

de justicia, á las partidas que para gastos ordinarios y extraordinarios tienen señalados los respectivos ministerios, sin perjuicio de los asientos en la cuenta corriente del ramo é individuo que corresponda,

Art. 16. Todas las administraciones generales tienen obligacion de glosar mensualmente las cuentas de sus subalternos y remitir la suya general á la tesorería para que la glose la seccion respectiva, sin mas demora que el tiempo ordinario para la llegada de los expedientes y documentos necesarios de los diversos departamentos de la República.

Art. 17. La contaduría mayor glosará: 1º. La cuenta general de la tesorería general y comisaria central de guerra. 2º. La del crédito público. 3º. La de la junta ó direccion de aduanas. 4º. Todas las de los colegios, establecimientos de beneficencia,

ayuntamiento y demas que glosaba la contaduría de propios.

Art. 18. Para colectar todas las rentas que el gobierno deba percibir fuera del Distrito y territorios, así como para hacer los pagos que por órden del gobierno general se verifiquen, se nombrarán jefes de hacienda que desempeñen igualmente todas las comisiones que les diere el ministerio de hacienda.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento, Palacio del gobierno general de México, Diciembre 31 de 1855.—*Ignacio Comonfort.*—Al ciudadano Manuel Payno.

Y lo comunico á V. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Diciembre 31 de 1855.—*Payno.*

## MEMORIA DE LA SECRETARIA DE ESTADO

Y DEL DESPACHO DE

# FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO

DE LA REPÚBLICA MEXICANA.

Los secretarios del Despacho, luego que estén abiertas las sesiones del primer período, darán cuenta al Congreso del estado de sus respectivos ramos. (Constitucion, art. 89.)

Cuando se reúna el Congreso constitucional, cada una de las Secretarías del Despacho, dará cuenta circunstanciada de los asuntos de su incumbencia, comprendiendo en ella, no solamente los que hubiere en adelante, sino los ocurridos ya. (Manifiesto del gobierno á la nacion. Página 203 y 204.)

SEÑOR:

La aplicacion del principio, admitido en los gobiernos representativos, de la obligacion que el ejecutivo tiene de dar cuenta periódicamente á las asambleas generales del estado que guardan los negocios de la administracion pública; si es importantísimo en las sociedades constituidas y en situacion normal, porque los legisladores adquieren así la luz práctica y necesaria para ejercer con provecho sus facultades naturales; es indispensable cuando un país se ha encontrado en un largo período de transicion, rigiéndose por la voluntad de un solo hombre, y entra despues en la senda constitucional. Entonces la historia que los Secretarios del Despacho hacen al cuerpo de representantes, de la manera

con que el jefe del Estado ha ejercido el poder inmenso que se depositó en sus manos, no lleva solo por mira que aquellos conczcan la administracion pública, cuya marcha van á dirigir, tiende principalmente á hacer una demostracion pública y solemne de los actos del gobierno, para que la nacion juzgue de las tendencias y el valor de esos actos, y para que la opinion pública pronuncie su inapelable fallo.

Este doble objeto deben llevar las memorias que, por órden del Exmo. Sr. Presidente, se han formado por los actuales Secretarios del Despacho; y no es de extrañarse, por lo mismo, que tengan una extension y entren en detalles que en otras circunstancias serian acaso inconducentes ó por lo ménos innecesarios; observándose esto principalmente en la memoria del ministerio de mi cargo, no solo porque los numerosos ramos que le están confiados, su importancia vital y los variados trabajos que se han emprendido, exigen explicaciones largas y algunas veces prolijas, sino porque en algunos casos ha de ser preciso, por el buen orden y la mayor claridad, hacer la historia de los sucesos desde que el Ministerio de Fomento se creó, para que se juzgue de la importancia de sus trabajos, ó aun desde antes, para que se forme un juicio compa-

rativo de épocas diversas; ó en fin, para que un negocio se conozca en todos sus pormenores.

Consumada en parte la revolucion de Ayutla, con la fuga de D. Antonio López de Santa-Anna, y nombrado por el consejo de representantes presidente interino de la República el Exmo. Sr. D. Juan Alvarez; en la época de su transitoria administracion la Secretaría de Fomento se halló completamente nulificada, entre otras causas, por la disposicion que en 10 de Octubre de 1856 se expidió por el Ministerio de Hacienda, para que los fondos especiales se refundiesen en la tesorería general, y á excepcion de dos decretos de que me ocuparé en su respectivo lugar, no hay actos importantes en ese período de que deba tener conocimiento el Soberano Congreso.

Llamado el Exmo. Sr. D. Ignacio Comonfort al poder supremo, el 11 de Diciembre de 1855, me cupo el inmerecido honor de que me encargase de la cartera de Fomento; y aunque conocia mi pequenez para ponerme al frente del ministerio de vida para el país é impulsar los ramos importantes que le están encomendados, se me llamaba por el hombre que tantos sacrificios ha hecho por su patria, creyendo que podría ayudarle en la regeneracion de México, y yo debí sacrificarle, á excepcion del honor, todo lo que me pertenecia. He estado, pues, á su lado en el tiempo de la administracion dictatorial, y si no he acertado, he consagrado exclusivamente al servicio de la República todo lo que soy y todo lo que puedo: valgan mi recta intencion y mis desvelos, por los errores en que haya incurrido sin voluntad.

#### CREACION DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

La creacion de un Ministerio que exclusivamente se dedicase á la promocion, fomento y ejecucion de obras que positivamente y de una manera muy directa conducen á la prosperidad, era una exigencia para la República Mexicana, reconocida por todos sus habitantes y por todos los gobiernos, cualesquiera que fuesen su sistema y su política.

Ajeno á ella, por decirlo así, ese Ministerio, todos sus trabajos se dirigirian á conseguir la realizacion de bienes que se palpan y hacen la felicidad de los pueblos que quieren adelantar, marchando con la

civilizacion y aprovechando las conquistas de la ciencia y de la industria. Ese Ministerio fué por fin instituido por la ley de 22 de Abril de 1853, y le fueron encomendados los ramos siguientes:

Todas las obras públicas de utilidad y ornato que se hagan con fondos públicos, y muy principalmente los caminos, canales y desagües de México.

La colonizacion y terrenos baldíos.

Las medidas conducentes al fomento de todos los ramos industriales, en todas líneas, considerándose como estímulo indirecto la expedicion de patentes y privilegios y las exposiciones públicas de la industria agrícola, minera y fabril.

La formacion de la estadística general.

Cualquiera de esos ramos era para ocupar la atencion de un hombre, y mas entre nosotros en que todo ó casi todo está por crearse; pero reunidos en un solo Ministerio, son para abismar á cualquiera, por atrevido y entusiasta que se le suponga por las mejoras materiales. Sin embargo, no puede negarse que desde su creacion, el Ministerio de Fomento ha hecho grandes servicios al país, animando con más ó menos felicidad los objetos que se le confiaron, iniciando mejoras notoriamente útiles, y encaminando á México sin sentir por la vía del progreso intelectual y material.

Y esto era muy natural. Los ramos que hoy son de la atencion exclusiva del Ministerio de Fomento, antes de 1853 correspondian á las Secretarías de Relaciones, de Justicia y de Hacienda, y era casi imposible que los encargados de su despacho, por mucho tiempo que se les supiera, no los considerasen como objetos secundarios, al lado de las grandes cuestiones políticas y administrativas que absorbían su atencion. Un ministerio que se ocupase solo de las mejoras materiales, habia venido á ser de primera necesidad, y lo será por muchos años en la República, si los hombres de Estado abrigan la conviccion de que todas las cuestiones políticas son secundarias; de que la época de transicion por la que vamos pasando se prolongará indefinidamente; de que no gozaremos de orden y tranquilidad en el interior y en el exterior; de que nada seremos, en fin, si no procuramos con fé y con decision completa, y con cualquiera sacrificio, por costoso que se suponga, mejorar nuestras vías de comunicacion y aclimatar entre nosotros esos inventos prodigiosos que hacen desaparecer las distancias: tener una poblacion abundante y morigerada que

venga á participar de las riquezas que la Providencia nos ha dado con mano pródiga; é impulsar nuestros diversos ramos de industria hasta ponerla á la altura que el siglo reclama.

La representacion nacional ha conocido ya las partes naturales en que estará dividida esta memoria, á las que no se debe buscar orden lógico y muchas veces ni coherencia alguna, porque los puntos que en ella se tratarán no los tendrán aparentemente. Voy á ocuparme de cada uno de ellos.

## OBRAS PÚBLICAS.

### CAMINOS CARRETEROS.

Algunos de nuestros caminos carreteros guardan hoy un estado bastante regular, y aun se puede decir que perfecto, si se compara con el en que se encontraban antes de que se estableciera el Ministerio de Fomento; entónces en general todos estaban abandonados, pareciendo que este ramo tan importante, y que bien merece una muy preferente atencion, por ser los medios adecuados é indispensables que toda nacion tiene para proteger el comercio, agricultura é industria etc.; en México se consideraba innecesario ó muy insignificante, pues que no se trataba de conservar las vías, y mucho menos de la apertura ó mejora de ellas, resultando de aquí que cada vez se encontrasen de peor condicion; y que tal vez hubiera llegado el extremo caso de carecerse absolutamente de comunicaciones.

Esto es tan cierto, que si se registran las memorias del Ministerio de Relaciones se encontrará que las que se ocuparon de los caminos, mas bien anunciaron lo malo de ellos que las obras que se hubiesen hecho para su remedio. La presentada en el año de 1827, dijo: que á virtud del decreto de 9 de Octubre del año anterior, se habia expedido convocatoria para que se presentasen proposiciones para la apertura ó mejora de los caminos de la República, y que se habian dado algunas providencias á este fin; mas no indicó ningun resultado satisfactorio, el cual seguramente no se obtuvo si se atiende á lo que manifiesta la presentada en 1829, que refiriéndose á la promocion de empresas, dice: que no habia tenido efecto ninguna contrata para caminos. La del año de

1829, comienza diciendo en la parte de que se trata: "Nada se ha adelantado en la apertura de nuevos caminos;" y luego muy ligeramente indica, que el camino de Toluca se habia mejorado. La del año de 1831, dice: "En cuanto á obras públicas, tales como caminos, puentes etc., no se ha hecho adelanto alguno notable;" y luego añade: "El camino de esta capital á Veracruz por Jalapa, que bajo todos aspectos debe considerarse como el principio de la República, se halla en estado de deterioro que en breve quedará inutilizado para carruajes etc." La del año de 832 dá una idea de los proyectos para la reparacion de algunos caminos; más la de 833, dice: "Los barcos de vapor proyectados por algunos comerciantes de Tampico, así como el camino que se propuso abrir el gobierno en Oaxaca, desde las costas del Sur hasta Veracruz, es probable hayan tenido pocos ó ningunos adelantos." La del año de 1838, indicó solamente la necesidad de procurar la seguridad y comodidad de los caminos; extendiéndose más sobre esta materia la del año de 1844, que manifiesta algunas providencias tomadas para la apertura y mejora de las vías de comunicacion; pero las de los años de 1847 y 1849 se limitaron á deplorar el mal estado de ellas, y la necesidad de ocurrir prontamente á su reposicion.

La ligera reseña que se acaba de hacer, está demostrando la muy poca atencion que habian recibido los caminos, los que por consiguiente se encontraban en el más pésimo estado.

Tal era el aspecto que presentaba este ramo cuando se proveyó á su remedio encargándolo al Ministerio de Fomento; pues éste, apenas comenzaba á organizarse, á los veinte dias de su creacion expidió el decreto de 10 de Mayo de 1853, que estableció una administracion general de caminos y peajes encomendándosele inmediatamente los caminos generales por el mismo decreto, y por el que luego se dió en 15 de Junio del propio año.

Las juntas que estaban encargadas de uno que otro camino, tenian tan mal administrados sus respectivos peajes y los cortos trabajos que se ejecutaban, que el camino siempre se encontraba difícil y desatendido; de aquí la necesidad de que se extinguieran dichas juntas, reconociéndose los créditos de los acreedores á peajes por la administracion general de caminos.

Hubo no obstante que exceptuar á las juntas que, establecidas una en San Luis Potosí y otra en Tampico, habian presta-

do útiles y gratuitos servicios á la consecución de la vía que debe comunicar, ahorrando distancias, los dos puntos indicados.

Ambas juntas permanecen aún, y con la cooperación de los agentes de este Ministerio en aquellas poblaciones, continúan procurando con meritorio empeño la realización de la obra importante de construir, en las partes convenientes, tramos de camino nuevo, que formarán el que de San Luis debe conducir hasta la parte navegable del río Pánuco, que al efecto se está limpiando con una draga que se compró en Norte-América, sin dejarse de atender á la vez el camino antiguo. Siendo de advertir, que desde el 22 de Octubre de 1853 que tomó este Ministerio á su cargo las mencionadas vías de San Luis y el fondo que la ley les señaló, se ha gastado en ellas, hasta último de Junio del presente año, la gruesa suma de 63,401 pesos 75 centavos.

Dejose existente la junta corresponsal del camino de México á Acapulco, porque sus servicios desinteresados se creyeron útiles para que vigilase en las obras que se emprendieran. En efecto, este Ministerio fijó su atención en esa vía tan abandonada como importante, y procuró desde luego que un ingeniero inteligente se dedicase, con suficiente número de operarios, á construir una carretera de Cuernavaca á Acapulco; los trabajos comenzaron con empeño, y lo mucho que se había adelantado prometía las gratas esperanzas de ver realizada una obra que tantos beneficios traería á toda la Nación, y particularmente al Estado de Guerrero; pero habiéndose iniciado allí el movimiento nacional se detuvo su consecución. Sin embargo, la parte posible se ha continuado trabajando, de manera que desde Chilpancingo hácia el centro, se han ejecutado obras de consideración, bajo el cargo de un ingeniero que se nombró director de Cuernavaca á Bravos, á la vez que otro ingeniero dirige los costosos trabajos que se han hecho desde México á Toluca y de México á Cuernavaca.

Ultimamente se han aprobado las propuestas presentadas por la comisión central de propietarios de Tierra Caliente, en virtud de las cuales se han comprometido los hacendados de los Distritos de Cuernavaca y Morelos, á abrir un camino carretero de México al puerto de Acapulco, de doce varas de ancho, y bajo las bases y condiciones oportunas. (Documento número 1°.)

Ha continuado también la empresa que

contrató desde años atrás el camino de Toluca á Morelia, porque, además de tener derechos legítimamente adquiridos en su contra para percibir los productos de los peajes respectivos, en razón á los capitales que ha invertido, hubo la consideración, en honor de la justicia debe decirse, de que acaso es la empresa que con mas eficacia ha cumplido y cumple su compromiso, conservando el camino en buen estado; sucediendo lo mismo con la que ya encontró el Ministerio instalada, y que tiene contratado el camino de Chalco á Cuautla.

El Ministerio ha formalizado dos contratos, por los cuales dos empresas se han obligado, una á construir la carretera de Toluca á puente de Ixtla, pasando por Tenancingo, y la otra la de Venta del Ciego á Zacualtipán. La primera de estas empresas ha ejecutado ya algunas obras y las prosigue con buen éxito; y aunque la segunda principió sus trabajos, se pulsaron inconvenientes que se procuran allanar para que tenga efecto la obra, aunque no sea por contrata.

El camino de Tecama á Chalco estaba contratado por D. Benito Leon Acosta, quien no lo había entregado en el tiempo estipulado por circunstancias independientes de su voluntad; arreglado este punto, y mandándosele pagar la cantidad que se le restaba, está concluido dicho camino con sus tres puentes, y recibido ya por un ingeniero nombrado al efecto.

Aprovechando la oportunidad de que algunos particulares deseaban que pasasen los caminos por sus respectivas posesiones, y teniendo en cuenta toda consideración para abreviar las distancias y preferir el terreno mas accesible, se ha convenido con ellos en que construyan y conserven algunos tramos, con lo cual se ha obsequiado su interés particular y conseguido el del público en general.

A otros particulares á quienes se les han tomado algunos terrenos necesarios á la formación ó acortamiento de las vías, se les ha indemnizado conforme á las leyes de la materia, ó se está en arreglo con ellos.

Esto es, pues, en extracto lo que por medio de juntas, empresas ó individuos particulares se ha hecho en los caminos; pero ha sido lo menos importante, pues las obras principales se han practicado ya por medio de la administración general del ramo, ya directamente por este ministerio.

Ocuparse de todos y cada uno de los caminos, sería asunto muy dilatado: me

limitaré por lo mismo á echar una rápida ojeada sobre los principales; pero antes es preciso decir una palabra respecto de las disposiciones generales que se han dictado para obtener el acierto en los trabajos. En primer lugar, se dotaron los caminos generales con mas de veinte ingenieros para que dirigiesen las obras con acierto, y se han nombrado á otros para que reconocan los proyectados, dándoles á todos instrucciones á fin de que, conforme á los sistemas mas adecuados, se hagan las construcciones, previniéndoles también levanten los planos correspondientes, y que formen exactos itinerarios; y, por último, se ha mandado á los expresados directores y á los demas ingenieros empleados por el Ministerio, que se sujeten en cuantas operaciones ejecuten en el desempeño de sus comisiones, al sistema métrico decimal, circulándoles al efecto las tablas de comparación y reducción necesarias, y procurando así que la práctica de ese útil sistema se comenzase á generalizar, aun antes de que fuese declarado oficial.

Hechas estas ligeras indicaciones, volvamos á las obras concluidas ó pendientes, comenzando por el camino de México á Veracruz. Esta línea interesante ha sido vista con la dedicación que merece; se dividió en tres tramos, encargándolos á tres ingenieros para que dirigiesen los trabajos: los tramos son de México á Puebla, de aquí á Perote, y de allí á Veracruz; en todos se han hecho obras de importancia é invertidos fuertes sumas, á fin de conseguir la perfección y perpetuidad de toda la carretera, y como respecto del último se le manifestó al ministerio que sería conveniente dividirlo en dos partes, bajo la dirección de dos ingenieros, así se hizo, gastándose en él, además del respectivo producto de peajes, dos mil pesos que este Ministerio ha dado por muchos meses, y otros dos mil que también mensualmente se ministraron por algun tiempo por conducto del Exmo. Sr. gobernador de Veracruz; y aunque ambos auxilios se suspendieron por la revolución y escaseces, después se mandaron librar otros que las agencias han entregado. Mas habiéndose establecido últimamente en Jalapa una comisión compuesta de los Sres. D. Bernardo Sayago, D. José María Pasquel y D. Antonio María Priani, cuyo patriotismo y eficacia son conocidos, para que vigilen y promuevan todo lo conducente al adelantamiento y mejora del mencionado tramo de Perote á Veracruz, iniciaron y se ha introducido la reforma de que hubiese

un solo director, pues que produciendo una economía no despreciable, uniforme el plan de obras y se evitan algunos otros inconvenientes dimanados de que hubiese dos directores en el repetido tramo.

Asimismo, y con el objeto de expeditar de todas maneras la comunicación con Veracruz, se han hecho esfuerzos de todo género para tener en buen estado la diversa ruta que también conduce á dicho puerto por Orizava y Córdoba.

El camino de México á San Blas, dividido en ocho tramos y bajo la dirección de siete científicos y un práctico, ha sido atendido igualmente, emprendiendo trabajos de mucha magnitud, con el fin de conseguir la fácil comunicación con ese puerto, por los Estados de Querétaro, Guanajuato y Jalisco. Se ha hecho la vía mas breve, se han formado calzadas cómodas y durables en la parte del Bajío del Estado de Guanajuato, que en la estación de las aguas era intransitable, se han vencido las dificultades que la naturaleza presentaba y que parecían insuperables en las célebres barrancas de Mochitiltic, se han mejorado todos los otros tramos; y debido á ese empeño se ha logrado pudiese llegar la diligencia hasta el mismo puerto de San Blas, faltando muy poco por construir para que la carretera quede asegurada, aun en tiempo de aguas, supliendo entre tanto en esta estación la navegación del estero de Chiles, sobre lo cual se han dado providencias que deberán mejorarla.

Los caminos en el territorio de Colima, se puede decir que propiamente no merecían tal nombre; se ha tratado de su separación, disponiendo que para que ésta fuese pronta, y en consideración á la insuficiencia de los peajes, la agencia de este Ministerio en aquel punto auxiliase con sus fondos hasta lograr mejorarlos.

También se dispuso que la agencia en Tabasco ministrase los auxilios pecuniarios que demandaba la construcción de una calzada, que á la vez sirva de dique al río Grijalba, para evitar las inundaciones que causa á aquella ciudad en sus fuertes avenidas; para que diese los recursos necesarios á fin de reconstruir los puentes llamados del Limón, Hueso de Puerco, Caracolillo y otros del camino nacional; para la formación de la calzada de la Encantada y un puente del mismo nombre; y por último, se le previno abonase al capitán facultativo D. Juan N. Villegas una gratificación de cincuenta pesos mensuales, mientras desempeña la comisión que se le ha confiado de recono-

cer el camino proyectado de Jitotol, cuya apertura será acordada luego que se tengan los datos indispensables y que debe producir el referido facultativo, pues que las propuestas que á este respecto se han presentado, en virtud de la convocatoria que con tal objeto se mandó expedir, son verdaderamente inadmisibles.

El Ingeniero D. José Montoya fué nombrado para que hiciese el reconocimiento del camino de Tesuitlán á la barra de Nautla, cuya comision ha desempeñado con eficacia y habilidad, presentando los planos é informes de la vía. Con estos datos, que seguramente son bien trabajados, se procederá á las obras que deben practicarse para conseguir la apertura de ese camino, que costará conforme el presupuesto 55,070 pesos, que unidas á 3,150 que ha importado el reconocimiento, son 58,220 pesos. Solo se espera para proceder á la obra, que las personas acomodadas y mas inmediatamente interesadas en ella, manifiesten cuáles son los auxilios que voluntariamente prestan segun han ofrecido.

Guarda absolutamente el mismo estado el camino de Tehuacan á Oaxaca; porque habiendo sido reconocido, levantados los planos, formado el presupuesto que asciende á 340,734 pesos 4 reales, é instruido el asunto por el ingeniero D. Gilberto Torres, comisionado al efecto por esta secretaría, y en lo cual se han gastado 1,125 pesos, se está en espera de que los Exmos. Sres. gobernadores de Oaxaca y Puebla, conforme á la excitativa que se les ha hecho, digan con cuanto cooperan en atencion al bien que especialmente les resulta á aquellos Estados.

La sociedad promotora de obras de utilidad pública en Tacubaya, ha sido protegida por esta secretaría para que cumpla con su objeto. Acordado por la Secretaría de Hacienda, segun la excitativa que se le dirigió, que se le entregase el producto de los derechos que se cobran en aquella receptoría al aguardiente de caña, y á las harinas, para que de preferencia compusiese el camino que pasa por la misma villa, ha obtenido esa vía notables mejoras, siendo éstas mayores con la disposicion y auxilio dado al director del camino de México á Toluca, para que concluyese la obra destinada á facilitar la entrada de las aguas de los caños laterales de la vía por debajo del puente de la hacienda de la Condesa.

El Estado de Yucatan ha recibido notables mejoras en sus caminos á virtud de

las disposiciones y auxilios dados por esta secretaría, y de la cooperacion de la junta directiva, notándose esto particularmente en la carretera de Campeche á Mérida, que en tiempo de lluvias se ponía intransitable, en la de esta ciudad al puerto de Sisal, y en el camino llamado del Progreso, que expedita la comunicacion de la capital á la playa, y donde se está estableciendo una nueva poblacion.

Las copiosas lluvias en los años pasados han perjudicado los caminos de una manera notable, pues creciendo los rios extraordinariamente, han rebosado de su cauce, y en sus fuertes avenidas han destruido grandes trechos y aun los puentes; así es que, para proveer al remedio, no se ha perdonado medio alguno aprontando recursos, reuniendo operarios, y trabajando asiduamente, para lo que la administracion general ha procedido segun las órdenes del Ministerio, con la actividad y eficacia que pudiera desarse. Como prueba de esta verdad pueden citarse, entre otras, las costosas obras que ha sido necesario emprender para reponer la calzada llamada del Peñol, que corresponde á la garita de San Lázaro de esta Capital, rumbo á Puebla, destruida del todo hace tres años por la invacion de las aguas del lago de Texcuco. Como se verá por la noticia de la administracion de caminos y peajes, que corre bajo el número 2º de los justificantes de esta parte de la Memoria, esa obra tan importante para el comercio y para los transeuntes, está del todo concluida y en uso desde el mes de Junio del año corriente, gracias á las fuertes sumas que se han invertido por los fondos de peajes, pero sobre todo, á la inteligencia, actividad, economía y empeño del Ingeniero D. Juan M. Bustillos, encargado de la reposicion de la calzada, y respecto de quien aprovecho este momento para manifestarle la complacencia con que el gobierno ha visto constantemente sus trabajos.

No se ha limitado el Ministerio á atender á los caminos generales que por la ley le corresponden, sino que tambien ha acordado auxilios para los particulares de los Estados en que se ha considerado necesaria su cooperacion, ya por lo respectivo á recursos, ya en cuanto á las providencias conducentes á remover todo obstáculo.

Por no ser difuso no me detendré ya en hablar de todos los demas caminos generales y ranales que se han compuesto; pero las calzadas que se desprenden de las puertas de esta Capital, persuaden manifiestamente de lo mucho que se ha

hecho y de lo que se ha gastado para mejorar las vías de comunicacion; y si bien no se puede decir que hayan llegado al grado de una perfeccion completa, sí puede asegurarse que se ha dado un gran paso en este ramo, y que si se continúa atendiendo como hasta aquí, veremos á México con caminos cómodos, cortos, duraderos y conformes á las reglas científicas, pues en este sentido están las disposiciones que contienen las leyes expedidas sobre la materia, las prevenciones de los aranceles de peajes y las instrucciones dadas á los ingenieros directores; no olvidando proveer al plantío y conservacion de los árboles, que contribuyen tanto á hermosear las calzadas.

Por último, los croquis trabajados por algunos de los ingenieros empleados en los caminos, que se verán entre los justificantes de esta parte de la memoria, darán una idea de la direccion de las carreteras, y la noticia de la administracion respectiva, patentizará lo practicado en las vías de comunicacion, cuya mejora se ha practicado de todos modos, persuadido el Ministerio de que ella será no solo un indicio de los progresos generales de la nacion y una prueba de su cultura, sino tambien un eficaz auxiliar de los demas ramos en que se basa el bienestar del pueblo; porque los buenos caminos producen la comodidad y seguridad de los pasajeros, facilitan los trasportes, avivan las comunicaciones y prestan poderosa ayuda al comercio, á las artes y á la agricultura.

#### PUENTES.

En 8 de Abril del año de 1853 se celebró un contrato con el ingeniero D. Francisco Garay, para la construccion del puente en el rio del Plan, que se hallaba destruido: debia haber sido de fierro; pero se conoció su inconveniencia despues, y quedó pactado que se haria de mampostería por treinta mil pesos. La obra se concluyó satisfactoriamente y el precio se satisfizo con entera religiosidad.

Lo mismo puede decirse respecto del primer puente de fierro que se ha construido en la República en la calzada de la Piedad ó paseo de Azanza, el cual segun el presupuesto aprobado, ha costado cuatro mil ochocientos cincuenta pesos, y su buena y agradable construccion, manifiestan el empeño y economía con que ha procedido el ingeniero D. Juan Manuel

Bustillo que lo dirigió, segun las órdenes de este Ministerio.

El camino llamado de arriba, en Guanajuato, se encontraba interrumpido con motivo de haberse desplomado completamente el puente de las Animas: hoy esa vía está expedita á virtud de haberse levantado el expresado puente, en el que se han invertido mil trescientos ochenta y dos pesos, siete reales, dos octavos.

Los puentes de Alsaseca, á la salida de la garita de Puebla, y el de la Soledad sobre el rio de Jamapa, en el camino de Córdoba á Veracruz, fueron construidos. El último es obra de bastante mérito, y su costo total asciende á trescientos veintiocho mil ciento veinte pesos un real siete y medio granos, habiendo sido ministrada por la administracion general de caminos, la cantidad de ochenta y cuatro mil novecientos ocho pesos, dos reales, tres y medio granos. Tambien ha sido concluido el importante puente de Paso Blanco en el camino de San Luis á Tampico.

Nueve puentes pequeños se mandaron construir en el camino que se abrió por Tepeji del Rio, y que se compusiese el situado á la salida de aquella poblacion: se ha dispuesto tambien que se reparasen los deterioros que habia sufrido el puente nacional del camino de Veracruz, y los que se notaron en el puente llamado de Santana en el camino de Guanajuato á Leon.

Promovióse por el agente de este ministerio en Córdoba, que se llevara á efecto la construccion de un nuevo puente sobre el rio de San Antonio, segun se habia pensado años atras: al efecto, y para resolver con acierto, se tomaron informes de las autoridades respectivas; y en vista de ellos, y de otros datos que se procuraron, resultó que lo conveniente y oportuno era establecer un zig zag en el puente ya existente, en el punto llamado de Mendoza, á la salida de la calle principal de Córdoba: se resolvió así, y hoy se encuentra ya concluida la primera calzada del zig zag, sin que por esto se abandone la idea de levantar el nuevo puente, luego que se concluyan los trabajos emprendidos en el antiguo y que los fondos correspondientes lo permitan.

Los puentes de la Laja y del Arcediano, en el Estado de Jalisco, se mandó al agente en Guadalajara que hiciese se continuaran, disponiendo con ese fin de los fondos que tuviese. Igual orden se dió para que se procediera á la reposicion del puente llamado del Jalve en la villa de Teocaltiche.