

mo Gobierno y otro por la empresa. Dichos árbitros antes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero, no habrá apelacion ni recurso alguno,

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 31 de Agosto de 1857.—*I. Comonfort.*—Al ciudadano Manuel Silicoo.”

Y lo comunico á V. para los efectos consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 31 de 1857.—*Silicoo.*

DOCUMENTO NUM. 15.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion quinta.—El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República, se ha servido dirigirme el decreto que sigue.

“*El C. Ignacio Comonfort, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed: que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayula y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente.*

Art. 1º Se cria un fondo nacional consolidado de deuda pública, por valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados por bonos que se denominarán: “Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.”

Art. 2º Este fondo ganará un rédito de cinco por ciento anual, y el capital será pagado en cincuenta años, amortizándose cada año un dos por ciento.

Art. 3º Se consigna para el pago de capital y réditos, la mitad del veinte por ciento del derecho adicional de aduanas marítimas, que con el nombre de mejoras materiales, corresponde al Ministerio de Fomento; y que comenzará á entregarse desde el 1º de Setiembre del corriente año.

Art. 3º Los bonos serán emitidos por la Tesorería general de la nacion y visados por el Ministro de Fomento, entregándose al empresario del camino de fierro de Veracruz á México y á un puerto del Pacifico, en cambio de ocho millones de pesos, en títulos de la deuda interior, segun la forma y términos prescritos en decreto de esta fecha.

Art. 5º Si conviniere al empresario, podrá pedir que se libren las instrucciones convenientes á los ministros plenipotenciarios de la República en el extranjero, á fin de que den conocimiento al público de este decreto, y de que comprueben las firmas de los bonos en la forma acostumbrada.

Art. 6º El gobierno no se compromete mas que á pagar al empresario del camino de fierro, en los puertos, los réditos y el dos por ciento de amortizacion; siendo de cuenta de éste, las comisiones, agencias, cambios, fletes, seguros y demas gastos á que esos fondos den lugar.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 31 de Agosto de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Silicoo.”

Y lo comunico á V. para su conocimiento y consiguientes efectos.

Dios y libertad. México, Agosto 31 de 1857.—*Silicoo.*

# PLANO

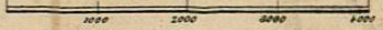
Del camino de Fierro de  
VERA-CRUZ á S. JUAN.



## Explicacion.

Direccion que sigue el camino .....  
Camino que se habia proyectado =====

Escala de 4000 metros



Ingeniero Sr. D.º Josi M. Duran

DOCUMENTO NUM. 16.

REPUBLICA MEXICANA.

DIRECCION DEL FERROCARRIL DE VERACRUZ A SAN JUAN.

INFORME SOBRE EL FERROCARRIL DE VERACRUZ

*Que por orden del Exmo. Sr. Ministro de Fomento, emite el ingeniero que suscribe.*

1. ° LA PARTE DEL FERROCARRIL CONSTRUIDA POR LOS EMPRESARIOS.

Cuando la empresa entregó la línea al Supremo Gobierno, se hallaba construido el tramo entre Veracruz y la Ribera de una longitud total de 11,408<sup>m</sup>; estaban terminados los edificios de la estación principal, y en esta las diferentes vías para el servicio, así como los talleres de carpintería y maquinaria, pozo, columna hidráulica, bombas, rampas para la subida de los carros, plataformas, galerías &c., &c.

2. ° LA CANTIDAD QUE IMPORTÓ ESA PARTE.

En mi oficio de 24 de Noviembre próximo pasado tuve la honra de manifestar á V. E. que no he podido hallar en esta dirección documentos suficientes para calcular qué cantidades importó la parte de ferrocarril y el material que existía cuando la empresa entregó esta línea al Supremo Gobierno. He debido limitarme á presentar una noticia aproximativa de lo que dicha parte y dichos materiales debieron costar, considerando todo perfectamente bien ejecutado y en el mejor estado. La noticia á que me refiero la hallará V. E. en el documento núm. 1 que acompaña á este informe.

3. ° LA PARTE CONSTRUIDA DESDE QUE ENTREGARON LOS EMPRESARIOS, HASTA QUE SE ENCARGÓ EL MINISTERIO DE FOMENTO DEL FERROCARRIL.

En esa época, que abrazó desde Setiembre de 1851 hasta Diciembre de 1853, los trabajos debieron limitarse, á causa sin duda de la escasez de fondos, á la reparacion y conservacion del tramo ya concluido y á la prolongacion de la vía sobre un terraplen en terreno cenagoso de 550<sup>m</sup> de largo, 3<sup>m</sup>50 de altura media y 6<sup>m</sup> de anchura media, formado con 11,550<sup>m</sup> cúbicos de tierra trasportados de una distancia media de 800<sup>m</sup>. En la estación principal se hizo tambien una caballeriza y una galera de madera cubiertas de pizarra.