

una historia completa vendria á ser impertinente y dilatada; extendiéndome sí, en cuanto á la época que corresponde á esta Secretaría.

Hace, pues, á mi propósito recordar que en 31 de Mayo de 1842, se expidió el decreto que impuso á los acreedores á peajes del camino de Perote á Veracruz, la obligacion de construir el mencionado ferrocarril, consignándoles el derecho de avería que creó el mismo decreto; que luego fué alterada dicha obligacion por el convenio que hicieron los acreedores en 24 de Diciembre de 1850, á consecuencia de la ley de 30 de Noviembre del mismo año; que despues el decreto de 28 de Junio de 1852 que se la quitaba del todo, encargándose el mismo Gobierno de la conservacion de la parte construida del ferrocarril, fué derogado por el de 24 de Enero de 1853; y por último, que hasta el 10 de Diciembre de 1853, fecha en que se puso á cargo de esta Secretaría el camino, se cuentan once años seis meses de la primera época, en que, despues de haberse gastado cuantiosas sumas, solo se recibieron 11.408 metros de vía construida, que fué valorada por el actual director D. Santiago Mendez en 500.000 pesos.

Véamos ahora lo que el Ministerio ha hecho en esta obra tan interesante, en la época que le corresponde.

Despues que recibió el mencionado tramo, dictó las providencias oportunas para que el derecho consignado á la obra, fuese exacta y debidamente invertido en ella; luego situó cantidades de consideracion en Lóndres para la compra de máquinas, trenes y demas útiles para la prolongacion del ferrocarril; puso la direccion de él, en manos del activo é inteligente ingeniero D. Santiago Mendez; y en fin, impulsó los trabajos por cuantos medios estuvieron á su alcance. [1854 y 55.]

Estos en consecuencia adelantaron, tanto en su perfeccion, como en su prolongacion; por manera que en tres años siete meses corridos hasta fin de Noviembre del presente año, se han construido 12.510 metros, entreteniéndose y reparándose á la vez la parte anteriormente formada, por lo que el ferrocarril tiene hoy una extension de 23.918 metros y perfectamente servido.

Infinitas son las dificultades y desgracias con que ha tenido que luchar el Ministerio para conseguir ese resultado: por una parte, con la no interrumpida guerra civil, se han tomado del fondo gruesas sumas para otras atenciones del momento, que precisamente han hecho falta; y por otra parte las muchas pérdidas de efectos en los diversos buques que han naufragado, han sido origen de la paralización de los trabajos, entorpeciéndose así una marcha mas rápida, que hubiera asegurado desde entónces la conclusion del camino hasta el punto de San Juan para donde solo faltan 1.520 metros, calculado su costo en 71.238 pesos. (1856 y 57.)

Los documentos números 16 y 17 manifiestan los pormenores de lo que los primeros empresarios hicieron y que se calcula que gastaron: lo que hizo y gastó el Supremo Gobierno ántes de la creacion de este Ministerio; y lo que en

el tiempo que á éste le corresponde hasta fin de Junio último ha construido y empleado, á lo cual deben agregarse las sumas de los documentos números 18, 19 y 20, que nos darán el resultado de un millon doscientos quince mil, doscientos treinta y cuatro pesos noventa y cinco centavos.

Todos estos datos dan una completa idea de lo mucho que se ha trabajado, del grande empeño que se ha tenido en que adelante una obra tan importante, de lo que se ha invertido en ella, del valor de sus enseres y de cuanto es relativo al asunto.

DESAGÜE DEL VALLE DE MEXICO.

Esta materia tan importante ha sido atendida con la eficacia que demanda, á fin de evitar los gravísimos males de una inundacion en México. Desgracia que casi era inevitable, ya por el descuido en que se habian tenido las obras de Huehuetocá y la limpia de rios y canales, y ya por los abusos de los particulares.

Acudir al remedio era una necesidad apremiante; así es que este Ministerio, apenas fué establecido, mandó desde luego ejecutar en Huehuetocá todas las obras mas urgentes, facilitando los recursos oportunos, y dispuso la limpia de los rios y canales, estrechando á los que por obligacion deben hacerlo. Fueron nombrados el arquitecto de ciudad, D. Manuel Gargollo y Parra, director del desagüe, y D. Juan N. Luna, comisionado para el mismo ramo. Se practicaron en efecto nuevas limpias y reconocimientos y se abrieron canales desaguadores, determinándose en el decreto de 12 de Abril de 1855, reglas fijas para hacer cumplir á las personas que les corresponde efectuar el desensolve de los rios, arroyos, canales y zanjas. Con estas providencias se logró preservar á esta capital en dicho año, de la inundacion que tan sériamente y con tantas probabilidades le amenazaba.

Pero todas estas providencias estaban muy distantes de ser un remedio radical, y la prueba es, que en el año de 1856 existian los mismos y aun mas sérios temores de que esta capital se inundase, tanto mas fundados cuanto que la abundancia de lluvias en los dos últimos años, habia acrecentado el peligro. Así es que para evitarlo y á fin de preparar trabajos mas sólidos y adecuados á desterrar para siempre aquel mal, se dictaron todas las medidas oportunas y se expidió el decreto de 4 de Febrero, creando una junta de propietarios que entienda en todo lo relativo al desagüe, dotándola con los fondos que con dicho objeto estableció el otro decreto de 26 del mismo mes, y suprimiéndose la antigua direccion del desagüe, que por su forma se habia hecho, si no nociva, inadecuada á su objeto. (Documentos números 21, 22 y 23.)

El resultado de los acertados trabajos de la junta menor nombrada por la

de propietarios, y compuesta de los Sres. D. Mariano Riva Palacio [presidente de ella primero y despues el Sr. D. Fernando Ramirez], D. Bernardo Couto, D. Manuel Terreros, D. Jorge Madrigal, D. German Landa y D. José María Andrade [secretario], habla mas alto que cuanto pudiera decirse; ellos han sido fructuosos, y los espontáneos y desinteresados servicios de los ciudadanos que solo por el bien público se prestaron á auxiliar al Ministerio con su cooperacion, merecen el reconocimiento de México. Cuatro hábiles ingenieros, que lo fueron los Sres. D. Juan M. Bustillos, D. Francisco Garay, D. Manuel Gargollo y Parra y D. Francisco Somera, han dirigido las grandes obras que se han ejecutado, para lo cual ha sido necesario vencer infinidad de dificultades y resistencias. Reciban en este acto solemne los señores de la junta y los ingenieros, la gratitud del Exmo. Sr. Presidente, y la mia personal, por su empeño, por su actividad y por sus constantes deferencias.

La convocatoria expedida para que todos los ingenieros nacionales y extranjeros presenten proyectos de las obras hidráulicas que convenga hacer, prepara el complemento de las que no solo deben librar para lo futuro á esta capital de una inundacion, sino embellecerla y aumentar su riqueza y la del hermoso valle de México, con sistemas bien calculados de regadío y canalizacion. Los varios proyectos que ya se han presentado se están examinando, como lo han sido otros que se han tenido á la vista, y se adoptará el mas á propósito, premiando á su autor con doce mil pesos. [Documento núm. 24].

Llamo la atencion de esta respetable asamblea á los informes presentados por los señores presidente de la junta, menor, en los que se ven los trabajos ejecutados en éste y en el año anterior, con la cuenta de lo recaudado por consecuencia del decreto de 26 de Febrero y de su inversion; la llamo igualmente al trabajo tan laborioso como exacto de nuestro hábil anticuario el Sr. D. Fernando Ramirez, que es una historia completa de las inundaciones sufridas por la capital de la República, y de los cuantiosos trabajos emprendidos para libertarla de ese azote; y la llamo por último, á los planos que se publican del desagüe de Huehuetoca y de las obras proyectadas en principios de este siglo para complementar esa idea grandiosa. Aquel opúsculo, que es un nuevo lauro para su autor, me liberta de entrar en mas explicaciones sobre esta interesante materia. [Documentos 25, 26 y 27.]

DESAGÜE DE OTRAS COMARCAS.

No se ha limitado el Ministerio, bajo este aspecto, á México; tambien ha atendido á los Estados. Dió las órdenes conducentes á la reposicion de la presa de la hacienda de Víboras, que habiéndose reventado, causó algunos perjuicios al pueblo de Huejúcar del Estado de Jalisco, y acordó fuesen indemnizados los vecinos de dicho pueblo por el que resultó responsable.

Por órden de esta Secretaría, el ingeniero D. Teodoro Delatroupinière ejecutó con las cantidades que se le ministraron, las obras necesarias para variar el curso de las aguas del rio de la villa de Santa María del Pueblito, del Estado de Querétaro, á fin de evitar las inundaciones que causaba á la poblacion del Pueblito y al camino de Celaya.

Ha sido nombrado por esta secretaria, segun solicitó D. Pedro Castellanos, un ingeniero que haga el reconocimiento necesario para determinar la obra de desensolvamiento del rio grande de Toluotlan, á fin de evitar tambien la inundacion de los terrenos inmediatos á la laguna de Chapala, que hoy, con bastante perjuicio de varios pueblos y haciendas, se encuentran inutilizados para las siembras y cria de ganado. [1857].

EDIFICIOS PUBLICOS.

Encomendados á este Ministerio por el decreto de 20 de Julio de 1853, ha procurado llenar el espíritu y letra de la ley, tomando bajo su direccion las obras ya emprendidas y promoviendo las otras nuevas que se han creido necesarias.

Las reposiciones del Palacio nacional, las que ha exigido el de Tacubaya y otros edificios del gobierno, han sido debidamente atendidas; de manera que, con una prudente economía, se ha logrado la decencia y aseo de los locales en que habitan los magistrados y los que ocupan las oficinas públicas, dotando á todos de los muebles y útiles que les faltaban y que han ido necesitando. El reglamento que se dió para el gobierno interior del Palacio, ha contribuido mucho á que las obras se hagan de una manera oportuna y conveniente.

Tambien en algunos Estados de la República se han hecho por cuenta ó por disposicion de este Ministerio, mejoras en los locales destinados á las autoridades. Así fué que el palacio del gobierno de Puebla se mandó reponer y amueblar con los fondos de aquella agencia; para el de Monterey se acordó su conclusion y adorno; para el de Sonora se promovió lo conducente á su reparacion y construccion y la de los edificios municipales; y para el del territorio de la Isla del Cármen se aprobó el gasto de muebles que necesitaba. [1854 y 55].

MUELLES.

Obras de grande importancia son los muelles, que facilitando el tráfico por la seguridad que proporcionan á los buques en su carga y descarga, poniéndolos al abrigo de los vientos, protegen y avivan el comercio exterior; por lo mismo han sido de los objetos á que se ha atendido con empeño.

En Acapulco, venciendo gravísimas dificultades y haciendo grandes esfuerzos, se llegaron á obtener bastantes adelantos en el muelle; pero habiéndose iniciado allí el movimiento político, se tuvo que suspender la construcción, la que sin embargo muy pronto se deberá continuar. [1853].

En Campeche se han mandado reponer dos pescantes, construir uno nuevo é ir comprando las piedras labradas que se necesitan para prolongar el muelle, cuya obra es sumamente interesante, á fin de evitar en lo posible el ensolve por la parte de barlovento y los gravísimos males que por esto experimenta aquel puerto.

En la Isla del Cármen tambien se ha ampliado el muelle del puerto, conforme al plano aprobado por esta secretaría, y en cuya obra se han invertido los fondos de que se ha podido disponer en aquel punto, y los productos de la pension que espontáneamente ofreció imponerse aquel comercio de seis reales por cada cien quintales de palo de tinte que se pasen á bordo. Las ventajas que indudablemente deben resultar al territorio son de tal naturaleza, que me excuso encarecerlas. [1856].

En el Manzanillo se ha tratado de fabricar el muelle de que carece el puerto; y al efecto, despues de haberse tomado los informes conducentes, formándose el proyecto, planos y presupuesto, como se notasen algunos inconvenientes, se mandó al teniente coronel de ingenieros D. Juan B. Espejo [1856], para que formase el plano de la bahía inmediata al lugar donde deba colocarse el muelle, para que conociendo bien la sonda de ésta en la baja y alta marea, y sabiendo cuáles son los vientos que reinan con mayor fuerza, se pudiese elegir con acierto el punto y direccion del mismo muelle; mas las penurias y escasez para cubrir el presupuesto militar y otras atenciones sumamente importantes, distrajeron los fondos señalados para expeditar la obra, y en consecuencia se vió obligado el Ministerio á mandar retirar al referido ingeniero. No obstante, ese mismo ingeniero ha presentado unas bases, sobre las cuales se han pedido los informes convenientes, en virtud de las cuales, y por medio de una compañía, propone llevar al cabo la construcción de un muelle de madera, la de un faro, la de un camino carretero entre ciudad Guzman y el mismo puerto del Manzanillo, y unir la bahía de éste con la laguna de Cuyutlan. [1857].

En Tabasco se va á construir el muelle que tan urgentemente necesita, pues que el puerto donde se efectúa el embarque y desembarque, es la orilla del rio en un barranco que expone á cada momento las mercancías, origina un trabajo extraordinario que demanda doble gente de la que de otra manera se necesitaria, y hace el despacho de la aduana muy dilatado é imperfecto, deteniendo un buque en su descarga tres y cuatro dias, cuando pudiera hacerlo en uno. Ya se han mandado tres diseños formados por la seccion facultativa de este Ministerio á su agente en aquel puerto, para que en su visita reforme el presupuesto que remitió y que estaba calculado de conformidad con el plano respectivo, que examinado se advirtió tener la obra que él representaba algunos defectos, como el de no presentar la suficiente resistencia para impedir que el rio deslave las tierras, ni la disposicion conveniente para hacer cómodo el desembarque de las mercancías.

En Mazatlan se contrató con los Sres. D. Francisco Bonnet y D. Ignacio Lerdo, el muelle que allí debia construirse, como ya se ha verificado [1856]; disfrutando ahora aquel puerto de las grandes ventajas que proporciona una obra tan útil y que ha importado trece mil cuatrocientos pesos. Falta aún que se establezca el pequeño ferrocarril que ha de facilitar la conducción de las mercancías del muelle á los almacenes de la aduana y viceversa. Por último, en Guaymas y en la Paz de la Baja California, se deben construir muelles, y está pendiente de algunos arreglos el verificarlo en el primero de dichos puertos; y en cuanto al segundo, se mandó expedir una convocatoria, á fin de que en vista de las propuestas que se presenten, se adopte la que mas convenga.

ADUANAS Y ALMACENES EN LOS PUERTOS.

La carencia de edificios propios y cómodos para el despacho de las Aduanas marítimas, y para almacenar las mercancías, es casi general en los puertos de la República; por consiguiente, el Ministerio ha tratado de proveer á esta imperiosa necesidad. En el Manzanillo se han comenzado á acopiar materiales, y se mandó un ingeniero para que levantara el plano y formase el presupuesto correspondiente: en el Cármen se están construyendo los locales convenientes: en Tampico se mejoraron haciéndose todas las reposiciones que han sido necesarias: en Sisal han sido concluidos y entregados por los contratistas de la obra: en Matamoros y en la Paz, aun no se han comenzado los trabajos pero ya se tienen pedidos los planos, presupuestos é informes conducentes: en S. Blas se emprenderá la reparacion de dichos edificios luego que se termine la carretera que se está trabajando: en Altata tambien se harán,