta los trabajos, lo cual verificaron durante la segunda quincena de ese mes, previa medición y entrega de los volúmenes ya excavados en los tramos que eligieron. Estas operaciones no se efectuaron inmediatamente que dichos señores tomaron posesión, sino al paso que sus trabajos se fueron extendiendo á nuevos puntos. Cuando se hubo terminado la entrega del total de la excavación ya practicada, resultó, según las mediciones hechas, un volumen de 1.100,172^{m3}92, esto es 279,109^{m3}78 menos que el que aparecía al fin de 1889, diferencia debida á los azolves que se habían ido depositando.

En el mes de Junio los contratistas presentaron á la Junta facturas originales de herramientas, maquinaria y utensilios diversos, comprados para la ejecución del Canal, exhibiendo al mismo tiempo los conocimientos de embarque correspondientes; y pidieron, de conformidad con la cláusula respectiva de su contrato, el primer anticipo de 30% de su valor. La importación estaba comprobada, tanto por los documentos aludidos, como por la solicitud de exención de derechos que estaba pactada en el contrato y que se tramitó por la Junta Directiva; por consecuencia, el anticipo fué otorgado. Más tarde, al cerciorarse la Junta, por conducto de la Oficina de Inspección de las obras, del arribo de los materiales de que se trata á San Cristóbal Ecatepec, donde los contratistas establecieron el núcleo de sus trabajos, y, por último, al adquirirse informes de que tales materiales estaban aplicados ya al servicio de las obras, se concedió en cada caso, respectivamente, otro anticipo de la misma proporción de 30%, para llegar al 90% que había sido estipulado. En el transcurso del año de 1890, el monto de los anticipos concedidos, unido al importe de las dragas y planta de la «Bucyrus Co.» y al de las herramientas que fueron suministradas por los almacenes de la Junta, y que debían recobrase en la misma forma que el anticipo, ascendió á \$312,534.89.

Los Sres. S. Pearson & Son formularon, á principio del año, el

plan provisional de trabajos que se proponían seguir, mientras se organizaba el personal necesario y se podía desarrollar el definitivo; y hacia el mes de Junio formalizaron éste, presentándolo á la Junta para su aprobación. El plan era de absoluta sencillez: consistía en dividir el Canal en dos secciones limitadas por el dique del lago de San Cristóbal; armar dos ó tres dragas que avanzasen á niveles distintos hacia el Norte, hasta el origen del Túnel, y otra más para excavar al Sur, hasta la Ciudad de México; se proponían, asimismo, construir los puentes que habían sido previstos para el paso de cursos de agua, ferrocarriles y caminos carreteros.

La Junta no habría tenido objeción que hacer si no hubiera sido porque los contratistas exigían, de acuerdo con el contrato, que los referidos puentes se construyesen provisionalmente bajo un sistema giratorio que permitiese el libre movimiento de las dragas. El Sr. ingeniero Luis Espinosa, á cuyo estudio pasó el plan de trabajos, manifestó que sería muy onerosa la construcción de obras provisionales, y muy costoso también y difícil usar el sistema giratorio para construirlas definitivamente; subiendo de punto la dificultad al tratarse de los puentes acueductos, que sería necesario reponer más tarde por un sistema fijo. En vista de esta opinión, que la Junta halló muy justificada, insinuó á los contratistas la idea de que desistiesen del empleo de dragas en la excavación del Canal desde su origen hasta el punto de intersección con el río de Guadalupe, ofreciéndoles que los puentes destinados á los ferrocarriles en San Cristóbal, se construirían giratorios, é instándoles para que la excavación se hiciese á brazo; por su parte los contratistas adujeron la circunstancia de que la excavación, pasando de cierta profundidad, resultaba más cara hecha por operarios que por medio de dragas, así por la extracción de los productos como por la necesidad de bombear el agua de filtraciones.

Después de algunas conferencias sobre el particular, la Junta, tanto por juzgar equitativas las razones expuestas por los contratistas como por la economía que resultaba de evitar la construcción de puentes giratorios, admitió el principio de pagar un precio suplementario, y debatida la importancia del precio extra que los contratistas estimaban en \$0.20 por metro cúbico, sobre \$0.40 que era el precio de contrato en ese tramo, se fijó el de \$0.55, excluyéndose el volumen comprendido en los primeros 2,450^m, hasta

la profundidad de 1^m50, que era el nivel de las filtraciones, y cuyo volumen se pagaría al precio neto de contrato. En el resto de la sección que era objeto de este arreglo, toda la excavación practicada pasaba de la profundidad de 1^m50. El arreglo se formalizó el día 10 de Agosto, por medio de una acta especial, en que se estipuló que en el nuevo precio quedaba incluido el bombeo para los cimientos de los puentes, siempre que la excavación para éstos no debiera ser más profunda que el Canal, debiéndose proceder cuanto antes á la construcción de ellos. El volumen total de excavación al fin del año de 1890, era de 1.884,243^m3, que comparado con el correspondiente al fin del año anterior, acusó un avance efectuado por los Sres. Pearson & Son, de 504,960^m3. El trabajo ejecutado quedó distribuído entre los kilómetros 2 y 7, 19 y 23, y 27 y 41 1/2.

El año de 1891 fué fecundo en actos de índoles diversas, que determinaron importantes modificaciones respecto del trazo, longitud y costo del Canal. Se ha visto en el capítulo V del presente libro, que al tratarse con los Sres. Read & Campbell, durante el mes de Enero de ese año, acerca de la rescisión del contrato del Túnel de Zumpango, se volvió al antiguo proyecto del Canal en substitución de dicho Túnel, persiguiendo, entre otros fines, el de salvar las responsabilidades en que se incurriría para con los Sres. S. Pearson & Son, por no estar terminado el repetido Túnel en los plazos estipulados, para poder dar salida á las aguas del Canal, y proceder al perfeccionamiento definitivo de los taludes y del fondo; que la Junta resolvió proponer á estos señores la apertura del nuevo tramo de Canal por medio de las misma dragas que debían excavar el resto, y desligar completamente la ejecución del Canal de la del Túnel. A ese efecto, la Junta comisionó á uno de sus miembros, el Sr. D. Pedro Rincón Gallardo, quien después de algunas conferencias con los contratistas del Canal, informó que estaban dispuestos á entrar en negociaciones sobre el asunto. Hacia el 4 de Febrero pudieron considerarse resueltos los puntos fundamentales del arreglo con los Sres. Read & Campbell, y antes de formalizarlo con éstos, se examinaron detenidamente las proposiciones hechas por los Sres. S. Pearson & Son, y se inició la discusión sobre precio y demás condiciones propuestas.

El interés que tenían para las obras los asuntos que en esos días eran objeto del estudio de la Junta Directiva, obligaron á ésta

á celebrar sesiones diarias, que se prolongaban por varias horas, y merced á su laboriosidad, el día 11 de Febrero se pudo dar por terminado el proyecto de contrato con los Sres. S. Pearson & Son, salvo algunos puntos que la Junta se propuso someter á la decisión del Señor Presidente de la República. La consulta relativa se verificó en esa misma fecha, y obtenida la resolución sobre todos ellos, se terminó y firmó el contrato el día 13 del citado Febrero. (Documento núm. 13.)

Las condiciones esenciales de este contrato, fueron:

Plazo, tres años y medio desde la fecha de su otorgamiento, y tiempo extra para la excavación en roca y perfeccionamiento de taludes y fondo, como el pactado en el contrato de 1889, cuyo plazo se extendió al del nuevo contrato, en el que se conservaron las mismas estipulaciones de multa y prima, y en los mismos términos que en aquél.

Precio, \$0.67 por metro cúbico á cualquiera profundidad, con la misma excepción del contrato primitivo. Por el perfeccionamiento de taludes y fondo en toda la extensión del Canal, la Junta pagaría la suma de \$100,000.

La Junta debía pagar al contratista una indemnización de . . . \$200,000 por relevarla de la obligación contraída en 1889, de comprarle la maquinaria al fin del contrato.

Se concedió á los Sres. S. Pearson & Son un anticipo hasta de \$300,000 para la compra de nueva maquinaria, bajo los mismos requisitos que en el contrato de 1889; debiendo reintegrar la suma de ambos en diez y ocho mensualidades, á partir del vigésimoquinto mes del nuevo contrato.

Aunque el plazo de tres años y medio fijado para la ejecución del nuevo contrato comenzaba á contarse desde la fecha en que éste se celebró, los contratistas, por razones enteramente económicas, no dieron principio á los trabajos en el nuevo tramo sino hasta el mes de Julio de 1891; en cambio, en el resto del Canal funcionaban ya con regularidad tres dragas, cuya capacidad para la excavación podía estimarse en 3,000^m3 por día y por draga.

Ambos contratos incluían la construcción de una vía férrea sobre la margen izquierda del Canal; y al iniciarse los trabajos el