

## AGENTES DEL MINISTERIO.

Tanto para obtener con oportunidad noticias seguras, sobre algunos de los ramos de que está encargado el Ministerio, como para conocer las necesidades de los diversos Estados de la República y proveer á ellas directa ó indirectamente, como en fin, para recaudar los fondos que le están consignados y darles las correspondientes aplicaciones; tiene treinta y un agentes, que han garantizado suficientemente su manejo y que cada mes remiten sus cortes de caja, haciéndolo cada año de sus cuentas sin falta alguna. En esos comisionados del Ministerio hay patriotismo, y la unidad é interés de cooperar al progreso y mejoras de la República. He tenido precision de suprimir algunas agencias, porque sostenidas principalmente con los fondos que deben recaudarse en los Estados, como ciertos gobernadores empleaban aquellos fondos en otras atenciones, se aumentaban los gravámenes de esta Secretaría sin utilidad alguna para el mismo público: es de desear que en lo sucesivo se respeten las contribuciones dedicadas á mejoras materiales, por el interés que todos tenemos en que se hagan para la prosperidad y honor de México, y entónces el gobierno general podrá multiplicar sus auxiliares en este ramo de administracion pública.

Con el número 14 corre el apéndice una lista de los actuales agentes, en la que se ven el sueldo que disfrutaban y las cantidades que les están asignadas para gastos.

## DIRECTORES DE CAMINOS.

En el lugar respectivo indiqué el número que había de directores en los caminos que dependen del Ministerio, reservándome hacer reflexiones á la representacion nacional, que fué un método vicioso el de multiplicarlos excesivamente. Los ingenieros de caminos por su ciencia y por su categoría, deben limitarse á formar los planos y presupuestos de nuevas vías públicas, con todos los accesorios, á dictar sus órdenes para que esas grandes obras se ejecuten convenientemente y segun las instrucciones que reciban del Ministerio, y á la sobrevigilancia general de los tramos que se les encomienden, tanto en su parte económica como en su parte de construccion; y querer que esos peritos

se conviertan en fiscales de los recaudadores de peajes ó en sobrestantes de caminos, para cuidar de que aquellos se cobren segun las tarifas ó de que en éstos se cubra un agujero ó se quiebren unas cuantas piedras, es desconocer su objeto, y mal gastar el dinero en pagar los altos sueldos con que deben compensarse su estudio y sus conocimientos. Para remediar el mal he expedido el reglamento que se verá en el número 15, reduciendo el número de directores, segun la planta que se halla á su continuacion, y estableciendo la distincion necesaria entre la dependencia directa que deben tener del Ministerio, en la parte científica y de construccion de obras, y la indirecta de la administracion de caminos, por lo que se refiere á los fondos que se les ministran para el pago de sueldos, de dependientes y operarios, y compra de materiales, etc. Me parece que esas disposiciones, dando á los ingenieros la respetabilidad de que carecian, los pondrá tambien en la aptitud de obrar con la prudente libertad que necesitan, sin que por esto falte la unidad indispensable en las obras, cuyo centro será el Ministerio; produciendo la reduccion de los directores la ventaja de que sean mejor remunerados sus trabajos, así como la de que con el ahorro que trae consigo la nueva planta, pueda dotarse la seccion facultativa cuya utilidad y conveniencia son notorias.

APERTURA DE LA COMUNICACION  
INTEROCEANICA POR EL ISTMO  
DE TEHUANTEPEC.

Creia, señores representantes, que había llegado al fin de mi pesada tarea; pero al estar escribiendo la última parte de ella, hube de tratar y decir un negocio muy grave, de que el Exmo. Sr. Presidente quiere y con razon que dé parte al Soberano Congreso. Hablo de la concesion que recientemente se ha hecho, á una compañía de la Luisiana, del privilegio para la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Ya al informar sobre los decretos dictados para la construccion de caminos de fierro, hice observar que, aunque los representantes de la compañía llamada de Sloo, dieron noticia al Ministerio de que

estaba construido el camino carretero, dentro del plazo designado en el artículo 2º del contrato de 5 de Febrero de 1853, tomé los informes convenientes del inventor del Gobierno en el Istmo, y me encontré con que se había desmontado y abierto una faja de terreno, por donde debiera pasar el camino, pero que ni se había construido de madera que fué lo convenido, ni tenía los puentes necesarios para atravesarlo en todo tiempo; es decir, que ni se había hecho la obra convenida con la compañía, ni aun cuando no hubiese debido ser de madera, se podía llamar concluida. Dirigi, á esos señores representantes, en diversas ocasiones, la correspondiente reclamacion por la infraccion del contrato; contestaron en ambas, sin negar los hechos, porque eso no era posible, pero excusándose de su falta con razones nada satisfactorias; y fué tiempo ya de dar cuenta al Exmo. Sr. Presidente, en junta de Ministros, del asunto en el estado en que se encontraba, porque hacia algun tiempo que tenía yo motivos para creer que la comunicacion no se abriría, con gravísimo perjuicio para México, y había formado juicio de que era preciso resolver definitivamente las difíciles cuestiones á que había estado dando lugar.

Se examinaban, pues, esas cuestiones, cuando en el mes próximo pasado se presentaron en esta capital los Sres. E. Lasère y J. P. Benjamin, representantes de una asociacion formada en Nueva Orleans, llamada "Compañía de Tehuantepec en Luisiana," alegando por su parte derechos al privilegio Sloo, y el Sr. P. Soulé por el concesionario, sosteniendo que eran ilusorios é insostenibles aquellos derechos. El negocio presentaba una nueva complicacion, y se hacia á primera vista necesario examinarlo bajo el diferente aspecto que los contendientes querian darle. Por una parte se aseguraba que el privilegio concedido á Sloo y sócios se había trasferido al súbdito inglés D. Francisco P. Falconet, por causa del préstamo de seiscientos mil pesos que hizo á aquellos en Febrero de 1853, que se enteraron en la tesorería general, garantizados con la hipoteca de la concesion, previo permiso del Gobierno, y en cuya escritura se pactó que se tuviese por trasferida al acreedor la cosa hipotecada, si no era pagado el todo ó parte de aquella suma; que no solo nada se pagó, pero que ni siquiera fueron aceptadas las libranzas giradas aquí por D. Guillermo D. Lee, contra su poderdante Sloo; que el Gobierno de la República aprobó la tras-

lacion del privilegio en 26 de Noviembre de 1855; y que la compañía de la Luisiana lo había adquirido, así como la antigua y caduca concesion de Garay, de los que era poseedor D. Pedro A. Hargous; agregándose, por último, que segun las bases de la compañía Sloo, era imposible, absolutamente imposible, cumplir con las condiciones del privilegio, pues que se había comenzado en los Estados Unidos por regalar ó por pagar deudas particulares con acciones, por valor de 5,000,000 de pesos, sin contar las que en México se habían ofrecido y que debían aumentar aquel guarismo, que ya por sí revelaba ó que se esperaba hacer un milagro ó que se tenía la verdadera idea de que la comunicacion no se efectuase; lo que había obligado á la compañía á disolverse, trasladando sus presuntos derechos á la formada en Nueva Orleans, en 30 de Julio del corriente año, denominada "Compañía de Tehuantepec en Luisiana," y en la que se conciliaban todos los intereses legítimos, segun se aseguraba por sus representantes. Por la otra parte se decía que aunque en efecto hubo el préstamo y la garantía, eso no autorizaba al acreedor para apoderarse de la hipoteca, sino para pedir su valorizacion y venta en pública almoneda; que el Gobierno solo había aprobado que Falconet entrase en posesion del privilegio en garantía; que la principal intencion de los Sres. Lasère y Benjamin era revivir la concesion Garay; y que, en fin, todas estas cuestiones debían llevarse á los tribunales, para que en ellos se examinasen, con audiencia de todos los interesados y se decidiesen competentemente.

Si el Gobierno de la República se hubiera limitado á considerar el negocio bajo el aspecto con que lo presentaban los interesados, acaso prescindiendo de sus facultades amplísimas, lo hubiera mandado al poder judicial, para que ante él contendiesen los particulares ó asociaciones; pero sus miras debían ser de un orden superior y abrazar una esfera mayor de intereses. Al Gobierno de México correspondía por el bien del país y del mundo todo, procurar con su poder que se abriese la comunicacion por el Istmo de Tehuantepec y que se abriese cuanto ántes: pensaba con sentimiento que hace quince años que diversas administraciones no se han parado en ser generosas, para estimular á los empresarios á fin de obtener aquel resultado, y que todos sus sacrificios, todas sus ilusiones han fracasado, en una vez hasta orillar á la República á una grave cuestio-

internacional, y en otra hasta perder toda esperanza próxima de que la obra se emprendiese formalmente: observaba que celebrado el contrato con Sloo y socios en 5 de Febrero de 1853, no pudieron ellos ni siquiera hacer frente á sus primeros compromisos, y tuvieron precision de comenzar por hipotecar la concesion y por consentir en que se tuviese por trasferida al acreedor, en contra de nuestras disposiciones legales y de la expresa prohibicion de aquel contrato, que era para los privilegiados la suprema ley, que traia consigo una sancion bien clara, dando lugar con esa conducta á graves y complicadas cuestiones tanto del orden administrativo como del judicial, y que concluyeron por finir que abrian un camino despues de tres años largos de no haber hecho cosa alguna, únicamente para amparar el privilegio, pero olvidando las condiciones del pacto y la pena que ese olvido traia consigo. Todo eso y algo mas veia la actual administracion, y era de su estricto deber cortar el mal con ánimo resuelto.

Mientras la compañía Sloo estuvo aparentemente dentro de los términos del contrato, se le sostuvo y auxilió por el Ministerio de mi cargo, porque eso cumplia á la dignidad y á la buena fé del Gobierno, á pesar del conocimiento que se tenia de los antecedentes del negocio; á pesar de ciertas irregularidades por las que era preciso no aparecer exigentes en gracia de la obra misma; á pesar, en fin, de la conviccion que existia de que ni se podia ni se queria abrir la comunicacion. Pero una vez que se infringieron las condiciones del privilegio, las responsabilidades del Gobierno, por una parte, y los derechos de Sloo y socios, por otra, habian cesado, y la justicia, y la conveniencia y aquella misma dignidad de México exigian que así se declarase, como en efecto lo ha declarado el Exmo. Sr. Presidente, con el voto unánime de sus Ministros, en decreto de 3 del corriente.

Dado este importante paso, quedaban en pie las acciones del prestamista Falconet, que era dudoso si debian dirigirse ó no contra el Gobierno, en razon de que él recibió el dinero y á su poder volvia la cosa hipotecada: las de las personas de Nueva-Orleans que, con el carácter de socios de la extinguida compañía Sloo, habian anticipado sus fondos para los gastos de amparo hechos en el Istmo; y las de la caduca concesion Garay que parecia querer revivir, á pesar de las resoluciones expresas del poder legislativo de la Repú-

blica. Estas últimas nada importaban en el fondo de la cuestion, porque las razones fundamentales del decreto de 22 de Mayo de 1851 existian en toda su fuerza, y esta administracion por ningun motivo ni pretexto habia de permitir que ese privilegio se *galvanizase*, segun la expresion de alguno de los contendientes; pero la puerta estaba abierta para la controversia, y en este sentido era de considerarse, como era justo considerar y respetar los derechos legítimos nacidos directa ó indirectamente del privilegio Sloo. Todos estos, así como aquellos, se hallaban en manos de la compañía de la Luisiana, que sucedió á la de Sloo; y desde luego creí que podia formarse una combinacion eminentemente útil para México. Los Sres. Lasère y Benjamin me hicieron proposiciones para adquirir nuevamente el privilegio: les puse como condicion prévia y esencial que la concesion Garay debia desaparecer: hicieron expresa renuncia de todos los derechos de éste adquiridos por la compañía; y ya entonces fácil fué tratar con ellos, y arreglar un proyecto de decreto que presenté al exámen del Exmo. Sr. Presidente, en junta de Ministros, y que fué firmado el 7 de este mes.

En él se notarán adoptadas algunas de las bases del contrato Sloo, aunque modificadas esencial y principalmente en el punto relativo á utilidades para el Gobierno. Mi opinion ha sido siempre que México en esta especie de contratos no debe buscar sino las utilidades indirectas, resultado de las grandes mejoras materiales, que den vida á la industria en todos sus ramos y que traigan consigo la prosperidad de la nacion; llevando esa opinion en algunas veces hasta el extremo de no solo no pactar remuneracion de ninguna clase para el Gobierno, sino aun de aumentar las exenciones y los estímulos, porque mientras entre nosotros no se desarrolle el espíritu de empresa, creo que ya que el Gobierno por sus escaseces no puede por sí mismo ejecutar las obras, debe facilitar á los particulares ó á las asociaciones que las hagan, auxiliándolas por medios indirectos. No debe, pues, extrañarse que en lugar del veinte por ciento de utilidad cedido por Sloo, se fijase solo un quince, y mas si se considera que la compañía de la Luisiana se haga cargo de pagar la deuda de Falconet, que con los intereses ha subido y seguirá subiendo á una gruesa suma; y aunque estrictamente acaso hubiera podido sostenerse, que declarado caduco el privilegio Sloo, el Go-

bierno no debía mas que trescientos mil pesos con causa de réditos, es un hecho que le fueron entregados en 1853 seiscientos mil pesos, y en su decoro estaba reintegrar á los banqueros de esa suma total, ya que el responsable directo no habia podido ó no habia querido hacerlo. Se aumentó á cinco años mas el privilegio, pero en cambio se alcanzó fijar ciertas obligaciones y limitar algunos derechos que eran vagos en el anterior contrato, tales entre las primeras, como las de construir faros, muelles y diques, las que no podian hacerse asequibles, por no haberse señalado tiempo para esas obras, y de los segundos, la facultad de introducir libres de derechos los objetos enumerados en el artículo 12, que era indefinida en la concesion de 1853.

Tengo la íntima conviccion de que los acuerdos anteriores conducirán á un término verdaderamente satisfactorio este malaventurado negocio de Tehuantepec, y que pronto, muy pronto será concluida la vía férrea en el Istmo, por una compañía que presta toda especie de garantías, y aquella parte de la República comenzará á gozar de los beneficios de esos medios civilizadores propios del siglo diez y nueve; la poblacion aumentará como por encanto, aquellos feraces terrenos prodigarán sus riquezas á los que los cultiven, se desarrollarán prodigiosamente la industria comercial y manufacturera, y refluirán sobre el resto del país los inmensos bienes de tan ansiada comunicacion, con positiva ventaja del tesoro público. Yo sé que para ciertos espíritus meticulosos, este negocio será muy digno de censura; pero si hubiere buena fé, se convencerán de que segun su estado, el gobierno no podría obrar sino como lo ha hecho, en obvio de mayores males: sé tambien que la mayor parte de los interesados en la caduca concesion Sloo, que no habian desembolsado ni un centavo para la apertura de la vía de comunicacion, elevarán protestas, moverán la prensa y promoverán dificultades á la administracion en su marcha, acusándola acaso de falta de patriotismo, porque desatendió sus ilusiones; pero el Gobierno, y muy principalmente el Ministro del ramo, con la conciencia de su deber y de su honradez, que veian el interes general y no el de unas cuantas personas, esperarán tranquilos el fallo de la opinion pública, que será siempre el fallo ilustrado de la sensatez, de la cordura y del bien entendido amor á la patria.

He concluido, señores, el informe que segun el precepto constitucional y por orden del Exmo. Sr. Presidente debía presentar al Soberano Congreso, de la marcha y estado actual de los ramos que están encomendados al Ministerio de mi cargo. Ha sido necesario reducirme casi siempre á tomar los hechos de una importancia mas general, tanto porque si la Memoria hubiese comprendido todas las disposiciones dictadas por esta Secretaría, habria tenido formas inadecuadas, como porque para su objeto ese trabajo habria sido enteramente inútil con tal extension, como porque, en fin, era físicamente imposible ocuparse del despacho ordinario de los negocios, de los que los mas han sido muy graves y laboriosos en estos últimos dias, y á la vez escribir con mas detalles, dando cuenta de pormenores insignificantes. Esa falta de tiempo hará que se resentan este pobre trabajo de incorreccion y de defectos de estilo; pero ni me dirijo á una academia de literatura, ni á la representacion nacional importa que una frase sea mas ó menos sonora ó un pensamiento mas ó menos bien expresado: he procurado si decir siempre la verdad y referir con sencillez los acontecimientos, porque esto exigian la materia de que trataba, mi carácter y el alto é inmerecido honor que el Exmo. Sr. Presidente me hizo, al llamarme á su lado para ayudarle á llevar la inmensa carga, de los veintiun meses de su administracion dictatorial; y creo haber conseguido que el Soberano Congreso y la Nacion entera conozcan lo que se ha adelantado por el Ministerio de Fomento, y que estén convencidos de que con una exquisita diligencia se han atendido por mí todos sus ramos. Puedo asegurar por mi honor, que si más no he hecho, es porque más no podia hacer; bien porque mi capacidad no alcanzase á secundar del todo las ideas de progreso del Exmo. Sr. Presidente; bien porque las circunstancias en que se ha encontrado el país no lo permitiesen; bien por la escasez de fondos, consecuencia de aquellas aciagas circunstancias; bien por todas esas causas reunidas; pero el tiempo no se ha perdido del todo: el camino está abierto, y estoy seguro de que en la era que hoy se inaugura, los mandatarios del pueblo, conociendo sus necesidades, sabrán atenderlas con mano pronta y segura; no olvidando que México, llamada á ser una Nacion grande y poderosa, feliz en el interior y respetada en el extranjero, para llegar á ese fin, que ansian tanto sus buenos hijos, necesita in-

dispensablemente la vida de las mejoras materiales, ligadas con el aumento de la poblacion, el impulso de la industria en los diversos ramos y los hábitos de trabajo y de moralidad de todos los ciudadanos. ¡La Providencia santa dirija á nuestros legisladores en sus benéficas miras, para que unidos al Exmo Sr. Presidente, tengan la inefable dicha de conseguir que á nuestra querida patria no se le vuelva á llamar *la desgraciada México!*

Palacio Nacional. México, Setiembre 16 de 1857.—*M. Silico.*

### CONTRATA

CON LOS HACENDADOS DE CAÑA DE CUERNAVACA Y MORELOS PARA LA CONSTRUCCION DE UN CAMINO CARRETERO DE MÉXICO A ACAPULCO.

Exmo. Sr.—Por las conferencias que la comision central de propietarios de tierra caliente, ha tenido en ese ministerio de Fomento sobre las bases que en 15 de Julio próximo pasado tuvo la honra de elevar á V. E. para la construccion de un camino carretero desde México hasta el puerto de Acapulco, han quedado satisfactoriamente arreglados los puntos que merecieron correccion ó enmienda, y en consecuencia, las expresadas bases por lo convenido con V. E., son del tenor siguiente:

1.° Los hacendados de los distritos de Cuernavaca y Morelos, se comprometen á abrir un camino carretero de México al puerto de Acapulco, de doce varas de ancho, excepto en algunos parajes ó desfiladeros donde sea imposible darle esta anchura, en la forma y con la regularidad que generalmente tienen en el país, hasta quedar practicable para carruajes, construyendo los puentes necesarios de madera ó de alambre colgante ó de mamposte- ría, á eleccion de los empresarios.

2.° La delineacion de este camino la hará la empresa procurando conducirlo por la vía más directa, pudiéndolo desviar algo de esta direccion para evitar obstáculos naturales.

3.° Sin perjuicio de comenzar los trabajos en los términos que expresa el artículo 9.° dentro de dos años contados des-

de la fecha de esta escritura, la compañía presentará al supremo gobierno los reconocimientos, el plano y los presupuestos del camino, fijando definitivamente el derrotero que debe seguir, en vista de lo cual se fijará el tiempo en que los empresarios deben concluirlo, en que no bajará de cinco años ni pasará de diez.

4.° El supremo gobierno cede á la empresa la parte del camino que tiene hecha desde la garita de San Antonio Abad hasta el término final.

5.° Si el camino hubiere de desviarse del trazo actual, el supremo gobierno cede á la empresa los terrenos de propiedad pública que sea necesario ocupar.

6.° Para la construccion del camino el supremo gobierno concede á la empresa el producto de los peajes establecidos y que se establezcan, así como el de cualquier derecho de tránsito (que se aplique al fomento de las vías de comunicacion) por un término que no bajará de cincuenta años, pero que se fijará definitivamente cuando se marque el derrotero de que habla el art. 3.°, y con vista de los rendimientos de los peajes establecidos.

7.° La recaudacion y administracion de los referidos peajes y de los derechos á que hace referencia el artículo anterior, quedarán exclusivamente á cargo de la empresa, pudiendo establecer las garitas correspondientes con sus respectivos contrapeajes, en los puntos que estime necesarios para evitar el fraude de las veredas y caminos de travesía, dando cuenta de ello al supremo gobierno y arreglándose en el establecimiento de las oficinas, en las tarifas y en los cobros á las leyes vigentes.

8.° Los empresarios podrán traer si les conviene, algunos operarios extranjeros, súbditos de una nacion que se halle en paz con la República, para que trabajen en el camino; estos operarios á su entrada por los puertos, gozarán de las franquicias concedidas por las leyes de colonizacion.

9.° Dentro de los tres meses siguientes á la fecha de esta escritura, los empresarios comenzarán los trabajos del camino, y previo aviso al supremo gobierno por escrito, al comenzar los trabajos se pondrá á la empresa en posesion y percepcion de los peajes, y en su libre y franca administracion, comenzándose entonces á contar los plazos de que hablan los artículos 3.° y 6.° de este contrato, é imputándose siempre los dos años que se conceden para los reconocimientos, conforme al repetido artículo 3.°

10.° Siempre que por alguna causa imprevista de revolucion, calamidad pública, ó fuerza mayor, se paralicen los trabajos en el camino, ó el libre cobro de los peajes y derechos, la cantidad de tiempo perdido se fijará claramente entre el gobierno y la empresa cuál es, y ese periodo no se tendrá como trascurrido para los efectos de este contrato, sino que anotándose en esta escritura, se tendrá como una próroga de los términos y plazos establecidos.

11.° Si la empresa suspende los trabajos del camino durante cien dias útiles sin causa suficiente, es nula y de ningun valor esta concesion, y sin tela de juicio, entregarán al gobierno las oficinas de peajes, y quedarán en su provecho el camino y todo género de obras, sin que pueda exigirsele remuneracion de ninguna clase. La empresa llevará cuenta exacta justificada de los gastos que erogare y de lo que recaude por peajes, y llegado el caso de este artículo deberá probar que ha desembolsado todo el producto de los peajes hasta aquel dia, y además cincuenta mil pesos de sus fondos, los que dará por perdidos á beneficio del supremo gobierno.

12.° Si al liquidar la cuenta de que habla el artículo anterior, resultare que no están gastados todos los fondos, ó si éstos están totalmente invertidos, mas no todos los cincuenta mil pesos, la cantidad que en cualquier caso faltare la satisfara en numerario la empresa al supremo gobierno. Para el cumplimiento de esta condicion, se especificarán en la escritura cada uno de los empresarios y las fincas que les pertenecen, las que quedan hipotecadas especialmente por la suma que á cada uno correspondá.

13.° El Supremo Gobierno se obliga de la manera más solemne y eficaz, á conservar por el tiempo estipulado por la empresa, en la libre, quieta y pacifica posesion del camino, y de la cobranza, percepción y administracion de los peajes y demas impuestos que puedan decretarse, y á defenderlos en ella, de suerte que llegado el tiempo fijado, con solo el aviso que la empresa dé á las respectivas autoridades políticas locales, de haber arreglado las garitas y comenzado el cobro de los peajes, las mismas autoridades estarán obligadas á librar las órdenes correspondientes para que se haga efectiva la cobranza, cuidando de su ejecucion.

La comision pide á V. E. atentamente, se sirva poner este asunto en conocimiento del Exmo. Sr. Presidente sustituto, para obtener la suprema aprobacion que de

sea manifestar en junta general á los propietarios de ambos distritos, para los fines que son consiguientes, y protesta á V. E. los respetos de su consideracion.—Dios y Libertad. México, Agosto 2 de 1856.—*Benito G. Lamadrid.—Joaquin Garcia Icazbalceta.—Peña Hermanos.—Miguel Mosso.—Luis P. Palacios.—José Mariano Campos, secretario.—Exmo. Sr. Ministro de Fomento.*

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5.ª—Quedan aprobadas por el Supremo Gobierno las propuestas que han presentado vdes. con fecha 2 del actual, como hacendados de los distritos de Cuernavaca y Morelos, y bajo las cuales se comprometen á abrir un camino carretero de México al puerto de Acapulco, de las dimensiones y conforme á las demas circunstancias que expresan las citadas propuestas.—Lo que comunico á vdes. para su inteligencia, y con el fin de que procedan á formalizar el contrato correspondiente.—Dios y Libertad. México, Agosto 9 de 1856.—*Silico.*—Sres. D. Benito G. Lamadrid, D. Joaquin Garcia Icazbalceta, D. N. Peña, D. Miguel Mosso, D. Luis P. Palacios y D. José Mariano Campos, secretario.

Exmo. Sr.—Para que los propietarios de haciendas de caña en los distritos de Cuernavaca y Morelos se hagan cargo de la construccion de un camino carretero desde México hasta el puerto de Acapulco, segun las bases acordadas con V. E., que en comunicacion separada de esta misma fecha se remiten á ese Ministerio de Fomento, es indispensable que el Supremo Gobierno tenga á bien aprobar como parte reservada de las mismas bases, las dos cláusulas siguientes:

1.° Siempre que los distritos de Cuernavaca y Morelos dejen de pertenecer por cualquiera causa al Estado de México, cesan, respecto de los empresarios, las obligaciones que contraen en el convenio de construir un camino carretero desde México hasta el puerto de Acapulco, y se procederá á liquidar la suma invertida por éstos, la que con deduccion de lo que se hubiere cobrado por peajes, les será satisfecha por el Gobierno al contado y en moneda efectiva.

2.° Como casi la totalidad de los socios

de la empresa, no cuenta con mas recursos para llevarla á efecto que los productos de sus fincas, se estipula, que en el caso de que se paraliquen del todo ó en gran parte la marcha de las fincas referidas, que son las haciendas de caña en los distritos de Cuernavaca y Morelos, sea porque los operarios se rehusen al trabajo, ó porque los terrenos sean invadidos por los pueblos, ó porque una medida general entorpezca la libre posesion y administracion de los propietarios, ó por cualquiera otra causa independiente de la voluntad de éstos, cesarán en tal caso las obligaciones que contraen en el contrato, y se procederá á lo que previene la cláusula anterior. La declaracion de haber llegado este caso, será hecha por la Suprema Corte de Justicia, sin necesidad de juicio, previas las averiguaciones correspondientes y oidas las razones alegadas por ambas partes.

La comision central de propietarios de Tierra Caliente, al elevar á V. E. la presente nota para conocimiento del Exmo. Sr. Presidente sustituto, confia en que ese Ministerio tendrá á bien comunicarle la suprema aprobacion que recaiga, conforme á lo convenido con V. E. y para los fines que importen á los propietarios de ambos distritos.—Dios y Libertad. México, Agosto 2 de 1856.—Benito G. Lamadrid.—Joaquin G. Icazbalceta.—Peña Hermanos.—Miguel Mosso.—Luis P. Palacios. José Mariano Campos, secretario.—Exmo. Sr. Ministro de Fomento.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República mexicana.—Seccion 5ª.—Con el objeto de que procedan vdes. á formalizar el contrato para la apertura del camino de México al puerto de Acapulco, segun las bases que han presentado con fecha 2 del actual, y han sido aprobadas por el Supremo Gobierno, él mismo se ha servido aprobar tambien las dos cláusulas que como parte reservada de las indicadas bases constan en el diverso oficio que han dirigido vdes. á este Ministerio el dia 2 del presente mes.—Dios y Libertad. México, Agosto 9 de 1856.—Siliceo.—Sres. D. Benito G. Lamadrid, D. Joaquin G. Icazbalceta, D. N. Peña, D. Miguel Mosso, D. Luis P. Palacios y D. José Mariano Campos, secretario.

Es copia. México, Junio 30 de 1857.—Manuel Orozco.

NOTICIA GENERAL SOBRE EL ESTADO QUE GUARDAN LOS CAMINOS Y PEAJES CONSIGNADOS Á LA ADMINISTRACION GENERAL DEL RAMO.—1857.

Exmo. Sr.

En cumplimiento de las superiores órdenes de V. E., para que por esta Administracion se formara una noticia del estado que guardan los ramos de caminos y peajes, tengo la honra de remitirla tan minuciosa como me ha sido posible, en atencion á que muchos de los pormenores que esta noticia contiene, me ha sido preciso procurármelos de los señores directores, quienes ó no los han remitido oportunamente, ó no los han dado absolutamente completos. Por tanto espero que V. E. se dignará disimular los vacíos que en ella encuentre, por las razones que dejo expuestas, y aceptar las protestas de mi respetuosa consideracion.

Dios y libertad. México, Junio 30 de 1857.—B. Quintana.—Exmo. Sr. ministro de Fomento, D. Manuel Siliceo.

ADMINISTRACION GENERAL.

La Administracion general de caminos y peajes, creada por la ley de 10 de Mayo de 1853, habia existido rigiéndose por disposiciones particulares dadas en determinados y especiales casos, sin que hubiera una ley ó disposicion general que fijara las reglas bajo las cuales debía gobernarse la renta. Era indispensable llenar este vacío que entorpecía en muchos casos la accion del Administrador y perjudicaba el buen servicio público, por la necesidad de hacer á cada paso consultas ó recabar autorizaciones para asuntos que tal vez tenian el carácter de urgentes; ese vacío ha sido llenado por el reglamento provisional aprobado por V. E. con fecha 11 de Mayo.

Entre las reformas que por él se introdujeron, la primera es la de la planta de Administracion general, en la que se ha disminuido el número de empleados. Cuando me encargué de la Administracion, su planta importaba doce mil seiscientos noventa y dos pesos anuales, á los que unidos mil ochenta que se pagaban á tres auxiliares, resultaba un gasto anual de trece mil ochocientos setenta y dos pesos. Hoy la planta importa nueve mil novecientos cincuenta y dos pesos, resultando en con-

secuencia una economía de tres mil novecientos veinte, cada año. Quedó en virtud del mismo reglamento suprimida la plaza de inspector general, y creadas cuatro de visitadores que sustituyen ventajosamente á aquella, como V. E. ha tenido ocasion de observarlo con motivo de los diversos asuntos con que le he dado cuenta, y que han sido resultado de las visitas practicadas.

Como consecuencia del reglamento á que me acabo de referir, se expidieron tambien en calidad de provisionales, el interior de la oficina de mi cargo, que ha organizado de una manera conveniente sus labores: el de recaudaciones y contra-peajes, que ha fijado á los empleados en esas oficinas, las reglas á que deben sujetarse en el cumplimiento de sus deberes, y el orden que deben observar, tanto en el interior de aquellas, como en la manera de hacer el cobro y de tratar los negocios de la renta; y el de visitadores, que arregla la manera de practicar las visitas y determina las obligaciones y facultades de esos empleados.

El movimiento de caudales de la renta de mi cargo, en el año de 56 segun el estado adjunto, asciende á cuatrocientos cuarenta y dos mil setecientos noventa y seis pesos, noventa y nueve centavos, en cuya suma están comprendidos treinta y tres mil ochocientos veinticinco pesos, ministrados por las agencias del Ministerio del digno cargo de V. E., en esta forma:

Agencia en Tepic.

Entregó para obras de Mochitiltic á San Blas.....\$ 22,325 00

Agencia en Veracruz.

Entregó para obras de Perote á Veracruz.....\$ 11,500 00

El total de obras de los caminos en 1856, asciende á 316,214 56 es. segun el pormenor siguiente:

De México á Puebla.....	31,461 40
De Puebla á Perote.....	19,731 51
De Perote á Cerro Gordo.....	16,764 25
De Cerro Gordo á Veracruz.....	26,744 50
De Amozoc á Veracruz por Orizava.....	69,099 92
De Atlixco á Izúcar.....	1,415 57
De México á Cuernavaca.....	17,537 17
De Cuernavaca á Ixtla.....	63 50
De México á Toluca.....	16,310 91
De México á Monte-Alto.....	12,780 87
De México á Arroyozarco.....	19,128 50
De Arroyozarco á Querétaro.....	12,990 59

De Querétaro á Guanajuato.....	7,170 42
De Guanajuato á Lagos.....	4,284 86
De Lagos á Guadalajara.....	5,276 89
De Guadalajara á Mochitiltic.....	7,552 84
De Mochitiltic á San Blas.....	22,334 73
De México á Tulancingo.....	23,786 68
De Acámbaro á Morelia.....	1,779 45

Lo gastado en el presente año, no puede fijarse, por no haberse recibido hasta hoy algunas de las cuentas de las direcciones de caminos, correspondientes á diversos meses anteriores, y solo se tiene noticia de las que siguen:

De México á Puebla.....	2,110 68
De Puebla á Perote.....	15,378 17
De Perote á Veracruz.....	28,844 95
De Amozoc á Veracruz por Orizava.....	33,957 94
De Atlixco á Izúcar.....	00 00
De México á Cuernavaca.....	00 00
De Cuernavaca á Acapulco.....	64 94
De México á Toluca.....	00 00
Camino de Acámbaro.....	969 54
De México á Monte-Alto.....	3,977 00
De Mexico á Arroyozarco.....	7,259 38
De Arroyozarco á Querétaro.....	6,719 01
De Querétaro á Guanajuato.....	3,746 28
De Guanajuato á Lagos.....	1,917 48
De Lagos á Guadalajara.....	1,046 89
De Guadalajara á Mochitiltic.....	9,662 29
De Mochitiltic á San Blas.....	3,605 18
De México á Tulancingo.....	9,170 21

Las partidas en blanco resultan de que los directores de los caminos, no han remitido las cuentas correspondientes á los meses respectivos.

Comparando los productos de un semestre de 55, con igual tiempo de 1857, resulta, que la renta de mi cargo ha tenido un aumento de 20.40 centavos por ciento, segun la siguiente

Demostracion.

Los peajes recaudados en el primer semestre de 1857, segun los datos recibidos hasta hoy ascienden á.....\$	199,674
En igual tiempo de 1856 á.....	163,826

Aumento en 1857.\$ 35,848 = 22 p 8

Los sueldos y gastos, segun los mismos datos,