

ceder ó enajenar libremente las mismas acciones que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan nunca se ventilarán y decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad, como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar según las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este contrato.

13. Los reos que fueren condenados á obras públicas en los Estados por donde pase el camino, se destinarán á éste, según el reglamento especial que se forme, de acuerdo con el Ministerio de Fomento.

14. Todos los terrenos que legalmente adquiera la empresa del camino, por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpétua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que mas adelante se especificarán, caduque el privilegio general, la empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores y del tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

15. Se entregará á D. Antonio Escandon el tramo de camino de fierro construido de Veracruz á San Juan, con todas las existencias y materiales que tenga, así como los objetos que para él se hayan encargado hasta esta fecha. Al hacerse la entrega, un perito nombrado por ambas partes, ó uno por cada una de ellas, procederán á apreciar el indicado tramo, según el estado que tenga, y el valor que resulte, unido al de la calzada de Guadalupe, se pondrá á disposicion del Ministerio de Fomento, en acciones, bajo los mismos términos y condiciones con que se emitan al público. Los peritos, ántes de todo otro acto, procederán á nombrar un tercero para el caso de discordia.

16. De dichas acciones, D. Antonio Escandon queda obligado á comprar al gobierno por su valor total y en dinero efectivo las que pestenezcan á éste; en el concepto, de que si ellas importan menos de setecientos cincuenta mil pesos, el comprador dará siempre esta suma, y si excede de ella, exhibirá igualmente el ex-

ceso. Del aprecio que ahora hagan el pe-

rito ó peritos que se nombren, conforme al artículo anterior, no podrá haber reclamacion, por ninguna de las partes, en tiempo alguno.

17. D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de seis años, estarán en uso para el público treinta leguas mexicanas, á lo ménos, de ferrocarril en la ruta general: de ellas, veinticinco partirán del puerto de Veracruz en direccion á la capital, y las cinco restantes de ésta para el puerto. Si faltare á esta estipulacion, incurrirá en una multa de ciento cincuenta mil pesos fuertes, cuyo pago garantizará á satisfaccion del Ministerio de Fomento, ántes de quince dias de expedido el presente decreto.

18. Para que lo convenido en el artículo precedente pueda tener su cumplimiento, se procurará empeñosamente, que dentro del término de ocho meses, á lo más, contados desde esta fecha, estén hechas las exploraciones del terreno, y levantados por los ingenieros los planos que marquen la direccion general del camino de México á Veracruz, á fin de que presentados que sean al Supremo Gobierno, pueda recaer sobre ellos la aprobacion de que habla el artículo 10. La direccion del camino de México al Pacífico, se fijará despues de concluidas las treinta leguas de que habla el artículo anterior.

19. Para auxiliar el Supremo Gobierno la construccion del tramo á que se refiere el art. 17, se creará un nuevo fondo consolidado de deuda pública, del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos que se denominarán: "Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México." Este fondo ganará el rédito de un cinco por ciento anual; y el capital será pagado en el espacio de cincuenta años, amortizándose cada año un dos por ciento. Los bonos de este nuevo fondo se entregarán á D. Antonio Escandon como propietario del privilegio.

20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de dicho rédito de cinco por ciento, y la amortizacion de dos por ciento de capital, se harán siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamás ni otro de estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decrete respecto de la deuda nacional. Y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia, por el término necesario para que quede amortizada esta deuda, la mitad de lo que produzca el 20 p^s que en las aduanas marítimas se cobra, conforme

á la ordenanza de 21 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento. En virtud de esta aplicacion y apropiacion, la empresa del camino de fierro percibirá en las aduanas marítimas la expresada mitad, la cual en ningun evento ni por ningun género de contrato podrá dejar de ser exhibida por los causantes para la empresa del camino. Con insercion de este artículo se harán las comunicaciones respectivas á las aduanas marítimas, para que en todo caso obren con arreglo á él, bajo pena de responsabilidad.

21. Cada seis meses se liquidará lo que la empresa del camino haya recibido por la consignacion de que hablan los artículos anteriores. Si excede de lo necesario para pagar el rédito y la amortizacion, que quedan establecidos, la empresa del camino devolverá al Ministerio de Fomento el exceso: si no alcanzare, se expedirán desde luego por el Ministerio de Hacienda las órdenes correspondientes, para que el deficiente se cubra por la parte del producto de aduanas marítimas, que no está aplicada al Ministerio de Fomento, ó por cualquiera otra renta nacional que entónces se convenga con la empresa; pues en todo caso es obligacion de la nacion, que el rédito estipulado se pague exactamente, y que se haga sin falta la amortizacion anual del capital que queda convenida.

22. No siendo el ánimo del gobierno que, por la creacion del nuevo fondo consolidado, se aumente, ni en un peso, la suma de la deuda nacional, la empresa del camino queda obligada á presentar en la tesoreria general, para su amortizacion, títulos de la actual deuda interior, por valor de los ocho millones de pesos que se le entregarán en bonos del nuevo fondo. La presentacion en la tesoreria, la hará la empresa dentro de los plazos siguientes: tres millones de pesos en todo el año próximo de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes; pero los réditos de todos los ocho millones dejarán de correr contra el erario, luego que se entreguen á D. Antonio Escandon los bonos del nuevo fondo. La obligacion que en este artículo contrae, la afianzará tambien á satisfaccion del ministerio de Fomento.

23. Además de la multa á que se refiere el art. 17, perderá el Sr. Escandon el privilegio y el fondo especial consignado para el pago de réditos y amortizacion del capital de los nuevos bonos.

24. D. Antonio Escandon, á los dos meses de que el Supremo Gobierno haya apro-

bado los planos que levanten los ingenieros, comenzará sin demora la construccion del tramo de que habla el art. 17. Es obligacion suya mantener, durante los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

25. Concluido que sea el expresado tramo, se fijarán por mútuo acuerdo, entre el Supremo Gobierno y la empresa, los plazos, modo y términos en que han de ejecutarse los demas tramos en que se divide la ruta total. En el caso de que despues de dos meses no puedan convenirse, ocurrirán al medio establecido en el artículo final de este decreto para los casos de diferencia.

26. Las obligaciones que contrae la empresa del camino de fierro, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán si, no obstante lo estipulado en los artículos 20 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna para el pago del capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la empresa por solo el tiempo que dure el embarazo, ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la empresa, para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se le originen.

27. Tendrá tambien la empresa la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la empresa puede establecer para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir para esto de obstáculo.

28. El Supremo Gobierno percibirá el veinte por ciento de las utilidades que obtenga la empresa, teniéndose por tales utilidades, el sobrante que resulte de los gastos generales de conservacion y locomocion, y del seis por ciento anual que se aplique en calidad de réditos, á los capitales invertidos en el camino.

29. Difrutará tambien el Supremo Gobierno la baja de una mitad de los precios que por tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones y tropa que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que

en esta parte pudieran acaso cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conducion de trenes ó municiones, deberá librarse orden especial y determinada del Ministerio de Fomento para los directores de la línea.

30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la empresa barreras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la empresa por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

31. El Supremo Gobierno de la nacion y los Gobiernos de los Estados y autoridades locales, impartirán á la empresa, sin necesidad de orden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilio en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

32. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la empresa, y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despojado y con asalto.

33. El privilegio que hoy posee D. Antonio Escandon, caduca: 1.º por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó parte, á un gobierno extranjero; 2.º por hipotecar el privilegio mismo á cualquier individuo ó corporacion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y 3.º, por no cumplir con las obligaciones que le imponen los artículos 17 y 24 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones conforme al artículo 12, ni el que puedan hipotecarse los trozos de camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

34. La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los artículos 17 y 23.

35. En el puerto de Veracruz tiene la empresa facultad: 1.º De construir dentro de la plaza almacenes á lo largo de la muralla, la cual puede variar previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de

la Guerra. 2.º De construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento. 3.º De hacer entrar una locomotora de servicio dentro de la ciudad, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un incendio. La empresa será responsable por los perjuicios que este remotísimo accidente pudiere causar.

36. La empresa del ferrocarril construirá en la ciudad de México una Penitenciaría y una Casa de Inválidos, sobre planos que serán aprobados por el Gobierno. El costo de ambas obras no bajará de un millon de pesos, y deberán estar concluidas dentro de los seis años que se fijan en el artículo 17 del presente decreto. Por el mismo término, y para auxiliar la construccion de dichas obras queda apropiado á la empresa el sobrante que haya en el fondo de Minería, despues de cubierto el rédito de tres por ciento de los capitales á que está hipotecado, la asignacion que hoy disfruta el Seminario de Minería, y los gastos de la oficina del ramo. Esta entregará directamente á la empresa el indicado sobrante, sin necesidad de nueva prevencion al efecto.

37. Si al terminar los seis años, los edificios no estuvieren concluidos, se procederá á apreciar la parte que falte, y el empresario tendrá la obligacion de pagar esa diferencia, así como una multa de cincuenta mil pesos. Esta estipulacion se afianzará competentemente por el empresario.

38. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la empresa. Dichos árbitros antes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero, no habrá apelacion ni recurso alguno.

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

Y lo comunico á V. para los efectos consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 31 de 1857.—Siliceo.

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

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

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

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

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

Art. 4.º Los bonos serán emitidos por la Tesorería general de la nacion y visados por el Ministerio de Fomento, entregándose al empresario del camino de fierro de Veracruz á México y á un puerto del Pacífico, en cambio de ocho millones de pesos, en títulos de la deuda interior, segun la forma y términos prescritos en decreto de esta fecha.

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

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

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

Y lo comunico á V. para su conocimiento y consiguientes efectos.
Dios y libertad. México, Agosto 31 de 1857.—Siliceo.

INFORME SOBRE EL FERROCARRIL DE VERACRUZ, QUE POR ÓRDEN DEL EXMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO, EMITE EL INGENIERO QUE SUSCRIBE.

1.º La parte del ferrocarril construida por los empresarios.

Cuando la empresa entregó la línea al supremo gobierno, se hallaba construido el tramo entre Veracruz y la Ribera de una longitud total de 11,408 metros; estaban terminados los edificios de la estacion principal, y en esta las diferentes vías para el servicio, así como los talleres de carpintería y maquinaria, pozo, columna hidráulica, bombas, rampas para la subida de los carros, plataformas, galeras, etc., etc.

2.º La cantidad que importó esa parte.

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

3.º La parte construida desde que entregaron los empresarios hasta que se encargó el ministerio de Fomento del ferrocarril.

En esa época, que abrazó desde Setiembre de 1851 hasta Diciembre de 1853, los trabajos debieron limitarse, á causa sin duda de la escasez de fondos, á la reparacion y conservacion del ramo ya concluido y á la prolongacion de la vía sobre un terraplen en terreno cenagoso de 550 metros de largo, 3,50 de altura media y 6 metros de anchura media, formando con 11,550 metros cúbicos de tierra trasportados de una distancia media de 800 me-

tros. En la estación principal se hizo también una caballeriza y una galera de madera cubiertas de pizarra.

4.º *La cantidad invertida en el entretimiento y construcción en ese tiempo.*

En el documento núm. 2 hallará V. E. que la jefatura de Hacienda de Veracruz entregó en esos veintiocho meses 101,402 pesos, á la cual suma agregados 15,917 pesos 2 reales 4 granos y 7,346 pesos 7 reales 6 granos, existencia que había en Setiembre de 1851, dan un total de..... 124,666 pesos 1 real y 7 granos.

5.º *Los adelantos obtenidos desde que el ministerio se hizo cargo de la obra, hasta el último día del mes de Noviembre próximo pasado.*

Para mejor inteligencia, he dividido en dos épocas la que abraza este periodo.

En la primera, desde Diciembre de 1853 hasta Setiembre de 1854, bajo las direcciones del Sr. coronel D. J. M. Durán, del Sr. general D. Miguel Blanco, del Sr. Coronel Inclán, del Sr. coronel Durán y del Sr. Coronel Espejo, se continuaron los trabajos de conservación se prolongó la vía sin arreglarse definitivamente 1,630 metros sobre un gran terraplen en ciénega, de 1,290 metros de largo, 5.50 de altura media y 10 metros de anchura media, y atravesando la toma del Molino por una cortadura de 650 metros de largo, 6 de profundidad media y 5 de ancho. Para formar dicho terraplen se invirtieron, según consta en la relación de trabajos de aquella época, 71,000^{m³} de tierra, de los cuales 25,000 se sacaron de la cortadura del Molino, 34,000 de la cortadura de la Ribera y 12,000 de los pozos adyacentes.

Se construyó un ramal de unos 1,300^m de largo sobre un terraplen de 1^m de altura y 4^m de anchura media, con 6,000^{m³} de arena y 1,000^{m²} de revestimiento de césped. Este ramal, partiendo de la estación principal, llegaba hasta la plazuela de la Caleta, en la cual se hizo además una rampa para la ascension de los carros y una garita de madera para el despacho. También se puso por cuenta del ferrocarril una puerta en la muralla de la plaza.

En la Tejería se hizo una casa de madera cubierta con pizarra, una doble vía, se colocó una plataforma y se principió un pozo. En el Molino se construyó una galera grande de palma y otra igual en Mata-Coyote.

Se desmontaron y rozaron 17,000^{m²} de superficie; se labraron 16,294 cuñas, 2,828 durmientes y se ejecutaron en diversos sitios 400^{m²} de mampostería.

Desde Setiembre de 1854 á 30 de Noviembre de 1855, el camino ha estado bajo la dirección del que suscribe.

Para prolongar la vía se han ejecutado los trabajos siguientes:

1.º Terraplen para alzar en una extensión de 2,000^m el que se había deteriorado por unas fuertísimas lluvias entre la Ribera y el Molino. Se echaron 72,600^{m³} de tierra, sacados parte de la cortadura del Molino y parte de la cortadura de la Ribera, á una distancia media de 900^m. Este terraplen se revistió formándole dos banquetas, con capas de césped superpuestas de 0,40 de espesor en una superficie de 48,000^{m²}.

2.º Se concluyó la excavación del Molino arreglando sus taluces, sacando de ella para el gran terraplen hácia la Ribera y para otro pequeño hácia la Tejería..... 50,700^{m³} de tierra.

3.º Un terraplen en ciénega de 330^m de largo, 1^m de altura y 22^m de ancho, con 3,630^{m³} de tierra y 4,200^{m²} de revestimiento de césped.

4.º Una excavación en terreno arcilloso (loma de la Tejería) de 42^m de largo, 2^m 95 de profundidad y 7^m 25 de anchura media, que produjo 8,972^{m³} 375 de tierra. En este tajo se revistió de césped una superficie de 1,050^{m²}.

5.º Un terraplen de 1,980^m de largo, 1^m 50 de altura y 5^m 50 de anchura media por 16,335^{m³} sacados del precedente tajo y de fosos adyacentes. Se revistió con 3,960^{m³} de embanquetado de césped.

6.º Una excavación en terreno parte arcilloso y parte arenoso, atravesando las lomas del Coyote, Santa Fé y primera de Santa Rita, de 2,600^m de largo, 1^m 75 de profundidad media, 10^m de anchura media; produjo 45,500^{m³} de tierra. En el fondo del tajo de Santa Fé, se revistió de césped una superficie de 7,200^{m²}.

7.º Un terraplen de 600^m de largo, 3^m 25 de altura media y 8^m de anchura media, con 15,600^{m³} de tierra y 3,850^{m²} de embanquetado de césped.

8.º La excavación de la loma de Santa Rita, tierra muy dura tepetatosa 400^m de largo 5^m de profundidad y 10^m de anchura media, produjo 20,000^{m³} de tierra.

9.º Terraplen, parte en buen terreno y parte en ciénega de 1,500^m de largo, 2^m de altura y 5^m 50 de anchura media; se invirtieron en él 18,000^{m³} de tierra, y se

revistió con 7,000^{m³} de embanquetado de césped.

10.º Excavación de la loma del Pando, tierra muy dura, 300^m de largo, 2^m 70 de profundidad y 7^m 70 de anchura media, con 22,500^{m³} de tierra y 2,600^{m³} de embanquetado de césped.

11.º Un terraplen, parte en terreno firme y parte en ciénega de 1,300^m de largo, 2^m 50 de altura media y 7^m de anchura media, con 22,700^{m³} de tierra y 2,600^{m³} de embanquetado de césped.

12.º Sobre todos los anteriores terraplenes y pasando por todos los tajos; con 4,344 carriles de 4^m 87 de largo, con 21,720 silletas, 38,440 clavos, 21,720 cuñas y 10,860 durmientes, se prolongó la vía férrea y arreglo definitivamente en una longitud de 10,580^m.

13.º Se comenzó un terraplen en medio de la ciénega, del cual se han hecho 250^m de largo, 4^m de ancho y 1^m de alto, con 1,800^{m³} de tierra sobre fajina.

14.º Para dejar libre el curso de las aguas, se construyeron cuatro puentes con 1,116^{m³} de mampostería sobre emparrillado y 11 alcantarillas grandes con vigas de zapote. Para la colocación de estos diversos puentes y en sus inmediaciones se abrieron zanjas de las que se sacaron 2,800^{m³} de tierra y que se revistieron con 1,200^{m²} de césped.

15.º Para desaguar la ciénega del Pando y para comunicar la laguna del mismo punto con el río de San Juan, se abrió una zanja de 900^m de largo 4^m de anchura media 1^m de profundidad de lo que se sacaron 3,600^{m³} de tierra.

16.º En la Tejería y entre loma de Santa Fé y el paso de San Juan se desmontó y limpió una superficie de 72,045^{m²}.

17.º En la estación de la Tejería se han hecho los trabajos siguientes: Se desbarató la doble vía que existía, y se arregló otra en la que caben veinticinco wagones de carga de cada lado: se construyó una banqueta para la descarga con 500^{m³} de mampostería y 202^{m²} de empedrado de guijarro.

Otra banqueta para pasajeros con 250^{m³} de mampostería y 202^{m²} de solado de ladrillo. Una cerca de madera pintada al óleo sobre zócalo de mampostería de 450^m de desenvolvimiento y 1^m 80 de alto, con siete puertas grandes. Se consolidó y dió otra distribución á la casa Estacion, aumentándole una pieza y adornando con lujo un local para los pasajeros. Dentro y fuera de la casa se ha solado con ladrillo una superficie de 628^{m²} y empedrado una de 185^{m²}. Se rodeó toda la Estacion con una cerca pren-

dediza de 467^m de desenvolvimiento en cerrando 4,789^{m²} de jardines con planta escogidas para recreo.

En la misma Estacion se ha hecho un pozo de 23^m de profundidad y 1^m 50 de diámetro, revisténdolo con 170^{m³} de mampostería, colocando en él una bomba doble y encima de ésta, sobre soportes de zapote, un gran recipiente de fierro para depósito de la columna hidráulica que también se colocó sobre mampostería.

18.º Para caballerizas, almacenes, etc. se construyeron ocho grandes galeras cubiertas de palma en la Tejería, Santa Rita y el Pando.

18.º En la Estacion principal de Veracruz se ha hecho lo siguiente:

Se desbarató la vía de la Caleta por incómoda, de poca utilidad, y porque costaba mucho su conservación á causa de las arenas que el viento constantemente arrojaba sobre ella.

Se desbarataron todas las vías del patio y se hicieron otras, dándoles nueva distribución mas á propósito para el servicio y alargándolas unos 250^m. Se alzó todo el terraplen del patio con 3,500^{m³} de tierra para proporcionar un declive á las vías y facilitar la salida de los trenes.

Se han instalado últimamente dos plataformas giratorias, y se ha principiado el ramal que debe ir hasta el muelle para la conducción de la carga, materiales, etc.

Se ha construido un corral, una caballeriza de 22^m de largo, con techo de pizarra y empedrada con guijarros, un tanque y un pozo para la mulada.

Se construyó una pieza de madera con techo de pizarra, y en ésta una fragua y un andamio nuevo de madera de zapote para el depósito del agua de la máquina.

Para la comodidad del paso de los carros y para facilitar su ascenso á los wagones, se ha construido fuera de la Estacion un puente de zapote y se alzó la rampa, empleando en esta 45^{m³} de mampostería, 48 durmientes de madera dura y 600^{m²} de empedrado.

Se cegó una zanja que atravesaba el patio de la estación y se hizo otra fuera de 250^m de largo, 4^m de ancho y 1^m de profundidad, en la que se colocó un puente de madera.

Se han reemplazado los solares del desembarcadero y los piés derechos que soportan la armadura, porque estaban podridos y todo amenazaba ruina.

Los espacios sobre las banquetas del desembarcadero y de las bodegas eran tan reducidos, que en el primero y en una de

las bodegas apenas entraban los wagones, y en otra no podían entrar: se amplió ese espacio rebajando las banquetas en una extensión de 250^m poniéndoles soleras y paralelos nuevos de zapote.

En el tramo antiguo entre Veracruz y la Ribera se han ejecutado bajo mi dirección, los trabajos de conservación siguientes:

Se han reemplazado 2,015 durmientes: se han puesto tres puentes nuevos de zapote, dos en la ciénega de la Hormiga y uno en la Ribera: se rozaron en toda la extensión de la curva grande y un poco mas adelante 6,600^m de monte: se han arreglado todos los fosos que en gran parte estaban cegados: se amplió el tajo de Casa-Mata, sacando de él y de los fosos que se hicieron en esa parte 905^m de arena; y para evitar que los nortes destruyeran los taluces y cegaran la vía, se revistieron de césped 2,800^m de superficie.

Se ha ampliado igualmente el tajo de la Ribera, sacándole 700^m de arena, formándole al pie de los taluces un embanquetado de césped de 800^m de volumen, y por fuera, á 7^m de los bordos superiores, dos fosos de 250^m de largo, 2^m de ancho y 1^m de profundidad, de los que sacaron 1,000^m de tierra.

Se alzó el terraplen de la Ciénega de la Hormiga, echándole 5,600^m de arena, sacados del tajo de la Ribera.

Ademas de las innumerables reparaciones y piezas nuevas que en los talleres de carpintería y herrería se han hecho al locomotor, á los wagones de transporte, á los de terraplenar, á las carretillas, palas, picos, etc., se han construido enteramente nuevos ocho carros de cuatro ruedas, cinco fuertes borriquetes de zapote con lanza de hierro, 26,886 clavos para sillas permanentes; 1,500 para provisionales, y se han labrado 15,300 durmientes para la vía y los puentes y 32,450 cuñas.

La vía se ha prolongado hácia el paso de San Juan de 10,580^m desde que la tiene á su cargo el Ministerio de Fomento.

6° *La suma gastada en este último tiempo en la conservación del mismo ferrocarril, con expresion de las cantidades que él ha producido.*

Por el documento número 3 se impondrá V. E. de que la agencia de ese Ministerio en este puerto ha entregado á esta Dirección \$367,924, 5 reales 6 granos que unidos á la existencia \$3,588, 4 reales 3 granos que resultó en Diciembre de 1855 y á

\$57,580, 7 reales 3 granos que han producido los trasportes, dan un total de 493,094, 1 real, de los que se han gastado en las obras de conservación y prolongacion..... \$419,673, 7 reales 9 granos.

A estos \$419,673, 7 reales 9 granos, habia que añadir el costo y flete de los materiales que por orden de V. E. se han contratado directamente en Bélgica por el señor encargado de los negocios de la República, y que han empezado á recibirse en este ferrocarril.

7° *La esperanza que hay de que esta importante obra adelante.*

Desearia Exmo. Sr. poder hacer á V. E. las mas halagüeñas promesas sobre este particular, pero debo decir que no sabria como justificarlas. Habiendo estado casi paralizados los trabajos de prolongacion por mas de diez y ocho meses, por falta de materiales, á pesar de que, para proporcionárselos, grandes y continuos esfuerzos ha hecho ese Ministerio, cuando una serie no interrumpida de desgracias ha venido á imposibilitar la llegada de los mas preciosos, á trastornar todos nuestros cálculos y á dejarnos sin seguridad sobre la época en que se han de recibir todos los que se necesitan, pareceria imprudente señalar el tiempo que seria suficiente para llevar el camino hasta San Juan. Son 2,450^m de vía los que faltan para llegar á ese punto, algunos terraplenes están principiados, y aunque la mayor parte de los trabajos se han de hacer en ciénega, creo poder afirmar á V. E. que estarán terminados completamente dos meses despues de reunidos todos los recursos y materiales.

8° *Un resumen de las máquinas, trenes y demas útiles que hay existente &c. &c.*

En el adjunto inventario hallará V. E. la totalidad del material de que actualmente dispone esta línea; los precios que figuran en él no son los que tendrían primitivamente los efectos á que se refieren, sino el que ahora les corresponde atendido su estado más ó menos. La suma de 57,403 pesos 3 reales 6 granos, que arroja dicho inventario, unida al costo de lo que se espera de Bélgica, dará por resultado el valor total de las anteriores.

El perentorio plazo que V. E. me señala para remitir esta noticia, me impide el añadir las observaciones que desearia, y

que creo conducentes á dar una perfecta idea del asunto que se trata.

Veracruz, Diciembre 6 de 1856. — S. Mendez.

DIRECCION DEL FERROCARRIL DE VERACRUZ A SAN JUAN.

Exmo. Señor.—Antes de informar á V. E. sobre los adelantos que han tenido las obras de este ferrocarril y las cantidades que para obtenerlos se han invertido desde 1° de Diciembre del año próximo pasado hasta el último día de Junio del presente, me parece útil recordar los puntos principales á que se contraia mi última memoria y eran los siguientes:

1° La antigua empresa construyó la parte de ferrocarril desde Veracruz á la Ribera de una longitud total de 11,408^m, y ese tramo, junto con la estación principal, talleres, almacenes y material de locomocion, que entregó al Supremo Gobierno, fué valorizado por mí en la cantidad de quinientos mil pesos.

2° Desde que el Supremo Gobierno recibió la parte construida por la empresa, hasta que de ella se hizo cargo el Ministerio de Fomento, es decir, desde Setiembre de 1851 á Diciembre de 1853, se invirtieron, entregados por la jefatura de Hacienda de este puerto, 121,077 pesos 5 reales 7 granos, casi únicamente en gastos de conservación.

3° Desde Diciembre de 1853 á Setiembre de 1854, época en que esta obra tuvo varios directores, se prolongó la vía sin arreglarse definitivamente en una extensión de 1,630^m; se construyó un ramal, partiendo de la estación principal hácia la plazuela de la Caleta, y se hicieron algunos otros trabajos de poca consideracion, gastando la suma de 103,065 pesos 3 reales, habiendo producido los trasportes en aquella época la cantidad de 2,185 pesos.

4° Desde Setiembre de 1854, en que me hice cargo de esta direccion, hasta 30 de Noviembre de 1856, los trabajos consistieron en desbaratar la vía de la Caleta por inútil, y de costosa conservación; volver á alzar el gran terraplen, construido en la época pasada y que las fuertes lluvias habian arruinado; abrir los tajos del Molino, Tejería, Coyote, Santa Fé, Santa Rita y el Pando, levantando los terraplenes intermedios y prolongando la vía en una extensión de 10,580^m; se construyeron ade-

mas cuatro puentes de mampostería y once de madera; se estableció la estación de la Tejería, se formó la de Veracruz, aumentándole vías y plataformas y alzando su nivel para la comodidad del servicio, y ademas de otras obras, para arreglar de una manera conveniente la parte antigua del camino; se puso en buen estado y aumentó notablemente el material de locomocion. En estos trabajos y en los trasportes se invirtieron 316,608 pesos 4 reales 9 granos de los cuales me entregó la Agencia del Ministerio 267,212 pesos 5 reales 6 gs. y produjeron los trasportes 49,395 pesos 7 reales 3 granos.

Paso ahora á informar á V. E. sobre lo que se ha hecho y se ha gastado desde Diciembre de 1856 á Junio de 1857 inclusive.

Estacion de Veracruz.

En el patio de la Estacion principal y en los almacenes se construyen 48^m de mampostería, 4,785^m de terraplenamiento, 5,950^m de revestimiento de césped y 292^m de empedrado con guijarros.

Ramal del Muelle.

En el ramal que parte de la Estacion principal y llega hasta la plazuela del Muelle, y que tiene 139^m de longitud, se hicieron 1,681^m de excavacion, 948^m de terraplenamiento, 1,754^m de revestimiento de césped, 203^m de empedrado con guijarro y 331^m de mampostería. Se invirtieron 274 pares de carriles, 2,192 silletas, 4,384 clavos grandes, 2,192 cuñas y 1,096 durmientes de zapote, de las maderas pertenecientes á la obra de introduccion de agua del Jamapa; se estableció una plataforma giratoria y una doble vía, y al lado de ésta se construyó una banqueta de mampostería, rodeada de vigas de zapote, para la carga y descarga de los efectos. Se construyeron en esta vía seis pasos á nivel con contra-carriles, 3 puentes de madera 50^m de cerca labrada y pintada al óleo; se abrió brecha á la muralla de la plaza, y en esta se colocó una puerta grande que se sacó de la muralla de la Caleta, tapando con mampostería el claro que quedaba.

En el Campo del Pando.

Se ha construido en la ciénega un terraplen que aun no llega á su altura definitiva, y cuyo volumen es de 47,441^m