

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 ramales 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.

El prefecto del distrito de Tula, con laudable celo, promovió la construcción de un puente en el río chico de aquella villa, reuniendo con tal objeto algunos donativos voluntarios que aquellos vecinos ofrecieron, hasta la suma de dos mil pesos. Con este auxilio, aunque insuficiente para llevar á efecto la obra, pues el presupuesto que se mandó formar al ingeniero director del camino de México á Arroyozarco, importaba once mil ochenta y un pesos, cuatro reales, siete y medio granos, se acordó la construcción de dicho puente, y que el expresado director se encargase de él. En consecuencia se comenzó, y estando ya bastante adelantado, sobrevino la desgracia de que una extraordinaria creciente destruyese la obra; pero ya deben estar hechas las reparaciones que se mandaron ejecutar en el puente grande de la misma villa.

Se estableció un peaje en el mineral de Arriba, según promovieron las autoridades del Estado de México, con el objeto de que se hiciese un puente sobre el río que pasa á orillas de aquella población.

Se han mandado construir dos puentes, uno en el río de la Venta de San José y otro en el río de Piedras Negras; y el año entrante se comenzarán las obras de reposición del puente de la Laja, en el río del mismo nombre que pasa por el Poniente de San Miguel Allende.

El puente llamado del Aguaje, en el camino de Cuernavaca á Bravos, ya en mal estado, fué destruido por una avenida; pero luego que se tuvo noticia de ello, se dió la orden para su reconstrucción valiosa en 400 pesos.

Se está fabricando un puente de cuatro arcos sobre el arroyo que atraviesa la calzada de los Vallados en el Estado de Jalisco.

Se ha promovido la conclusión del puente que comenzó á fabricarse, desde el año de 1844, sobre el río que atraviesa la ciudad de Santa María del Río, del Estado de San Luis Potosí, pidiéndose el plano y presupuesto para en su vista mandar suministrar los recursos necesarios; cuya falta ocasionó la paralización de una obra tan sumamente útil, cuanto que en la estación de aguas, crece el río de tal manera que se hace invadible quedando interrumpida la comunicación para la Sierra Gorda, Guanajuato, Michoacán y Querétaro.

Se ha acordado que la agencia en Tepic suministre 9,935 ps., que importa la reparación de la parte destruida del puente

llamado del Zanjon que está á la salida de San Blas.

Igualmente se ha dispuesto, que la agencia, en el territorio de la Isla del Carmen, invierta 900 ps. en la construcción del puente llamado de los laureles y en la de otro pequeño, en la calle que conduce al depósito de pólvora de aquella ciudad.

Se han dado 8,587 ps. 6 rs. 4 gs., procedentes de la venta de los terrenos baldíos llamados de Miranda, para la construcción de un magnífico puente en Lagos, y aun se darán, hasta lograr su conclusión, las demás sumas que produzca la parte de dichos terrenos que están por enajenarse.

Por último, se ha contratado con D. Ramon Cristóbal Uribe la construcción de un puente provisional sobre el río Tololotlan cerca de Guadalajara, y habiendo otorgado la escritura y fianza respectivas, está comprometido á mantenerlo por cinco años expedito y con la solidez necesaria.

Se ha contratado, con D. Leon Dépeyre el puente comenzado sobre el río Duero en el Distrito de Zamora, haciéndole al efecto las concesiones que se consideraron justas; y con los Sres. D. Rafael Castellanos y D. Jacinto Grajeda, en cinco mil quinientos pesos, otro puente que deben construir en el punto á propósito en el río de Coahuayana del territorio de Colima.

Dos puentes, uno en la hacienda de Burras y otro á las orillas de Salamanca, se han considerado necesarios; pero siendo muy cortos los productos de peajes en Guanajuato y á la vez costosas esas obras, pues importarán cerca de ochenta mil pesos, se han tomado las medidas conducentes á procurar empresarios que se encarguen de ellas.

El puente sobre el río Temamatla, es otro de los que se tiene por algunos como necesarios para facilitar la comunicación de Cautla Morelos con Chalco: para averiguar esa necesidad, y al mismo tiempo si la empresa que tiene á su cargo aquel camino debe construir el relacionado puente, se han tomado informes y aun se está instruyendo el asunto para que se pueda resolver con acierto.

En el territorio de Tlaxcala, camino de Zacatlan para Puebla, se nota la falta de un puente que facilite el paso por un arroyo que corre junto á San Pablo Apetatitlan: para remediar esa falta se han hecho las investigaciones convenientes y se ha mandado formar el presupuesto respectivo.

Se han mandado construir dos puentes

el uno en el río de San Francisco, á la salida de Puebla para las Mistecas, y el otro en el Zanjon que atraviesa la ciudad del Rosario (Sinaloa): reponer el del Anonal en la misma ciudad y el que está situado en el camino de la Batería.

No continuaré haciendo mención de todos los demás puentes construidos, en obra, proyectados y destruidos, porque esto sería muy minucioso; pero baste saber que se ha procurado atender de todos modos esa clase de obras, y que se ha logrado obtener en ellas bastantes progresos, como manifiesta el ya citado documento núm. 2.

#### PEAJES.

Al tratarse de caminos y puentes, no se ha hecho mención, sino por incidencia, de los recursos con que hubo de contarse para atender á esas obras. A la administración anterior no le ocurrió mas que la creación general del impuesto de peajes; y aunque en todas las naciones cultas existe esa gabela, no puede servir para abrir nuevas carreteras ni para hacer las grandes reparaciones que exigen: apenas bastará para su conservación, y á lo mas para la lenta amortización y pago de réditos, de los capitales que se adelantaron por empresas particulares para las obras primeras, cuando no ha sido el gobierno mismo el que ha gastado con ese objeto sumas de mucha cuantía. Sin embargo, pues, de que la contribución desde su origen no podía ser suficiente para su objeto, con ella se contó únicamente entónces, y con ella únicamente se ha contado despues para emprender tantas obras nuevas; para hacer año por año tantas reparaciones como exigen los estragos que causan nuestras cuantiosas lluvias en los caminos, para pagar tantos empleados como la renta exige por su propia naturaleza.

Muy distante estoy de sostener de una manera absoluta la contribución de que me ocupo, porque participando de todos los inconvenientes de las contribuciones indirectas, es eminentemente odiosa, y en épocas anteriores se ha hecho aun mas insufrible, pues que parecia que se tenia empeño en conservar en las recaudaciones empleados que serian muy honrados, pero que con sus altanerías y sus modales bruscos, dejaban en los transeuntes impresiones poco gratas; pero á pesar de esos defectos, que en mucha parte se han remediado, ha sido necesaria sostenerla, porque

es la sola renta de que ha podido disponerse para atender á los caminos; y las administraciones futuras tendrán tambien que conservarla, mientras no cuenten con fondos de otra especie para ese importante objeto.

Al tomar posesion del Ministerio me encontré, como consecuencia de la revolución, con la supresion de los peajes, en muchísimos puntos de los en que se hallaban establecidos anteriormente; y con las convicciones de la necesidad, me ocupé con empeño en su restablecimiento, aunque con toda la prudencia y mesura que exigian las circunstancias de la época, y haciendo modificaciones en las cuotas de los aranceles, estableciendo excepciones en favor de los infelices, y dictando órdenes severas para que los recaudadores traten con consideraciones y buenas maneras á los causantes, siendo motivo de destitución la conducta opuesta.

Ha sido, pues, preciso dar cima á cuestiones graves y aclarar las dudas que bajo todos aspectos se han presentado: esto ha multiplicado las labores extraordinariamente y originado la adopción de medidas que han alterado, reformando las primeras disposiciones, todo con el fin de conciliar la atención de las vías de comunicaciones sin gravar los intereses individuales. Estamos aun muy distantes de la perfección en este punto, pero creo que se han salvado ya las principales dificultades, y que en lo sucesivo las medidas que se dicten encontrarán menores tropiezos.

Varias casas ha sido necesario construir para que sirvan de recaudaciones y contrapeajes, cuyas oficinas dotadas con los empleados absolutamente indispensables, se han puesto donde se ha creído oportuno para que verifiquen el cobro, y tambien para que cuiden del cumplimiento de las prevenciones hechas para la policía de los caminos.

Por conclusion advertiré que se sigue trabajando sin descanso en este ramo, para lo que el ministerio ha tenido un colaborador inteligente y empeñoso en el actual administrador de la renta D. Benito Quintana; y que las reformas planteadas y pendientes, introducirán grandes economías y útiles reglas que la experiencia ha demostrado como más convenientes al mejor servicio; habiéndose ya expedido para conseguir en parte estas ventajas, cuatro reglamentos, uno para la administración general de caminos y peajes, otro para el gobierno interior de la oficina, otro para los recaudadores y otro para los vi-

sitadores; en cuyos reglamentos se han consignado principios muy adecuados y disposiciones bastante oportunas que seguramente darán un buen resultado. (Documentos números 3, 4, 5 y 6.)

Sobré los demas pormenores de este ramo, me remito á la noticia de la administracion general.

#### CANALES Y RIOS NAVEGABLES.

Considerando las grandes ventajas que traerá al comercio de Tierra Caliente el expedir las comunicaciones por el rio Amacuscac, pues pudiendo llegar en un solo dia la diligencia de esta capital, se haria más accesible Acapulco y aquella parte de la costa, acaso con menores gastos y mayor brevedad en razon á que dicho rio se une con el del Mescala, cuya navegacion está proyectada y practicado su reconocimiento; se invitó al ministerio de la Guerra para que algunos ingenieros militares hicieran un reconocimiento; mas las circunstancias políticas han entorpecido obtener un resultado. Sin embargo, en virtud del privilegio exclusivo concedido en 31 de Enero de 1856 á D. J. F. Fox, muy pronto se conseguirá facilitar la comunicacion por ese rumbo, pues que va á establecer la indicada navegacion por vapor en el mencionado rio del Mescala, desde un punto inmediato á la poblacion de este nombre, hasta su desembocadero en el Pacífico, y tambien una línea de vapores entre la desembocadura del mismo rio y el puerto de Acapulco. La inmensa utilidad que esto traerá no necesita encarecerse, pues la simple enunciacion del proyecto basta á manifestarla. (Documento núm. 7.)

Ya al hablar del camino de San Luis Potosí, se indicó la providencia tomada para limpiar el rio Pánuco con una draga que la Junta de Fomento de Tampico mandó construir en los Estados-Unidos, la que ha importado 18,500 pesos, sin contar el costo de su importacion, sus chalanes y otros gastos que mensualmente se hacen en sueldos de los que trabajan con ella hasta lograr el objeto propuesto de expedir la navegacion por aquel rio, que debe formar parte de la nueva línea de comunicacion entre San Luis y Tampico.

Tambien se trata de comprar otra draga para remover los obstáculos que pre-

senta á la navegacion el ensolvamiento de algunas partes de los lagos, rios y arroyos en el territorio de la Isla del Carmen, á fin de facilitar por este medio una comunicacion mas activa, cómoda y barata entre aquel puerto y algunas poblaciones.

Comprendiendo que con la apertura de un canal que sirva para introducir las aguas del rio de Mazatlán al puerto, adquirirá aquel vecindario agua dulce todo el año sin necesidad de usar de la de los aljibes; logrará una comunicacion más rápida y permanente con los pueblos inmediatos hasta la Ciudad del Rosario; y se impulsará la agricultura, pues que se tendrá abundante agua para las siembras; se facultó á la agencia en dicho punto para que comisionase á D. Fernando Lauteren á fin de que practicase un reconocimiento. Verificado éste, levantado el plano y formado el presupuesto, que modificado importaba 18,631 pesos 25 centavos, fueron examinados estos datos, y despues de hechas las observaciones conducentes por ese ministerio, se acordó que la citada agencia excitase á aquellas autoridades y personas interesadas que habian ofrecido cooperar á la obra, para que dijese de qué manera contribuirían á ella.

El resultado de esta excitativa no ha sido satisfactorio en cuanto á donativos, pues que ninguno ha ofrecido su auxilio; pero D. Rafael Esquerro, por sí y á nombre de otros asociados, ha propuesto llevar al cabo el proyecto dándole mayor extension, de manera que se compromete á abrir los canales necesarios á unir los esteros y aguas interiores, que promedian entre el relacionado puerto de Mazatlan y el pueblo de Tuxpan del Estado de Jalisco, y á poner buques de vapor para el transporte de frutos y efectos nacionales y extranjeros. Mas para resolver con acierto, despues de tomar en consideracion esta importante pregunta, se han pedido al Sr. Esquerro el plano y otros datos indispensables. (1857.)

Finalmente, en el canal de Chalco, han sido mandadas practicar algunas obras para conservarlo en corriente. (1856 y 1857)

#### FERROCARRILES.

Todo el mundo reconoce la necesidad y utilidad de los ferrocarriles, principalmente los felices países que ya los tienen es-

tablecidos. En estos países, que son los más avanzados en la civilizacion, en Inglaterra, en Francia, en Bélgica, en Alemania y en los Estados-Unidos del Norte, sus redes de vías férreas, haciendo desparecer las distancias, llenan de vigor y vida todos los ramos de industria, dan valor al trabajo, y facilitando las comunicaciones, forman una sola familia de naciones separadas por centenares de leguas. Los progresos que esas naciones han hecho, desde que comenzaron á extenderse los caminos de fierro, son colosales, y qué sé yo hasta donde hayan influido esos medios para conservar la paz en las comarcas que gozan tan inapreciable beneficio.

¿Y qué puede decirse de México respecto de esas importantes mejoras materiales?..... Esta desgraciada República, por sus convulsiones políticas y por la falta de patriotismo de muchos de sus ricos habitantes, se ha quedado atrás, despreciando ó olvidando los inmensos bienes que le trajera el establecimiento de esas vías, por la posesion geográfica que guarda, la fertilidad de sus campiñas, la exuberancia de sus frutos; y en una palabra, por los fecundos gérmenes de prosperidad con que pluguiese á la Divina Providencia dotarla. Se ha quedado atrás, y lo que es peor, parece que muchos han cooperado á ello con decidido empeño, poniendo en juego los medios más adecuados para hacer interminable la inestabilidad y el egoismo.

Inútiles han sido en gran parte los constantes trabajos de este Ministerio para adelantar en este punto; las mas veces se han estrellado sus esfuerzos en los invencibles obstáculos de la falta de paz y de espíritu de empresa.

Persuadido de que, si bien en todas las naciones los ferrocarriles son útiles é interesantes, en la nuestra son una imperiosa necesidad, porque su vasta extension y las grandes distancias que guardan las poblaciones entre sí, reclaman que sin demora se procuren medios fáciles de cambiar los productos de todos los ramos de su industria agrícola, minera y comercial; persuadido tambien de que los ferrocarriles en México bastarian á hacerlo grande y poderoso, pues que producirían una favorable revolucion en los valores y consumo de sus productos de todas clases, y cambiaria muy pronto y con ventajas el estudio de todas las fortunas y giros del país; ha promovido empresas y ha hecho concesiones extensas.

Una lijera reseña de ellas dará á conocer esta verdad.

Se expidieron tres convocatorias invitando postores que presentasen proposiciones para construir un camino de fierro desde esta capital á la ciudad de Puebla por los llanos de Apam; otro de Veracruz á Paso de Ovejas; y otro desde el puerto de Veracruz hasta uno de los de la República en el Océano del Pacífico.

A D. Tomás P. Levy, que hizo presente que para hacer propuestas respecto del camino de Veracruz á Paso de Ovejas, necesitaba hacer un reconocimiento del terreno por donde debía pasar, y calcular así su costo, se le concedió permiso y se le dieron las órdenes convenientes para que sus ingenieros pudiesen hacer el indicado reconocimiento, como tambien el de los terrenos por donde pudiera establecer otra vía de comunicacion desde Alvarado á Huatuleco.

Los dos decretos expedidos, uno en 31 de Octubre de 1853 con su aclaracion de 16 de Marzo de 1854, y el otro en 28 de Noviembre de 1853 y su próroga de 26 de Junio de 1854, concedieron á D. Juan Laurie Rickards privilegio exclusivo para la construccion de un camino de fierro de Veracruz á México pasando por Puebla y por los Llanos de Apam; y para continuarlo de México á uno de los puertos del Océano del Pacífico.

El decreto expedido en 31 de Diciembre de 1853, concedió al Sr. D. Ignacio Fuentes, privilegio exclusivo para la construccion de un camino de fierro de México á Ixtlahuaca.

Por el decreto de 15 de Julio de 1854, obtuvo privilegio D. Alejandro S. Atocha para otro camino de fierro que partiera de los puntos, Paso ó Presidio del Norte en el rio Bravo al Puerto de Guaymas, y para que estableciera una línea telegráfica en la extension del camino.

El decreto de 23 de Noviembre de 1854, aprobó un contrato con los señores J. B. Moore y socios, para la construccion de un ferrocarril al través del territorio de la República, desde la frontera del Norte hasta cualquiera punto del Océano Pacífico, entre los puertos de Altata y el Manzanillo.

Por decreto de 27 de Abril de 1855, se concedió privilegio á los Sres. Mosso hermanos para la construccion de un camino de fierro, de México al Puerto de Santa Ana de Tamaulipas.

El decreto de 2 de Agosto del citado año de 1855, concedió privilegio á los mismos Sres. Mosso hermanos para la construccion de otro camino de fierro, desde el