

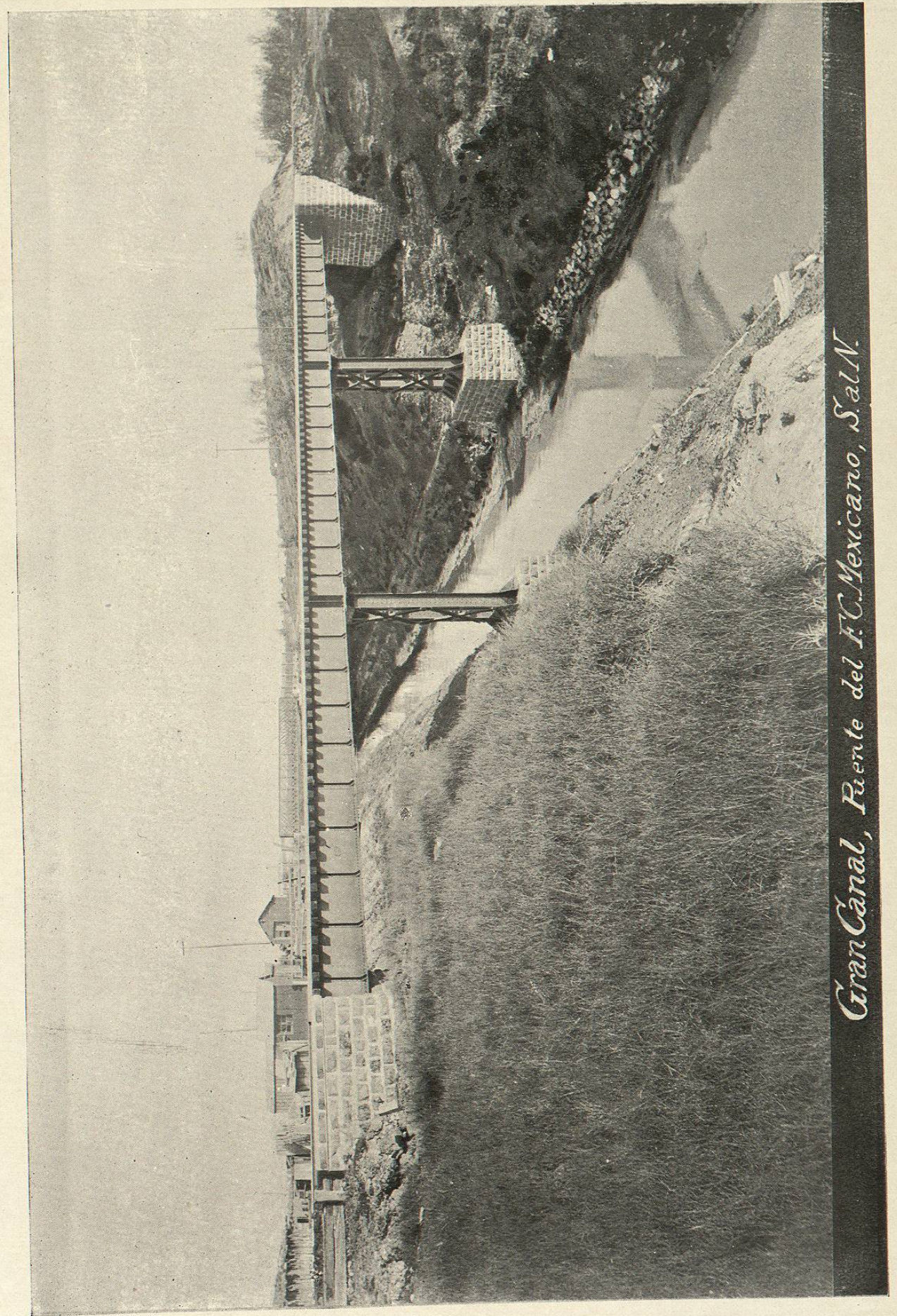
\$40,000 mensuales, los trabajos ejecutados, liquidados á los precios de contrato, resultaban de muy poca significación, pues consistían en el pulimento, digámoslo así, de las paredes y el fondo de la excavación. Bajo este oneroso régimen, sostenido naturalmente á sus expensas, puesto que el saldo de 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^m393. El avance durante el año había sido de 315,784^m316.

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-



Ciudad Canal, Puente del F.C. Mexicano, S. a. N.

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 concluidos 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.^{m³}44, 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 Cristobal, 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^{m³}44, 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