4117 NC 5015 30.99

PROYECTO

DE

COMUNICACION OCEANICA

POR

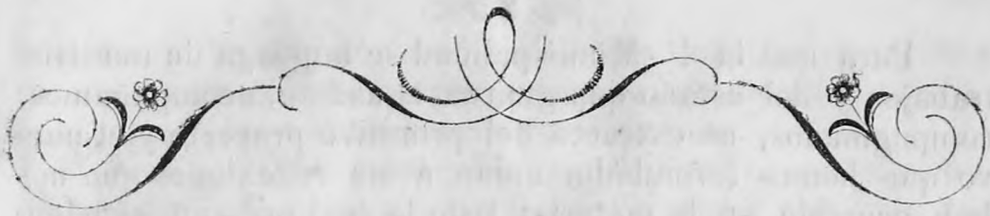
EL CENTRO DE LA REPUBLICA.

VERACRUZ.
Imprenta de J. M. Blanco.
1851.

A-6736

EX LIBRIS RICARDO BENJAMIN
SALINAS PLIEGO
1595
2004
XALMOLONGA
"HOMINIS STULTITIA
NON HABET LIMITES"

vc 5015 30.99



Patriótico Ayuntamiento:

TENEMOS el honor de comparecer ante la representacion de esta ciudad, con el carácter que nos dá el nombramiento conque nos honró el Sr. Gefe del Departamento, en consecuencia del encargo que le fué cometido en una junta popular, que tuvo lugar el 28 de Marzo próximo pasado, con el plausible fin de combinar la manera de poner en práctica la apertura de una via de comunicacion acelerada entre los mares Pacífico y Atlántico por este puerto y el rio Atoyac, desde Tepeje hasta Zacatula, en el mar del Sur.

Nos anima á dar este paso el natural deseo de que la representacion de la ciudad apoye con su poderoso influjo y tome una parte activa en la realizacion de este pensamiento, por mas que su forma no pueda aun presentarse perfecta; y no dudamos que nuestra peticion sea acojida favorablemente, por las muchas pruebas que tenemos de la ilustracion de esta P. Corporacion, y de sus vivas simpatías por la causa del progreso en general, de las mejoras materiales del pais y del adelanto y engrandecimiento de esta ciudad que tan dignamente representa.

Para que la P. Municipalidad se imponga de nuestros trabajos y del estado que guarda el asunto, acompañamos, compaginados, un extracto del primitivo proyecto y el nuevo que hemos formulado, unido á las reflexiones que nos han ocurrido en la materia; todo lo cual presenta suficientes luces para que pueda juzgar con exactitud de la marcha que hemos seguido y de los fundamentos en que apoyamos nuestra esperanza de que no serán perdidos los trabajos y esfuerzos que se consagren á la realizacion de una idea, que puede ser acaso la única que, salvando al pais de un riesgo positivo é inminente, eleve á Veracruz á la altura que merece por sus servicios, su patriotismo y sus virtudes.

Ademas de todo aquello que juzgue necesario y conveniente promover la P. Corporacion en pro del proyecto, si se digna acojer nuestra peticion, nosotros le suplicamos respetuosamente admita los cuatro puntos cardinales en que nos hemos fijado:

1º Nombramiento de la comision que debe ir á Jalapa, Puebla y México con el encargo expresado en el proyecto, y las mas instrucciones que juzgue convenientes la P. Corporacion.

2º Apertura del registro de accionistas para la empresa, bien sea por la misma Corporacion ó por una casa respetable á quien se lo encomiende, bajo los siguientes principios ú otros semejantes:

Primero. La inscripcion solo importa compromiso por hoy, y este compromiso no será transitivo á otra empresa, si la de los Estados no tiene efecto.

Segundo. Las exhibiciones se harán en cuatro partes iguales, siendo la primera luego que se hayan hecho los arreglos entre los gobiernos de los Estados y el general, y que esté instalada la Junta directiva, y las tres restantes cuando la misma Junta lo determine, bajo el concepto que no habrá mas de una en un año.

Tercero. Que las acciones son personales, y no se podrán traspasar sin conocimiento de quien tenga el registro para la correspondiente anotacion.

Cuarto. No se darán los títulos de las acciones hasta que se haya enterado la última exhibicion.

Quinto. El capital será de 8.000.000 de pesos, incluyendo los valores que entere el Gobierno general y los de los Estados.

Sesto. Para pertenecer á la Junta directiva se necesita la representacion de veinte acciones, por lo menos, y haber pagado las exhibiciones requeridas.

Séptimo. Todo accionista, por sí ó en representacion, tiene voto activo en las elecciones, siempre que haya pagado lo que le corresponda.

Octavo. La inversion anual en la obra no bajará de un millon de pesos.

Noveno. Si se contrata un empréstito, servirá de garantía toda la propiedad de la empresa, y no se dará ningun dividendo á los accionistas de lo que produzca el camino, mientras no esté cubierto el capital y réditos debidos á los accionistas.

3º Que el P. Ayuntamiento dé ejemplo y estímulo, tomando en su nombre y de sus fondos un número respetable de acciones.

4º Que al mismo tiempo escite á las demas Municipalidades de dentro y fuera del Estado, á que se inscriban con el mayor número que les aconseje su patriotismo y les permitan sus recursos.

Las convicciones que obran en nosotros y las razones que tenemos para obrar, pedir y esperar, se hallan sucintamente expresadas en la recopilacion que acompañamos de nuestros trabajos; por lo cual omitimos repetirlas aquí para no cansar la atencion de la P. Municipalidad. Si se presentan en el ánimo de los dignos Capitulares que la componen con el mismo aspecto que en el nuestro, y si son bastante fuertes para inclinar su voluntad en favor de nuestra solicitud, que no lleva mas interes que el procomunal, se verán lisonjeados nuestros mas ardientes deseos por el bien y adelanto del pais, y el pais, á quien tanto bien se le hace, no podrá olvidar nunca que la Municipalidad de Veracruz le evitó su completa ruina y puso la primera piedra en el edificio de su futuro engrandecimiento.—Heróica Veracruz, Mayo 5 de 1851.—*José Luelmo.—Cayetano Becerra.—Angel Lascurain.—Mariano Pasquel.—José F. de Eizaguirre.—I. R. Cardeña.—G. Hoppenstedt.*

INTRODUCCION.

Cuando en todas partes y bajo todas las zonas la inteligencia humana se va abriendo paso y separando con mano firme las tinieblas de la ignorancia que la han rodeado; unas veces unida é identificada con el tiempo, como el mejor guia y consejero, otras dejándolo atras con sus lentos y mesurados pasos, para abreviar las distancias y precipitar los acontecimientos; cuando todo va mejorando, en progresion tal que admira al que por un momento separa la vista de la marcha que sigue la humanidad; cuando casi no hay un solo pais que no coopere, ó por lo menos ceda al impulso universal, y se deje llevar por la corriente del progreso que se encamina hácia la perfeccion humana, se hace muy notable el estado que no participa de estas tendencias, apareciendo entre las olas de la corriente de los pueblos, á quienes domina un solo pensamiento, como una roca que quiere oponerse al potente curso de su torrente, que no conoce mas límites que lo imposible, ni vé otro término que lo infinito.

México ha dejado marchar por delante al tiempo quedándose estacionario, y acaso atónito de estupefaccion, sin poder comprender la sucesion de las épocas, que marcan cada adelanto y cada descubrimiento, ni conocer el agente de un movimiento tan activo, tan veloz, y siempre en un sentido: el progreso. Pero sí hasta ahora ha sido así, si ha marchado con pasos de plomo, oponiéndole una resistencia, nacida de añejas preocupaciones, debe suponerse que ha llegado el dia en que varie de ideas y que, conociendo sus errores, se apresure á enmendarlos. Hasta ahora nunca habia habido tanto fundamento para creerlo, ni tanta razon para esperarlo, porque no se habia visto en un caso en que, no solo lo inclina á obrar la conveniencia sino que lo impele la necesidad.

Demasiado conocidas y probadas están las ventajas que traen al comercio, á las artes y á la industria las comunicaciones por caminos de fierro para que nos detengamos en ponderarlas. Y si son tan grandes y positivas en otros paises donde hay buenos caminos carreteros, canales y rios navegables, en el nuestro lo serán mucho mas, porque carecemos casi totalmente de estas vias, y porque las distancias de una á otra poblacion son tan grandes que, entre algunas, en ciertas épocas del año, son imposibles las comunicaciones. Los caminos de fierro, pues, facilitan la apertura de otros carreteros que los busquen en sus derroteros desde las poblaciones inmediatas, para dar salida á sus respectivas producciones, dando así grande impulso al comercio, animacion á las artes, y vida y estímulo á nuestra naciente agricultura, por la permuta fácil y barata de los artículos de que ahora abundan algunos pueblos, mientras que el vecino carece de ellos, sin podérselos procurar por lo dificil y caro del trasporte.

Ademas de esta innegable conveniencia, hay una necesidad estrema, apremiante, á la que es menester acudir con presteza y eficacia si nos queremos salvar de una ruina inminente y positiva. El proyecto de comunicacion de los dos mares, Pacífico y Atlántico, por el itsmo de Tehuantepec, debe considerarse como un hecho consumado, á pesar de la última resolucion del Senado, porque se ocupa de su realizacion un pueblo laborioso, activo é inquieto como el de los Estados-Unidos del Norte, que todo lo emprende y lleva á cabo si le ofrece utilidad; que no retrocede ante las dificultades, sino que trabaja hasta vencerlas, y que no conforme con vivir siempre en un lugar, siguiendo una vida monótona y sin variacion, decampa muy fácilmente y sacrifica sus comodidades al gusto de ir á ocupar un palmo de tierra donde haya algo de nuevo y de original.

Abierta aquella comunicacion, y con ella todas las facilidades que un desierto ofrece al contrabando, el comercio de esta parte del pais recibe el golpe mas fuerte que se le puede dar con la apertura de un puerto que puede rivalizar tan ventajosamente con estos.—Tras la ruina del comercio, se sigue la de las artes y de la industria, y el pueblo entonces, pobre y debilitado, tiene que sucumbir sin poderse resistir, y llegará muy pronto á confundirse y desaparecer entre otro que sigue siempre *adelante*, *adelante*, generalizando sus costumbres, su religion, su idioma, y destruyendo toda otra raza que no sea la suya.

Si queremos oponernos y hacer la resistencia que puede salvarnos, no nos queda otro medio que acometer una empresa que rivalice con aquella, abriendo por el corazon del pais la proyectada comunicacion entre ambos mares.

El interes general y el particular, íntimamente afectados, tienen que unirse, íntimamente tambien, por el instinto de su propia conservacion. Parece que la voz está dada, y en todo el ámbito de la República se discurre y se piensa en el sentido que llevamos apuntado. Veracruz no podia quedar sorda á este llamamiento sin desmentir su fama, y por el órgano de un pequeño número de sus ciudadanos contestó á la voz de salvacion, progreso, adelanto.

EXTRACTO del proyecto presentado en la junta popular verificada en esta ciudad el 28 del próximo pasado, para la comunicacion del mar Atlántico con el Pacífico por el centro de la República, explicado en los artículos siguientes:

1.° La comunicacion inter-oceánica comenzará por el ferro-carril formado en los suburvios de esta ciudad, continuando éste por el derrotero que sea mas apropósito hasta la inmediacion de la parte navegable del rio Atoyac. En éste se harán las obras que sean necesarias de canalizacion hasta la desembocadura en el Pacífico.

2.º Para la realizacion de la obra que se propone, se solicitará del Supremo Gobierno se convoquen inmediatamente empresarios de dentro ó fuera de la República, que bajo las estipulaciones menos onerosas se hagan cargo de ella.

Si no se presentare postor, formarán la empresa los Estados mas centrales como son los de Veracruz, Puebla, México y Guerrero, cuyo desempeño estará sometido á una junta general nombrada por ellos, y las particulares que á ésta le parezca bien nombrar, cuyo desempeño de una y otra será gratuito.

3.º En el caso de ser empresarios los Estados, se solicitará del Supremo Gobierno el privilejio respectivo, y se provocarán accionistas de dentro y fuera de la República, siendo cada accion de cien pesos, exhibidos por cuartas partes en tres años, anticipándose la primera.

Se solicitará igualmente del Supremo Gobierno se consignen á esta obra las cantidades que se cobren en esta aduana marítima con el nombre de avería, y ademas la imposicion de 1 por 100 de todos los efectos que se importen por este puerto, inclusos maquinarias, algodones &c., y el número de presidiarios, y con los demas recursos que le sea posible auxiliar la empresa.

Las pensiones que se establezcan para costear esta obra disminuirán ó cesarán en proporcion de las acciones que se presenten.

La cantidad total que se recaude por dichos derechos, y el importe de la parte del ferro-carril hecho, inclusas las existencias pertenecientes al mismo camino, formarán el número de acciones que representará el mismo Gobierno.

4.º Los Estados empresarios señalarán los fondos conque deben concurrir, ya sea por los que tengan ya creados ó los que estimen convenientes crear, y las cantidades que suministren formarán el número de acciones que ellos representan.

Ademas auxiliarán la obra en los mismos términos que queda indicado en el artículo anterior.

Para emprenderla, si los Estados fueren los que se hicieron cargo de ella, se procurá un préstamo dentro ó fuera de la República, de la cantidad que se crea muy necesaria, inter se reunen los fondos de que tratan los artículos 3.º y 4.º, y para que el interes no pase del permitido por la ley, se solicitará la garantía del venerable Clero de los referidos Estados, agregándole la del camino ya formado y fondos designados á la obra. Por solo la garantía, si la prestare, se le señalarán al venerable Clero 10 por 100 de las utilidades líquidas del camino.

Para que sean mas eficaces las solicitudes y arreglos de que tratan los artículos 2.º y 3.º, se verificarán por medio de personas comisionadas al efecto.

Veracruz, abril 29 de 1851.

PROYECTO.

Una pequeña reunion de ciudadanos, verdaderos amantes de su pais y celosos de sus adelantos, concibieron el proyecto de dar un impulso á la voluntad generalmente demostrada, y una forma, mas ó menos regular, al pensamiento universal de comunicar los mares Pacífico y Atlántico por el centro de la República. El descubrimiento de que el rio Atoyac es navegable, en una grande estension, hasta desembocar en el mar del Sur, vino á remover uno de los mayores obstáculos que se presentaban á aquella obra, que es la grande distancia que hay entre ambos mares para poder, sin esfuerzos extraordinarios, hacer un camino de fierro que los ponga en comunicacion.

El primer paso dado fué una reunion popular convocada por la autoridad política, y tenida bajo su presidencia, el 28 de Marzo de 1851, en la cual se presentó el plan, cuya parte esencial hemos estractado arriba.—De la discusion resultó el nombramiento de una comision que tomara el punto en consideracion, reuniera cuantos datos le fuera dable y promoviera lo que creyera conveniente al objeto de aquella reunion.

Honrados, los que suscribimos, con este cargo, hemos tocado todos los resortes que han estado á nuestro alcance, promoviendo todo lo que nos pueda conducir al fin deseado, y procurándonos cuantas noticias y datos nos pudieran ilustrar en una materia en que, no dejaremos de decir de paso, somos completamente ignorantes.

Los resultados que hasta hoy hemos obtenido nos animan y llenan de esperanza, porque nos prueban que el pensamiento ha tenido muy buena acojida y se ha creado poderosas simpatías. Los periódicos mas acreditados por su prudencia y mesura, y por las personas que los redactan, se ocupan del proyecto en el sentido mas favorable que pudiera desearse. En el Gobierno general y en el del Estado ha sido recibido con la mayor benevolencia, hasta el grado que ya hoy podemos asegurar, que tendrá la proteccion de aquel y la mas positiva adhesion de éste, el que unirá sus esfuerzos á los de Puebla y Guerrero para llevar á cabo la obra.

Conseguidas estas ventajas, bastante grandes en nuestra opinion, podemos ya indicar, con seguridad de buen éxito, los medios que nos parecen mas propios para llegar al fin propuesto, ya sea construyendo el camino de fierro, segun el plan de que mas adelante nos ocupamos, ó bien adoptando otro que aconsejen personas idóneas como mejor.

Cumple á nuestro objeto interesar el mayor número de personas y corporaciones, de las mas influentes, en la realizacion del pensamiento, por lo cual dirijimos á este Patriótico Ayuntamiento la peticion que estampamos al principio, acompañándole, para su mejor inteligencia, un tanto de todos nuestros trabajos para que, si la acoje favorablemente,

pueda servirle de principio para la parte tan importante que le corresponde desempeñar.

Aunque desde un principio la mente fué que para la construccion de este camino no se acudiera molestando, como de costumbre, al Gobierno ni á autoridades de otro órden, sino solo invitándolos como simples accionistas, hemos creido prudente hacerlo en aquel sentido por la proteccion que ha hallado el pensamiento en los mas altos funcionarios del pais, y porque no se les pide mas que colaboracion y cooperacion, sin que deje de ser una empresa particular.

El sistema de acciones es el mas propio y adecuado para la realizacion de empresas de tanta magnitud, por eso nos fijamos en él, con toda preferencia á cualquiera otro, y proponemos que se convoquen accionistas, á reserva de fijar despues con mas latitud las bases para la exhibicion del valor de las acciones, que nunca será en un término menor de tres años desde el dia de la inscripcion.

Este sistema, aunque el mejor en nuestra opinion, no producirá aquí, por lo pronto, todos sus buenos resultados, porque es nuevo, y no estando acostumbrados á él, no tendrá el primer año tantos partidarios que lo sigan como los tendrá el siguiente, ya que la obra esté algo adelantada y ofrezca garantías de seguridad fisica y de que llegará á su fin. De esto venimos á concluir en que por lo pronto, como que se requiere un capital de alguna consideracion para dar el primer impulso á la obra, se hace indispensable acudir á quienes mas tienen que perder y mas tambien que salvar por medio de la proyectada comunicacion. El venerable Clero puede, con sus bienes y su inmenso crédito, garantizar un préstamo para las primeras exhibiciones, sirviéndole de seguridad la parte de camino ya construida y aquellos bienes ó terrenos que señalen los Estados interesados en la realizacion de la obra.

La parte de camino de fierro ya construida, desde aquí hasta el Molino de viento, será de mucha utilidad, porque es ya un principio y por que es, en nuestra opinion, el mejor arranque que se le pueda dar. La buena disposicion que anima al Supremo Gobierno, en favor de este pensamiento, nos autoriza á esperar que cederá á la nueva empresa, tanto este tramo de camino como los materiales existentes y las casas de la estacion, figurando como accionista por el valor que todo esto tenga. Tambien esperamos que bajo el mismo pié ceda el derecho de avería que hoy existe, puesto que se le va á dar á su producto el empleo que tambien cuadra con el espíritu de su creacion.

Estos son los recursos de mas importancia y los que encontramos de mas posible y fácil percepcion, sin contar con aquellos que los Estados de Veracruz, Puebla, Guerrero y México arbitren para tener su representacion en la masa de accionistas.

Con el objeto de facilitar y expeditar los trabajos preliminares, proponemos el nombramiento de una comision, de dos ó tres individuos, que suba á Jalapa, Puebla y México á recabar de los gobiernos particulares la colaboracion y su union, así como el apoyo y proteccion del general, y la cesion de la parte de camino, hasta el Molino, con todo lo que le está anexo, solicitando al mismo tiempo el beneplácito de las Cámaras

para la hipoteca del venerable Clero y el privilegio exclusivo en favor de los Estados ya referidos para construir el camino.

A esta comision, que solicitará la autorizacion del gobierno del Estado de Veracruz para tratar, se unirán las que nombren los otros Estados, ó bien llevará la competente autorizacion y representacion de ellos si así se considera conveniente.

Conseguido plenamente el objeto de esta comision, solo resta entonces fijar la manera de realizar la obra. La mas sencilla y conducente, á la vez que segura y económica, es, en nuestra opinion, la siguiente: por medio de una junta compuesta de dos ó tres individuos que nombre cada uno de los Estados interesados, é igual número el Gobierno general y el venerable Clero, si presta la garantía mencionada, á la cual se unirán las que nombren los accionistas en el número y bajo las bases que fije la comision de los Estados arriba mencionados; en la inteligencia que ninguno de estos individuos tendrá sueldo ó emolumento alguno por la empresa. Esto evitará los malos resultados que acarrea la ambicion de conseguir un empleo pingüe, y presta la suficiente garantía de que los nombrados sean sugetos que por su posicion den toda seguridad de pureza y honradez en el manejo y direccion que se les comete.

La estension de las atribuciones de esta Junta y las reglas para usar de ellas, se fijarán por la comision de los Estados, con presencia de los conocimientos que hayan podido adquirir durante el desempeño de su encargo, y en vista del giro que haya llevado y tome el asunto cuando al concluir su mision lo puedan ver en todos sus pormenores, y no tan en abstracto como lo vemos ahora que no podemos juzgar de él sino muy imperfectamente.

Nuestra completa ignorancia en punto á caminos de fierro, que sinceramente confesamos, nos tiene en la imposibilidad de fijar, como lo hubiéramos deseado, el itinerario del de que se trata, con el cálculo de costos de su construccion. Así es que en este punto nada podemos decir que tenga por orígen nuestros propios conocimientos. Pero para dar una idea lo mas exacta posible de la obra, reproducimos lo que publicó el Sr. D. Francisco Arrillaga en 1837 en su "proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz á la capital de México", extractando aquello que nos parece mas esencial y notable, así como mas adecuado á las actuales circunstancias del pais, bien diferentes de las de aquella fecha, y agregando por notas lo que nos dicta la misma época en que vivimos.

Dice el Sr. Arrillaga:

"La aplicacion del vapor al movimiento de los carruages, es uno de los mayores portentos que ha producido el ingenio del hombre, y uno de los resultados mas felices del giro que han tomado las ciencias, apartándose de las teorías aéreas, de las especulaciones abstractas, y empleándose en mejorar la suerte de los individuos y de las sociedades.

"En México, con especialidad, donde se carece absolutamente de navegacion interior y hasta de buenos caminos artificiales para sus comunicaciones, pero que se vé favorecido de inmensas llanuras, con pi-

sos firmes y terrenos fertilísimos en esta elevada mesa central; en que se halla bastante bien distribuida y reunida casi toda la poblacion de la República, van á ser mas fáciles, menos costosos y mas proficuos los caminos de hierro que en otras partes, y van á causar la revolucion mas feliz y propagadora de cuantos bienes son imaginables.

"Si en Inglaterra, los Estados-Unidos del Norte, Holanda y aun en Francia, donde abundan de excelentes caminos, de rios y canales de navegacion, que han planteado sin embargo, y prosiguen en estas grandes y dispendiosas obras con una actividad y sucesos tan asombrosos como favorables, por la bien calculada y reconocida ventaja de los trasportes por los ferro-carriles, sobre los de los canales, ¿cómo no hemos de resolvernos nosotros, sobre un suelo mas igual y mas firme, en que es menos laboriosa su construccion y establecimiento, en razon de los menos rios y puentes que hay que cruzar; del gran ahorro de escavaciones y terraplenes en sus dilatados llanos, sin frecuentes ondulaciones, ni cañadas y ciénegas que solidar y nivelar, ni peñas ó rocas primitivas que horadar, en comparacion de cualquiera de aquellos paises, y cuando vamos á adelantar la doble distancia que hay desde los malos caminos comunes y naturales que solo tenemos, á la de canales, y sobre todo á la de los locomotores de vapor? Comprobada se halla de un modo infalible, que tanta es la ventaja de los canales sobre buenos caminos ordinarios, cuanta es, y aun mayor, la de los caminos de hierro, y que los costos de apertura, nivelaciones, puentes y esclusas de los segundos, son cuadruplicados que de los últimos; y lo mismo sus respectivos gastos de conservacion y usos, que se reducen en la locomocion por tierra, y cuya celeridad, que apenas se le conoce término, aumenta las ganancias de sus accionistas y las economías de conduccion con respecto á los canales, hasta un grado de evidencia y progresion que ya no admite comparacion.

"Estas grandes verdades, harto obvias para el que haya leido, y sobre todo para los que han visto y gozado del placer de viajar por los referidos Estados y caminos de hierro, deben persuadir aun á los mas incrédulos, y convencer á todos que no es empresa esta, ni tan dificil ni tan costosa como parece á muchos y lo ponderan otros.

"No lo primero, porque donde se pulsan mas dificultades, que es en la subida desde el puerto de Veracruz á la gran mesa alta sobre la Sierra-Madre, no son invencibles ni tan estensas como generalmente se piensa, ni como las que se encuentran por uno y otro camino de los que hoy se transitan por Jalapa y Orizava.

"En la línea adoptada por mí desde el año de 1825, y á consecuencia de prolijos reconocimentos practicados, acompañado de un ingeniero, y repetidos sucesivamente sobre la direccion mas recta, se encuentra afortunadamente por el centro ó espinazo que divide las vertientes todas, que desde casi sus respectivos orígenes van á formar los dos caudalosos rios, de Jamapa, que desemboca en la Boca del Rio, y el grande de Tusamapa, en la Antigua, á Sur y Norte de Veracruz, sin atravesar mas que el rio de San Juan, ni encontrar la menor cuesta ni desigualdad hasta la Boca del Monte, á las 17 leguas, mitad de la distancia y de altura para encumbrar, continuando por el propio lomo

y terreno montuoso de corpulentos y elevados encinos, fácil tambien de nivelar sus pequeñas desigualdades por los cortes de algunas laderas de pura tierra arcillosa y rellenos de sus cortas degradaciones, hasta encontrar la profunda barranca de Chichiquila, á las 23 leguas de Veracruz, y con un ascenso tan gradual y suave que nada mas hay que hacer que tender los carriles de hierro sobre bigones ó tirantes de maderas duras y casi incorruptibles, para que suban los carros y sus cargamentos arrastrados por las máquinas de vapor, con la mayor comodidad, por una inclinacion seguida y leve de menos de dos varas en cada ciento. Para salvar dicha barranca de Chichiquila, profunda aunque angosta, por la cual corre uno de los primitivos raudales de poco caudal que contribuyen á formar el rio de la Antigua, hay que levantar grandes muros de mampostería, para lo que abundan materiales de excelentes canteras y piedra caliza: hay que seguir nivelando el terreno con algunas escavaciones y terraplenes en tierras que tampoco son muy escabrosas ni presentan rocas, sino alguna piedra suelta hasta la barranca ó cañada de San Juan Quimistlan, la cual es menos honda y mas abierta, por la que corre otro de los raudales de dicho rio, y requiere tambien obras de mampostería de alguna consideracion para emparejarla con la nivelacion del camino, que deberá continuar por uno de los costados de la cañada que sigue hasta otro brazo originario del propio rio, media legua mas adelante del pueblo de Achilchotla, que es un poco mas crecido aunque somero y sin barranca. Desde allí comienza la mayor cuesta, aunque con laderas que permiten una subida tendida y continuada de cinco leguas hasta la cima de aquella garganta, y que sin tornos ó planos inclinados que aumentan la distancia con algun inconveniente de mas, pueda proporcionarse un ascenso suave que no pase de 3 á 4 por ciento en lo mas áspero, ni llegue á dos pulgadas por vara, que segun Mr. Blenkinsop, contestando á las objeciones de Mr. J. Sinclaire, asegura tenia experimentado en la maquinaria locomotriz de su privilegio, "que ponia en movimiento veinte y seis carros con noventa y cuatro toneladas sobre un camino de hierro horizontal, con una velocidad de tres y media millas por hora, ó quince toneladas, venciendo una subida de dos pulgadas por vara." (Periódico de Liverpool.)

"Las vertientes referidas y las de otros tres arroyitos que se cruzan en su intermedio, son insignificantes en sí mismas, si no fuera por las cimas en que corren los dos primeros, porque descienden de la falda inmediata al Norte del Pico de Orizava, y no traen avenidas considerables en las aguas.

"En las últimas 10 leguas que hay desde la barranca de Chichiquila hasta la última altura culminante, complemento de 33 leguas del puerto de Veracruz, ó mas bien en la distancia de 6 leguas, hay que gastar mucho; pero por mas que se quiera ponderar me parece imposible que se inviertan tres millones de pesos en tan corto tramo, donde abundan brazos en mas de doce pueblos de indígenas que cruzan ó están abordados sobre aquella línea, cuyo jornal no ha de pasar de dos y medio reales, ó de tres reales á lo sumo, y donde un gran presidio de 800 á 1000 hombres puede contribuir mucho á aquellos trabajos, en el

clima mas sano de la República; (1) á la vez que para la preparacion del pavimento de 7 á 8 varas de ancho en las inmediaciones de Veracruz, y en el rigor de los Nortes y del invierno, supuesto un arreglo y economía bien entendidos. En las 60 leguas restantes, que con ahorro de 24 de cualquiera de los dos vias itinerarias de Córdova ú Orizava, y Jalapa y Perote por Puebla á México, va á dilatarse mi línea central hasta 70 leguas en su totalidad, por llanos horizontales ó con suave declivio, terreno firme, sin rios que cruzar, puentes que construir, ni grandes escavaciones ni terraplenes que hacer, estoy aun mas convencido y cierto que no requiere la sola superestructura de otros dos millones de pesos.

"Sin ir muy lejos, encuentro la mejor prueba de la precedente asercion. En la isla de Cuba, sobre la experiencia ya adquirida de una obra de 17 leguas de su primer camino de hierro de la Habana á Güines, con desembolsos de mas de un millon de pesos, en el proyecto para el segundo de Nuevitas á la ciudad de Puerto Príncipe, se encuentra el presupuesto de una milla de superestructura.

	Libs.	Estls.	Pesos.
3.520 yardas inglesas de madera á 4 rls. (que aquí la tenemos mas barata)			1760
1.320 atravezaños ó 3.300 yardas idem á 2 rls. (repito la indicacion precedente).			825
(2.ª) 35 toneladas de hierro á 9 libras.	315		
Planchas de idem.	10		
NOTA.–Dice la comision de la real junta de fomento: "el encarecimiento del hierro en Inglaterra, despues de trazado el proyecto hasta un 60 y 70 por 100 (véase el Diario del gobierno núm. 858), á resultas de la crísis comercial, debe haber bajado su precio.			
Derechos de importacion en Liverpool, 1 $\frac{1}{4}$ p. %	4.	2.	
Comision por contratar, examinar y asegurar, al 2 $\frac{1}{4}$ por 100	8.	4.	
Por flete á Nuevitas.	26.	5.	
Líbras Esterlinas . . .	363.	11.	1615
Por levantar una milla de carril.			1000
Aunque en el cuadro ó estado de costos del camino de la Habana á Güines, se asienta en la clase de contratas "superestructura del camino 1.500 pesos por milla sobre cedro, y 2.500 pesos sobre piedra ó quiebra-hacha" y se versa una diferencia grandísima hasta los 5.200 pesos del anterior presupuesto de carriles sencillos, lo duplico para dobles de este camino			5200
Pesos $			10400

"Cuyos 10.400 pesos por milla ó 31.200 pesos por legua lineal de superestructura, multiplicados por las 60 de que se hace referencia, vendrán á costar 1.872.000 pesos, y el sobrante de 128.000 pesos, con el que puede resultar de los otros tres millones de pesos destinados á las diez leguas mas costosas, servirán para la adquisicion de máquinas, locomotores, carruages y demas útiles del movimiento del camino. Antes de entrar á comprobar y vigorizar estos conceptos con la comparacion de los ejemplos de otros paises, creo oportuno hacer una reseña de las grandes dificultades que presentan las dos vias de Jalapa y Orizava, para desengañar á muchos de las causas positivas y poderosas que me obligaron á mí, y tambien al inteligente autor de las "observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados-Unidos Mexicanos," publicadas en N. York en 1833, á adoptar y preferir la misma via central de las cumbres para Veracruz, sin que hubiese tenido yo la menor noticia hasta que ví su obrita, que merece bastante aprecio por ser contraida á este camino, y por las curiosas y oportunas noticias que contiene.

"Ademas del importantísimo ahorro de 24 leguas que hay de 69 á 70 que yo deduzco por mis mediciones y rectificaciones de esta línea, hasta las 93 leguas por cualquiera de los dos itinerarios que hoy se practican, presentan la mas favorable declinacion desde el punto culminante de dicha garganta de la Sierra Madre hasta la plaza de Veracruz, que acaso no se le encontrará en los centenares de leguas que atraviesa el Anahuac. Suponiendo que la precitada altura sea igual á la de las Vigas ó á la de Aculcingo, que difieren en muy poco, y son 1.223 toesas segun Humboldt, aunque me asisten motivos para presumir que sea mas baja la de mi derrotero, se desciende por una inclinacion bastante gradual aun en las diez leguas mas escabrosas hasta pasar la barranca de Chichiquila, desde la cual mejora mucho el terreno por la cresta ó espinazo que sigue exactamente al Oriente, dividiendo, como se ha dicho, todas las vertientes y ramificaciones de las lomas á derecha é izquierda, que van á unirse y terminar por el lado del Norte al referido rio de la Antigua, y por el del Sur al de Jamapa, sin que se corte en parte alguna hasta el rio de San Juan, á 5 leguas de Veracruz, y discurriendo por llanos hasta la loma del Molino ó Buena-Vista, y por un terreno arenoso de fácil preparacion hasta aquel puerto. De tal manera se halla repartido el descenso de dichas 1.223 toesas hasta el nivel del mar, que en la mitad de la distancia por la Boca del Monte se encuentra casi la mitad de altura, 550 toesas barométricas, segun el Sr. general Orbegozo, guardando una proporcion bastante igual en toda la longitud de las 33 léguas, y que viene á corresponder á cada una de ellas la inclinacion de 37 toesas, poco mas, ó de $1\frac{1}{2}$ por 100 en su totalidad. Al contrario por Jalapa, que á las 17 leguas de Veracruz, en el Plan del Rio, solo se eleva el terreno 162 toesas, de que resulta en el segundo tramo de 16 leguas hasta las Vigas, el ascenso de 1.061 toesas, que equivale á mas de 66 toesas por legua, y mas de 3 por 100 de declivio, subiendo éste en las asperas cuestas del Plan, el Encero, San Miguel del Soldado y arriba de la Hoya hasta mas de una vara en cada diez, á que

agregando las notables honduras y cuestas del Puente Nacional, Balsalagarto, Paso de Ovejas, Tolome y Loma Alta, que se cruzan, puede reflexionar cualquiera la suma dificultad, si no imposibilidad, de nivelar un camino de hierro por ese rumbo, ni con doble dinero, aun contando con los 40 puentes grandes y chicos, (sin contar las alcantarillas) de cal y canto que se hallan construidos á espensas de otros dos millones de pesos.

"Por Córdova y Orizava que se cruzan otros 29 rios y puentes, se tropieza con iguales dificultades. En Paso del Macho, á las 17 leguas de Veracruz, se encuentra la altura de 252½ toesas solamente, subiendo por consecuencia en las 20 leguas restantes hasta encumbrar la empinadísima cuesta de Aculcingo, 1.029½ toesas, que corresponden á 51½ por legua, ó á 2½ por 100 en este segundo tramo, y pasa de una vara en cada diez de la última subida, á pesar de las varias curvas ó planos inclinados, conque trataron de suavizarlas, por donde fuera tan imposible como por San Miguel del Soldado, el proporcionar un desnivel de dos pulgadas por vara, pero ni aun en las cuestas de la barranca de Villegas, del Cacalote y el Chiquihuite, á costa de las mayores erogaciones.

"Basta sobre todo echar una ojeada en cualquiera plano geográfico de la República, para percibir al golpe las grandes curvas que abren los dos caminos ordinarios que suben por el Sur del Pico de Orizava y por el Norte del Cofre de Perote, cruzando todas las lomas y rios que bajan de uno y otro costados, y fijar la imajinacion un momento sobre la línea recta de Veracruz á México, donde se vé el terreno central y limpio de mi derrotero por enmedio de los repetidos rios de la Antigua y Jamapa, para convencerse ó desengañarse de la absoluta preferencia que merece para el camino de hierro en cuestion, aun cuando no proporcionara el inmenso ahorro de una cuarta parte de la distancia, y de mas de su duplo del dinero.

"Extractaré sucintamente lo que dice el mismo autor anónimo para designar la mejor línea de este camino, que es exacta con pocas excepciones.

—"Es muy notable que habiendo dotado la naturaleza á los Estados Unidos del Norte América con las mayores facilidades para la navegacion interna, haya dado tambien á México las equivalentes para la construccion de caminos de hierro, por su clima templado y por su suelo generalmente mas adecuado para el efecto que los que se pueden encontrar en otros paises. Esta clase de caminos pueden establecerse allí á menos precio y repararse con menos gasto. En Norte América ocasiona el hielo un aumento de costo, á lo menos de una tercera parte, por ser indispensable cavar la tierra para fabricar los cimientos, mientras que en México, donde no hay este inconveniente, pueden ser construidos sobre la superficie.

"Estoy bien informado por reconocimientos personales de las diferentes rutas de hierro que hay en los Estados-Unidos, de las grandes dificultades que se han encontrado y de las obstrucciones que han sido vencidas y arrostradas en el progreso de su construccion.—Conozco tambien el espacio de terreno de Veracruz á México, sobre el que debe pasar

el propuesto camino, y he consultado ademas en el particular con ingenieros experimentados. De todo lo que deduzco claramente que la construccion de un camino de hierro en aquel pais, digamos, de 260 millas inglesas de largo, costaría la tercera parte menos del importe, que otro del mismo tamaño fabricado en Norte América. Suponiendo que la distancia total sea de 87 leguas, 67 á lo menos son llanos ó están muy cerca de serlo, y solo restan 20 de pais quebrado y montañoso (*). Cuando la línea del propuesto camino pase por terreno igual y llano, se puede construir á menos precio del que costaría á igual distancia en cualquiera otro pais en donde se haya hecho ó pensado hacer caminos de hierro, y cuando venga á las 20 leguas de la parte áspera y desigual, (**) se encontrará en la misma situacion de algunas líneas que se están construyendo actualmente en los Estados-Unidos, y cuyo costo, con solo un conducto y sus salidas hácia fuera, varía sobre poco mas ó menos de 15 á 25.000 pesos por milla.

"Habiendo dedicado mucho tiempo á instruirme personalmente sobre el asunto en cuestion, presento ahora un estado de lo que puede importar la línea total del camino de hierro de un solo conducto, con salidas hácia fuera.

"Su cálculo asciende á 4.200.000 pesos sobre la exagerada ó equivocada base de 87 leguas de distancia, en lugar de 70 que yo tengo bien examinadas, de que por lo mismo hay que deducir su quinta parte de la diferencia, que asciende á 840.000 pesos, que unidos á 800.000 para el completo de los 5 millones de mi cómputo, dan sobradamente para aumentar el otro tendido del doble carril, y veamos lo que el mismo autor añade en seguida:

"El cómputo probable del costo total del camino de hierro desde Veracruz á México, á su conclusion, exclusas las adquisiciones indispensables de tierras necesarias para el camino, será de cerca de 5 millones de pesos. Debe entenderse, sin embargo, que por medio de una colocacion acertada y los reconocimientos que deben hacerse, puede quedar reducido el gasto á menos del cómputo, pues los ingenieros experimentados y eminentes que hicieron los presentes cálculos, los formaron de propósito bajo ámplios términos.

"Este conjunto de miras ha sido puesto en órden por un individuo que conoce bien el pais y pueblo de México, por haber residido allí, quien aunque en la actualidad no es uno de sus ciudadanos, está dispuesto á serlo identificando sus intereses y prestando su ayuda para adelantar la noble empresa, cuyas ventajas ha procurado manifestar aquí.

"Ojalá, pues, se determine á cumplir su ofrecimiento; y solo me ocurre agregar á sus fundadas y apreciables observaciones, que si en los Estados-Unidos del Norte, y mas en Europa, es de bastante consi-

(*) "Basta examinar las grandes y dobles curvaturas que abren uno y otro caminos actuales por Puebla, Orizava y Perote, para conocer la exactitud de mis mediciones sobre línea recta por los Llanos de Apam.

(**) "Como dicho autor, sin conocer seguramente los llanos orizontales de Otumba y Apam, discurrió por la serranía de Rio-frio á salir á Tlascala, terreno muy montuoso y quebrado, resulta de aquí que duplica su distancia, reduciéndose la mia á sola la garganta de la Sierra Madre, que es la única montuosa y desigual.

deracion el valor de los terrenos que se ocupan con los caminos, es aquí poco menos que insignificante, por su bajo precio; que en toda la línea de las 70 leguas, apenas subirá á 1.500 pesos, inclusive los solares para los edificios de escala y depósitos.

"El mismo autor nos da una tabla de los caminos de hierro en los Estados-Unidos que se hallaban en próspera operacion, sus diferentes distancias, costos y observaciones; y para el cotejo que me propongo, escojeré los mas notables por sus costos y circunstancias.

"Comienzo por el de Baltimore á la ciudad de Washington, por ser el mas claro, pues que se le asignan millon y medio de pesos para las 36 millas de distancia, que corresponde á cada una 41.666 $\frac{2}{3}$ pesos, y por legua 125.000.

"Todos los terrenos de las costas son generalmente bajos y cortados por los rios que descienden á desembocar en la mar, y requieren para cruzarlos de puentes costosos, y para solidar sus terrenos pantanosos de erogaciones tambien considerables. Pero sobre todo el de las orillas del brazo de mar de la gran bahía de Chesapeake y del rio Potomac, manifiesta ser en efecto muy bajo y cenagoso, á donde derraman las aguas de varios rios y raudales, cuyos puentes y demas obras para afirmar y nivelar el pavimento ferro-carril, no es de extrañar que hubiesen cuadruplicado sus costos respectivos. Ciertamente que si en la costa de Veracruz se quisiera atravesar un camino de hierro de Norte á Sur, de la misma estension de 33 leguas que hay en la línea de Este á Oeste hasta encumbrar, no se hacia con 12 millones de pesos, segun la multitud de rios, barrancas, lagunas y pantanos que habria que atravesar.

"En el segundo camino, de mas costo, desde Camden á Amboy, entre Nueva-York y Filadelfia, de 65 millas, avaluado en 40.000 pesos por milla, que discurre tambien por el litoral del mar, militan las mismas causas y razones que en el primero por su elevado importe. El camino de fierro de Alleghany Portage, que corre por una direccion transversal, á la de la costa, la misma del curso de los rios, con 37 millas, cuyo costo fué de 700.000 pesos, sale á 18.918 pesos, menos de la mitad de los dos anteriores, no obstante de expresarse: "El camino de Alleghany Portage, es uno de los trabajos mas interesantes ejecutados hasta hoy en los Estados-Unidos: es el único que sirve de comunicacion entre el Valle de Hoyo y los estados del Atlántico. Por medio de diez declividades, pasa por encima de las montañas de Alleghany, que se elevan 3.000 pies sobre la superficie del mar. Este camino necesitó de muchas escavaciones y terraplenes, uno de los cuales es de 66 pies de altura, y contiene 6.000 varas cúbicas, y otro es de 3.000 pies de largo con 95.000 varas.

"Otro de los grandes caminos que estaba trazado desde Nueva-York al lago Erie, que dista 483 millas "segun los presupuestos del ingeniero D. Guillermo Wright, que acompañan á su informe, la nivelacion de todo el camino, con sólidos terraplenes, para un carril doble desde el Hudson hasta el lago Erie, inclusa la escavacion de la cordillera Shawangunk, costará 2.717,518 pesos, á razon de 5.626 pesos por milla, cuya suma comprende el costo de puentes, chapeo, cercas, y en fin, todos los gas-

tos necesarios á la preparacion de la superficie para recibir la superestructura." (Memorias de la real sociedad patriótica de la Habana, número 12.)

"El último camino, á pesar de todas las obras que se indican, no pasa de 16.878 pesos por legua para recibir los carriles de hierro, lo que es otra prueba de lo mucho que favorece su direccion inversa de la de la costa, que comunmente presenta mejores terrenos con menos rios que cruzar.

"Se puede agregar, en apoyo del mismo concepto, el bajo costo de 4.500 pesos por milla del camino sencillo de Charleston á Amburg, en la Carolina del Sur, donde se anota: "Este tiene un declive con una máquina fija, y debe estenderse 260 millas mas desde Augusta al rio Tenneessee" cuyo rumbo es tambien al interior ó Poniente.

"No puedo menos que añadir una observacion importantísima, cual es, que los jornales en aquel pais se pagan á 6 reales, mientras que aquí nos cuestan de 2 á $2\frac{1}{2}$ reales, cuya notable diferencia nos facilita reducir los costos de nuestras obras á menos de la mitad, y tenemos ventajas en la calidad y equidad de los materiales y de las tierras."

Despues de varias comparaciones que hace el Sr. Arrillaga con datos y cálculos de los caminos de Inglaterra, Francia y Bélgica, forma el siguiente cálculo del camino hasta México por el itinerario que demarca (3).

	Pesos.
Primer tramo, de tres leguas.—De Veracruz á la falda de la loma del Molino de viento, suelo arenoso, fácil de mover y de allanar el piso de 9 á 10 varas de ancho para asentar y tender los tirantes y carriles de hierro, salvando la ciénega de Buena Vista por una alcantarilla de mampostería ó maderas fuertes, y el terraplen correspondiente, que gradúo á un peso por cada vara lineal, por ser cortos los tramos en que haya que hacer escavaciones y terraplenes.....	15.000
Por la superestructura á 31.200 pesos por legua, segun al folio.....	93.600
Segundo tramo de dos leguas.—Desde el último punto al rio de San Juan, por llanos en que no hay que hacer escavaciones y terraplenes, y de piso bastante firme, por lo que con algun pequeño gasto que puede suplirse por la superestructura.....	62.400
Por el puente que hay que construir en el rio de San Juan, de un arco.....	12.000
Tercer tramo, de dos leguas.—Desde dicho rio y puente, por terreno llano y subida de poca pendiente, por la ranchería de Tenenehspa, con algun terraplen corto en el plano y alguna escavacion en la ladera de dicha subida, que es de terreno firme, abundante de piedra para los asientos de los carriles, cuya preparacion del pavimento á 5.000 ps. por legua.	10.000
Superestructura á 31.200.....	62.400
Pasa á la vuelta.....$	255.400

Suma de la vuelta.... $ 255.400

Cuarto tramo, de diez leguas.—Desde el último punto hasta la Boca del Monte, terreno abierto, llano y firme, con una inclinacion tan igual y suave que apenas se percibe, y sobre el cual nada mas hay que hacer que establecer la superestructura, cuyo costo es..... 312.000

Quinto tramo, de seis y media leguas.—De lomería montuosa, de encinales hermosos, de tierras fuertes arcillosas, con algunas desigualdades parciales en su cumbre, que divide las vertientes de las lluvias á uno y otro lado, fáciles de emparejar por sus faldas ó laderas, con escavaciones y terraplenes moderados, abundando las maderas mas sólidas y duraderas para los tirantes y atravesaños de toda la línea hasta la barranca de Chichiquila, sin que requiera obra alguna de mampostería, á 8.000 pesos para su nivelacion..... 51.000

Superestructura á 31.200..... 202.800

Sesto tramo, de seis y media leguas.—Que es el mas trabajoso y costoso, con dos barrancas y algunas undulaciones parciales, porque su superficie en general tiene un ascenso bastante gradual. La barranca de Chichiquila, por la falda Norte del cerro redondo y elevado de Elotepec, es profunda, pero angosta, con un rio menos que mediano, que requiere obras firmes de mampostería por ambos lados, de bastante consideracion y de una elevacion que puede no bajar de 200 varas, aunque su luz ó claro intermedio puede reducirse con proporcion al moderado caudal de agua que corre por su sima en las mayores avenidas, y á las dimensiones mas convenientes del arco y pavimento sobre que se ha de nivelar, con los terrenos contiguos para tender los carriles. Sigue por el lado del Norte una cordillera alta en la mejor direccion al Oeste, que se puede abrir por su falda un camino firme y bien graduado, por medio de cortes ó tajos laterales y rellenos hasta aproximarse al otro seno de Quimistlan, donde habrá que horadar acaso una angostura de 500 ó mas varas, al parecer de tierra, con alguna piedra suelta, para llegar á aquella barranca, que es menos profunda y mas abierta y que permite faldearse, en la cual requiere asimismo otros muros y puente de menos consideracion que en la anterior de Chichiquila. En todo aquel local de $3\frac{1}{2}$ leguas de largo, y en particular en ambos senos, abundan materiales excelentes en canteras de piedras planas y cuadradas que parecen labradas á mano, y de la de cal con tierra arenosa ó marga para la mezcla ó argamasa. Sigue desde el último punto una cañada mas regular de 2 leguas hasta San Pedro Achilchotla, en la que hay facilidad de abrir el camino por uno de los lados para proporcionar su graduacion y ascenso,

Pasa al frente..... $ 821.200

Suma del frente....$ $21.200

con algunas escavaciones y terraplenes, y 2 ó 3 puentecitos de los arroyuelos que se cruzan. Desde aquel pueblo debe examinarse bien la entrada y subida mas cómoda y accesible al monte de corpulentos pinavetes y encinos, á distancia de media legua, despues de cruzar otro rio mediano mas somero y sin barranca, cuya subida combinada con un ascenso gradual desde la barranca de Chichiquila, creo se puede proporcionar con una inclinacion suave y continuada que no llegue á las dos pulgadas por vara, sin tornos ni planos transversales. En estas últimas $6\frac{1}{2}$ leguas, hasta remontar en la primera cuesta, la mas áspera de este monte, es donde hay que hacer las obras mas grandes y costosas que quedan indicadas, por lo que aumentando su presupuesto hasta duplicar el costo del camino de Liverpool á Manchester y de los mas caros de Francia, con abstraccion de la superestructura, que se incluye en aquellos, gradúo á 300.000 pesos de que me parece imposible que pueda esceder cada legua... 1.950.000

La superestructura á 31.200..... 202.800

Septimo tramo, de cuatro leguas.—Mas de dicho monte de terreno firme y subida bastante gradual y sin undulaciones de consideracion hasta su cima y descenso, tambien tendido y suave, al gran valle de San Andres, costeando la agrupada serranía de la Ventana y de los Humeros, que se deja al lado del Norte, á donde no hay que hacer grandes escavaciones, ni terraplenes, ni obra alguna de mampostería porque no hay raudales de agua ni escabrosidades que la requieran, á 25.000 por legua..... 100.000

Superestructura á 31.200 pesos..... 124.800

Octavo tramo, de treinta y cuatro y media leguas.—En la gran mesa y línea horizontal desde el pié de la Sierra Madre, por la orilla Norte del valle de San Andres, dejando al Sur las haciendas de la Capilla y Tepetitlan, atravesando el camino de Perote á Puebla por junto al pueblito del Santuario, al plan del lado del Norte de Huamantla, sin descender á los arenales de Junguito y San Miguel Franco á salir á Apizaco, continuando por los llanos de Apam á entrar en el valle de Otumba hasta San Cristóval Ecatepec, sobre un suelo firme y seco, á excepcion del plan inmediato á dicho pueblito del Santuario, que se aniega algo en la estacion de las aguas, con poca altura y fácil por consiguiente de levantar el asiento de los carriles sobre un suelo que aun allí es bastante tenaz y firme, y que en todas aquellas llanuras será preciso ó mas cómodo y barato formarlos de madera de pino, encino ó sabino, que abundan en la Sierra Madre y en la del costado del Norte y escasea la piedra, sin que haya que ha-

Pasa á la vuelta....$ 3.198.800

Suma de la vuelta.... $ 3.198.800

ser otra obra que unas pocas alcantarillas para las vertientes de las lluvias, ni mas terraplenes ni escavaciones, por lo que, y la abundancia y equidad de los jornaleros, arreglo 2,000 pesos de preparacion del terreno y 31,200 pesos de la superestructura de cada legua..... 1.145.400

Noveno tramo, de cuatro leguas.—Desde San Cristóval á México, si no se adopta la direccion por Tescoco ó por medio de su laguna á salir á la planicie del valle de Otumba, costeando el remate de la serranía alta del lado del Sur, en cuyo caso se ahorrará el todo, ó mucha parte de esta distancia, y proporcionará la economía de su menor longitud con auxilio para las obras del terraplen ó calzada de la laguna, cuyo fondo no pasa de una vara, por lo que el aumento de gastos que puede exijir la línea mas corta ó directa, duplico los 31.200 pesos de superestructura para la preparacion del terreno.. 249.600

Para la maquinaria locomotiva y tren de carruages..... 406.200

(4) 72½ leguas, cuyo importe total asciende á ..... $ 5.000.000

"El puerto de Acapulco está á 180 leguas de distancia de Veracruz, por el rumbo de Puebla á Atlixco, Matamoros y Cuernavaca, pero pasado de este último, su bajada á la costa ofrece sin duda dificultades mayores, por ser mas cortados y desiguales los terrenos de aquel descenso con los caudalosos rios del Papagallo y Mexcala que atravesar, y acaso mayores costos que el camino de hierro que se proyecta á Veracruz. Por esta razon, pero principalmente porque casi toda la poblacion de la república se halla en la continuacion de esta gran mesa hasta Guadalajara y San Blas, cuyas producciones y consumos son mas que suficientes á costear con su movimiento interior la estensa prolongacion del camino por esta via central en las 321 leguas que hay desde Veracruz á San Blas, cuando no proporciona la ruta de Acapulco otro interes esencial que la comunicacion oceánica, es la que me ha hecho inclinarme y me hace preferir la línea mas larga. Consulto por aquí la ventaja de que la importante traslacion del comercio de ambos grandes oceanos Pacífico y Atlántico, será una ganancia de mas, é independiente de los costos del ferro-carril, que se han de cubrir con el tráfico interior, y que por Acapulco debería ser para la forzosa remuneracion de los grandes costos que se habrian de impender, para casi solo el transporte interior de uno á otro mares.

"La asombrosa celeridad de los locomotores de vapor, por los caminos de hierro, hace insignificante tambien la mayor distancia que puede correr con su marcha ordinaria en 24 horas, y cuya mayor y total travesía se puede limitar por lo mismo á una cuota ó porte tan moderada como se quiera, bajando la conduccion para San Blas desde esta capital de México en consonancia con la suma equidad que se establece para Veracruz, y equiparando tambien las avenidas de los dos puertos

opuestos hasta este centro de le república, y de la gran concurrencia de las dos costas de Oriente y Poniente.

"Pudiera adoptarse el porte de retorno de México á San Blas á dos reales arroba, que con los cuatro reales de subida de Veracruz, saldria á seis reales arroba de flete total de travesía de uno á otro Oceano, así como vice-versa de San Blas á México cinco reales arroba, y por vía de retorno de México á Veracruz un real, que componen los mismos seis reales arroba. Esta combinacion tiende á dos fines á cual mas interesante. El primero, á la mas fácil y menos costosa circulacion de las cosechas propias de los dos principales graneros de la república, como son esta fértil mesa de los departamentos de Puebla y México, y la incomparablemente mas feraz de este suelo y del orbe sin duda, el gran Bajío, á los parajes de su mayor consumo, con lo que se evitarán las hambres que fueron harto frecuentes en este delicioso pais, mas por la dificultad y gran carestía de la conduccion á lomo, que por la falta absoluta de existencias suficientes en alguno de los graneros distantes, como sucedió recientemente el año de 1834 en Guadalajara, que se vió á 60 pesos el tercio de harina, por haber faltado la cosecha del Bajío, mientras que no pasaba en Puebla de 11 á 12 pesos; y el camino de hierro ademas de proveer á tales necesidades y evitar los estragos de una de las mayores calamidades, cual se padeció en 1784, por una helada terrible en 28 de agosto, asegura á los labradores el expendio de sus frutos, y los estimula á los mayores aumentos de sus labores, donde les sobran excelentes terrenos y brazos baratos. El segundo objeto es, el proporcionarles la exportacion de los cereales y otros frutos sobrantes, por ambos mares, á beneficio de la mayor baratura de conduccion á uno y otro puerto de los del principio y término del ferro-carril, que debe ser de la mayor consideracion para los del grande Oceano Pacífico, á la vez que para los del seno y el mar de las Antillas, y hasta para los europeos, con mayores ventajas entonces de las que lo hacen hoy nuestres vecinos del Norte, rivalizando en todas direcciones y mercados extrangeros con nuestros excelentes frutos y proporcionando los mayores adelantos á nuestra agricultura, así que á la industria, á espensas de los consumos agenos.

"Me reservo esplanar en la parte tercera, las ventajas peculiares á la comunicacion oceánica, y prosigo á individualizar algo mas los beneficios del primer camino de hierro hasta México, y á presentar las bases esenciales de la compañía y de las suscriciones de los accionistas.

"El puerto de Veracruz va á conseguir cuantiosos beneficios con el fomento considerable del comercio exterior é interior: con el aumento de la preciosa pesca de la mar, lagunas y rios laterales para los diarios consumos de pez fresco para 250.000 habitantes de las dos capitales principales, México y Puebla: con el establecimiento de las copiosas siembras de algodon para las magníficas fábricas de hilados y tejidos que se han planteado y van á establecerse en dichas capitales y otras de mas al interior, que se han de proveer de absoluta preferencia por lo sumo módico de su porte, así como para exportar, cuando lo permita su curso en los mercados de Europa, segun se verificó el año próximo

pasado, á favor tambien de la equidad de su flete de retorno: con el de sus finos ixtles: con el fomento del café, cuya superior calidad se ha reconocido en Europa sobre los demas orígenes, y del azúcar y aguardiente de caña, purga llamada de Jalapa, vainilla, zarzaparrilla, cebadilla, pimienta malagueta, frijol negro, nieve, maderas fuertes de encino y pino para construccion y arboladura naval, alquitran y brea y maderas finas para casas y muebles, cantos labrados para el muelle y fábricas y otros muchos renglones que creará y pondrá en movimiento para su exportacion y aplicacion interior, el referido ferro-carril, para aumentar y equilibrar su ocupacion ascendente con el retorno para dicho puerto.

"El departamento de Oajaca recibirá los frutos y efectos ultramarinos, con un tercio de baja en los fletes que ahora, y podrá remitir á Veracruz, con la mitad menos del costo, sus ricas granas, anis, pieles de ganado menor, y demas producciones, recibiendo los primeros y entregando los segundos en la escala del valle de San Andres, y si se establece un carril sencillo, desde dicho punto de escala por Tehuean y Teotitlan hasta la venta de la Calavera, y mejora su camino de allí hasta su capital, reportará mayores ahorros y beneficios.

"El de Puebla, ademas de la mitad de ahorros por lo pronto, y mayores sucesivamente en los portes de subida de las mercaderías extrangeras, del algodon en rama, tabacos, pescado fresco, nieve, semillas y otros muchos renglones que concurren á su ciudad capital de los rumbos de Oriente, Norte y Poniente de su departamento, inclusives los pulques, que lo verificarán con mayor comodidad de precio por el camino de hierro; la remision de sus esquisitas harinas y azúcares, sus cuantiosos jabones, manteca y jamon, achiote &c., sus manufacturas de algodon y lana, loza, vidrios, talabartería, herrería y demas producciones á beneficio de menos de un real de conduccion al puerto de Veracruz, hallarán una salida múltipla é inmensa para los puertos extrangeros, así que para los consumos de aquel departamento, el de Tabasco, Yucatan y Tamaulipas."

—"A la hermosa México sobre todo, centro de los capitales y de los mayores goces y comodidades de la república, va á constituirla la baratura y celeridad de la locomocion por vapor, en el emporio del comercio interior, y del europeo con el asiático, tan pronto como se estienda el ferro-carril al Oceano Pacífico, y está destinada sin duda por su ventajosa posicion geográfica, sobre todo, por la prodijiosa influencia del ferro-carril al mayor engrandecimiento, y á ser una de las primeras ciudades del mundo."—

"Todos los demas pueblos y haciendas de labor del tránsito y vecinas á la línea del nuevo camino, van á ser muy beneficiadas á la vez, en la fácil y pronta conduccion de sus frutos á los parages en que mas valgan y escaseen, á portes tan equitativos que les aseguran su buen expendio; al paso que hasta ahora los años mas abundantes les causaron atrasos en sus intereses por la imposibilidad de vender y la necesidad de entrojar sus cosechas por una sucesion de años, en espera de una calamidad, como una seca extraordinaria ó una helada intempestiva, que les proporcionase su salida á un precio menos ruinoso.

Podrán remitir sus maices, papa, alberjon, y demas semillas por el ferro-carril á Veracruz, á poco mas de seis reales la carga ó tres reales fanega, con lo que lograrán expender, no solo para el consumo de aquel puerto, sino tambien en ocasiones para los de Yucatan, en que frecuentemente suelen faltar las cosechas, y para la isla de Cuba, pudiéndose embarcar al precio de tres pesos la carga de maiz en años de abuncancia."—

"El mencionado sabio Baron de Humboldt, asienta en su libro 3º folio 38:—"El rio de Santiago atraviesa la intendencia de Guadalajara de Este á Oeste, rio considerable que se comunica con el lago de Chapala, y que algun dia (cuando la civilizacion de aquellos paises esté mas adelantada) podrá ser muy importante para la navegacion interior desde Salamanca y Celaya hasta el puerto de San Blas.

"Si el gran álveo de dicho rio presta bastante comodidad para la navegacion de los barcos de vapor, se puede abreviar y facilitar mucho la travesía oceánica. En tal caso, con estender el camino de hierro hasta Celaya ó Salamanca, se ahorran 180 leguas de camino hasta San Blas. La distancia de esta capital hasta Salamanca, correjido su actual itinerario, vendrá á reducirse á menos de 70 leguas, y de la línea de aquí á Veracruz, y los ahorros en el costo capital, serán de la mayor consideracion.

"Deberá preceder un reconocimiento prolijo de las proporciones y dificultades que presente ese rio para la franca y expedita navegacion de los mayores barcos de vapor, que son los que dan ventajas, porque en los medianos y menores, la maquinaria ocupa mucha parte de su buque y les queda demasiado limitado para los transportes. Se formará un presupuesto comparativo de los costos que demande el allanar ó zanjar los escollos del rio y de los del ferro-carril, por la via que presente el mas suave y gradual ascenso de las cuestas y otras menos dispendiosas para la conveniente preparacion de los terrenos y establecimiento de su superestructura para el mejor movimiento locomotor, acompañado de los planos correspondientes. Con presencia de elementos tan necesarios se podrá entrar en el exámen y cotejo de cual de los dos conductos ofrece mas facilidades y ventajas mas considerables y compatibles con sus costos respectivos. Para ilustrar este punto y mas particularmente la alternativa entre los caminos y canales, copiaré un precioso opúsculo que tengo á la mano y que no he visto publicado en ninguno de nuestros periódicos.

El opúsculo á que se refiere el Sr. Arrillaga se ocupa muy prolijamente de las ventajas que tienen los caminos de fierro sobre los canales y rios; pero como la cuestion no se presenta hoy de tal modo que haya lugar para escojer una ú otra via de comunicacion, sino que debemos aprovechar lo que la naturaleza nos ofrece en la proyectada, omitimos copiarlo por no ser demasiado difusos y porque en la actualidad no nos es indispensable este estudio.

El mismo Sr. Arrillaga hace un cálculo sobre los productos del camino que no trasladamos aquí, porque él lo hace partiendo del principio de que llegue á México, y dándole una progresion de 10 por 100

anual, en los diez primeros años, que aunque es posible no nos parece muy probable en las actuales circunstancias. Nosotros calculamos de otra manera, por los conocimientos que tenemos del movimiento mercantil de esta plaza con las del interior, y de las importaciones en los últimos años, despues de la desocupacion de las fuerzas americanas, haciendo total abstraccion de la exportacion de productos del pais que puede llegar á ser de importancia; pero que por la que hay hoy no se puede formar un cálculo pues no existe mas que de frioleras que en nada influyen con su flete sobre el resultado de semejante empresa.

El término medio de la importacion anual es, reducida á peso, el de 1.450.000 arrobas,cuyo flete á Puebla varía de 6 á 9 reales, sea por carros ó por mulas, y poniéndolo á 5 reales produce ..... $ 906.250

La cosecha de algodon da un peso medio de 200.000 arrobas á 5 reales 125.000

El monto de lo que conducen las conductas puede ascender á $ 6.000000 anuales, á razon de ½ por 100..... 30.000

Los productos del pais que se consumen en Veracruz y la costa dan el siguiente peso aproximado:

12.500 tércios de harina á 8 arbs.....	arbs.	100.000
Jamon, manteca, arroz y azúcar.....	arbs.	30.000
	Arrobas,	130.000

Que ponemos al muy barato flete que cuestan hoy de 2 reales arroba, porque los conductores toman estos productos solo por aprovechar algo de retorno, pero que ni aun con mucho mas puede considerarse como negocio..... 32.500

Aunque no creemos haber calculado alegremente sobre estos fletes de bajada, observaremos que no hemos calculado nada por porcion de otros renglones que aisladamente son de poca importancia, pero que en junto la tienen y no muy insignificante relativamente: tales son, grana, maiz, papa, garbanzo, frijol, petate &c.

Sabido es que la presteza y baratura de los viajes aumenta considerablemente el número de viajeros. Establecemos el número mas aproximado dividiendo los pasageros en dos clases: á $ 15 la primera, en coches cerrados y cómodos, y $ 8 la segunda, en carruages de segundo órden y abiertos.

Por la 1ra. establecemos 10 diarios de subida y 10 de bajada	á $ 15....	109.500	
Por la 2a. igual número	á $ 8....	58.500	167.900
	Producto anual probable..		$ 1.261.650

No está bajo el dominio del cálculo el aumento que pueda tener este producto, luego que llegue á establecerse la comunicacion proyectada de ambos mares, porque no tenemos idea exacta de la importan-

cia que tiene la permuta de las producciones europeas con el Asia, y viceversa; y mucho mas imposible es de formarla sobre la que tendrá cuando concurran á aumentarla la presteza y la baratura. El número de transeuntes debe tambien aumentarse prodijiosamente, sobre el muy considerable á que asciende ahora, á pesar de los grandes inconvenientes de una travesía tan larga y tan penosa.

Hay muchas reflexiones de conveniencia que pudiéramos apuntar, porque son muchas las que ocurren con unos momentos de meditacion; pero como lo que principalmente nos ocupa es la necesidad, las omitimos, dejando á ésta que obre con toda su fuerza, ya que hemos probado que para acudir á ella no tienen que hacerse sacrificios pecuniarios y sí solo esfuerzos de voluntad.

Estamos muy lejos de creer que nuestro proyecto se pueda acercar á la exactitud, ni tampoco nos empeñaremos en sostenerlo cuando con sana intencion y mejores luces que las muy escasas nuestras se le quiera sustituir con otro mas adaptable; pero sí protestamos desde hoy que nos ha animado la mas recta intencion, y que si nuestros trabajos pueden servir, no ya como datos para otros de mas importancia para el resultado apetecido, sino tan solo como su causa eficiente, será toda cuanta satisfaccion y recompensa pudiéramos apetecer.—Veracruz mayo 5 de 1851.—*José Luelmo.—Cayetano Becerra.—Mariano Pasquel.—Angel Lascurain.—José F. de Eizaguirre.—I. R. Cardeña.—G. Hoppenstedt.*

NOTAS DE LA COMISION.

1ª. En los lugares donde pueden conseguirse jornaleros suficientes por $2\frac{1}{2}$ ó 3 reales diarios, no es económico trabajar con presidio, en primer lugar porque su sustento y vestido, y el gasto de la grande escolta que se necesita para custodiar criminales en campo abierto, vendria á importar tanto ó acaso mas que el jornal de 3 reales á igual número de hombres libres; y en segundo, porque aun cuando este saliera mas barato, seria por final resultado mas caro porque el trabajo de un forzado apenas puede compararse con la mitad ó las dos terceras partes, á lo sumo, del de un hombre libre, que se empeña en trabajar para continuar mereciendo que se le ocupe.

2ª. El valor de la tonelada de fierro es hoy en Liverpool de £ 7, lo cual da una diferencia de £ 70 en cada milla, ó sean $ 350, reduciéndose el costo total de una milla de camino á $ 10.050, y á 30.150 el de una legua.

3ª. Hemos preferido poner íntegro el itinerario de Veracruz á México por el crédito que merecen los datos con que lo hizo su autor, que asegura haber sido tomados con inteligencia y conocimientos. No creemos que esto altere esencialmente el cálculo del costo, porque acaso sea igual la distancia que hay desde este puerto hasta la capital con la que haya hasta el punto en que debe llegar del rio Atoyac. Carecemos de los conocimientos necesarios del terreno, por eso no presentamos otro presupuesto con aquella direccion.

4ª. La disminucion de este costo por la diferencia de valor del fierro es de $ 76.125 en las $72\frac{1}{2}$ leguas de camino.

Llamaremos la atencion sobre el costo total de esta via, que á primera vista va á aparecer muy pequeño, tanto por la idea que se tiene concebida y alimentada generalmente sin exámen, de que un camino de fierro debe ser muy costoso, cuanto por lo que se ha dicho y escrito acerca de las gruesas sumas que han entrado en poder de los acreedores al camino de Veracruz á Perote, que con malicia unos y con ignorancia otros han sostenido que á todas estas cantidades no se les daba mas descargo que la construccion del camino de fierro de Veracruz al paso de San Juan, y que no debian tener otra aplicacion.—La opinion que se forma bajo la influencia de aquella idea es tan en abstracto, que confunde y hace aparecer imposible lo que, en concepto de personas respetables por su saber, es de fácil realizacion: la que se forme por los cargos que la prensa ha hecho á la comision de acreedores al citado camino, horroriza, porque hay quien haya dicho que las $2\frac{1}{2}$ leguas de camino de fierro han costado á la nacion $2\frac{1}{2}$ millones de pesos, de donde se deduce que hasta México, por el camino sobre cuya estension se calcula, debe costar 100.000.000! No sostendremos que el presupuesto que hemos adoptado sea de la mayor exactitud, pero está razonado, y fundado en cálculos demostrados, tales que por lo menos lo hacen acreedor á que no se le deseche sin exámen.

Dictámen de la Comision.

Patriótico Ayuntamiento:

La comision nombrada para abrir dictámen sobre la exposicion que los Sres. D. José Luelmo, D. Cayetano Becerra, D. Angel Lascurain y Gomez, D. Mariano Pasquel, D. I. R. Cardeña, D. José F. de Eizaguirre y D. German Hoppenstedt, dirijieron á S. P., como individuos encargados por la junta popular celebrada bajo la presidencia del Sr. Gefe político el dia 28 del mes de marzo próximo pasado, de la formacion de un proyecto de comunicacion entre los mares Atlántico y Pacífico, por medio de un camino de fierro que atravesara la república, ha estudiado detenidamente todos y cada uno de los puntos en consulta, y tiene hoy el gusto de dar cuenta con el resultado de sus tareas en asunto de tanta importancia.

La comision comprendió desde luego la gravedad del negociado cuyo exámen tuvo á bien cometerle V. P., honrándola con su confianza, y aunque participaba de los deseos que animan á los ciudadanos que han concebido el laudable pensamiento de crear grandes intereses nacionales para oponerlos á los intereses norte-americanos que, con perjuicio de nuestra nacionalidad, iba á crear la comunicacion oceánica por el istmo de Tehuantepec, quiso proceder con la mesura y circunspeccion que conviene á su carácter público, no acojiendo el pensamiento de los solicitantes sino despues de una larga y madura deliberacion sobre su conveniencia ó inconveniencia. Para que nada se omitiese de cuanto podia ilustrar la materia y facilitar la discusion de todos los particulares que abraza el ocurso de los señores nombrados, invitó á algunos de los que suscriben la exposicion enunciada á que concurrieran á sus conferencias y explicaran todo su pensamiento.

La comision, despues de un exámen detenido del asunto, acojió las ideas apuntadas en dicho ocurso, y las acojió con particular satisfaccion, porque ellas inician una obra de inmensa utilidad y porque son una prueba evidente de que existen en la república buenos ciudadanos que por cuantos medios están á su alcance promueven los adelantamientos del pais. En todo tiempo, señor, la apertura de un camino de fierro que atravesando la parte céntrica de la república, pusiera en comunicacion el Atlántico con el Pacífico, seria un acontecimiento de grande influjo en la suerte futura del pais; seria un beneficio para las industrias, y abriria al comercio nacional y extrangero un vasto teatro, en donde le seria fácil reparar en breve las considerables pérdidas y atra-

sos que ha sufrido y está sufriendo, ora por los frecuentes disturbios políticos, ora por las grandes importaciones clandestinas de efectos extrangeros, fruto amargo del sistema prohibitivo que proporciona estímulo al contrabando, ofreciéndole grandes ganancias en el caso de que logre burlar á los agentes del fisco, lo que sucede muy amenudo: hoy la apertura de comunicacion entre ambos mares seria mucho mas que un grande adelanto en los intereses materiales del pais: seria, por las circunstancias excepcionales que rodean á México y por su situacion política, erizada de dificultades, una medida salvadora, porque impediria los desbordes de la poblacion norte-americana por el istmo de Tehuantepec, porque desviaria de esa parte indefensa de la república el torrente de la invasion que amenaza de muerte nuestra nacionalidad, y porque llamaría la inmigracion hácia el centro del pais, y crearia grandes intereses nacionales y extrangeros que mas tarde opondrian vigorosa resistencia al espíritu de usurpacion que distingue á la raza anglo-americana.

Pero si bien es cierto que la comision simpatiza con la idea que preside al ocurso de que se trata, y que la consideracion de los bienes que de su realizacion puede obtener el pais, inclinó desde luego su ánimo á la adopcion de ella, tambien lo es que no está conforme con la solicitud de los señores comisionados en cuanto á la formacion y apertura pública del registro de suscriciones á la empresa, porque hasta ahora no se ha convenido con los otros Estados en las bases generales del plan que deba adoptarse.

La comision no ha encontrado en los escritos que á su ocurso acompañan los señores solicitantes un proyecto perfecto de la obra propuesta, pero sí han visto con placer que ellos contienen muy buenas ideas que facilitarán su formacion, ideas que hacen honor á los ciudadanos que las concibieron, y que vendrán á ser el orígen de una empresa de inmensos resultados en pro del pais. Bien se conoce que no estaba en la posibilidad de los solicitantes la formacion de un proyecto formal de comunicacion oceánica, en primer lugar, porque carecen de los conocimientos y datos necesarios, segun manifiestan, para establecer un presupuesto general de los gastos de la obra, y para determinar la direccion y demas circunstancias particulares del camino, y segundo, porque ignoran aun en qué términos, con qué condiciones, de qué manera será mas conveniente la ejecucion de ese pensamiento y en qué sentido puede contribuir á ella cada Estado, segun sus recursos, su situacion &c., así es que los que suscriben, están muy lejos de atribuirles esa omision.—Cuando reunidas las comisiones de los pueblos interesados acuerden definitivamente las bases de la empresa: cuando con pleno conocimiento del costo de la obra y de los recursos con que puede contarse para llevarla á efecto, se forme el programa formal de la empresa, entonces el P. Ayuntamiento, que sin duda participa de los buenos deseos que animan á los solicitantes, contribuirá eficazmente á la reunion de accionistas.—Entretanto, no es posible al Cuerpo otra cosa, en concepto de la comision, que acojer, como debe, las ideas emitidas en el ocurso y escrito que incluye de los señores comisionados por la junta popular. y ademas declarar que se interesa vivamente por su realizacion.

En cuanto al nombramiento de los comisionados que deberán entrar en pláticas con los Estados de Puebla, Guerrero y México, acerca de este importante negociado, la comision juzga que son admisibles las proposiciones de los solicitantes, y que aceptando con gusto el deber de contribuir por su parte á facilitar el arreglo de un asunto de tanto interes para el pais, la Municipalidad debe proceder á la eleccion de personas aptas para ese delicado encargo y á darles las instrucciones convenientes á fin de facilitar el buen desempeño de éste.

Por último, la comision, despues de un detenido exámen de los particulares que abraza el ocurso en consulta, ha venido en someter, y somete, en efecto, al ilustrado juicio de V. P. los siguientes artículos resolutivos, que contienen todo su pensamiento en este grave asunto, teniendo el pesar de que se haya separado uno de sus miembros por disentir en opiniones en algunos de los puntos cardinales.

Art. 1.º El P. Ayuntamiento de esta H. ciudad, acoje con particular satisfaccion la idea de apertura de un camino de fierro que, atravesando la parte céntrica de la república, ponga en comunicacion los mares Atlántico y Pacífico.

Art. 2.º Una comision compuesta de tres personas que merezcan la confianza del P. Cuerpo Municipal, pasará á las ciudades de Jalapa, Puebla y México, y en su representacion, desempeñarán el encargo de que trata el ocurso de los solicitantes, segun las instrucciones que el P. Ayuntamiento juzgue convenientes darles.

Art. 3.º La apertura pública del registro de accionistas tendrá lugar cuando la comision de que trata el anterior artículo, unida á la que nombre cada uno de los Estados interesados en la empresa, forme, con acuerdo del Supremo Gobierno, el plan de ésta, el presupuesto y el programa general de la obra.

Art 4.º El Ayuntamiento de Veracruz declara que está pronto á suscribirse (prévio el correspondiente permiso del gobierno) á la empresa de que se trata con las acciones que le sea posible costear, siempre que las bases del plan que forme la comision de los Estados interesados sobre apertura, direccion y demas términos de la via de comunicacion que se pretende abrir por el centro de la república, corresponda exactamente á las ideas emitidas en el escrito de los solicitantes y sean tales que den garantías de buen éxito.

Art. 5.º Se ocurrirá al Supremo Gobierno del Estado suplicándole que se sirva acojer las ideas apuntadas sobre la apertura de la comunicacion de los mares Atlántico y Pacífico por el centro de la república, y contribuir por su parte de la manera mas eficaz á la realizacion de la obra de inmensa utilidad que proponen los solicitantes, recabando del Supremo Gobierno de la república que sea comprendido este importante negocio entre los que deben ocupar al Soberano Congreso en sus próximas sesiones extraordinarias.

Art. 6.º Se publicarán las piezas del expediente que forme la secretaría sobre este asunto. Sala capitular, Mayo 16 de 1851.—*Cayetano T. Becerra.—Felipe Carrau.*

Voto particular del señor síndico 2.°

Las rentas municipales están establecidas únicamente para la conservacion y mejora de los varios ramos de la ciudad, y su administracion está encargada á los Ayuntamientos: de esas rentas no debe distraerse ninguna cantidad por insignificante que sea, en otro objeto que el indicado. El proyecto presentado al P. Ayuntamiento, trata del establecimiento de una empresa que, como todas, estará sujeta á que sus resultados sean favorables á los accionistas, ó adversos, debiéndose esperar lo segundo, segun hemos visto en muchas establecidas en nuestra república: de consiguiente, no estando en las atribuciones del P. Ayuntamiento disponer de cantidades mas que para sus ramos, no puede suscribirse con ninguna accion para el camino de fierro.

Una de las ideas vertidas en el proyecto presentado es la de que el venerable Clero garantizará con sus bienes á los accionistas de la empresa, y seguramente por esa idea mis señores compañeros consultan que se suscriba el P. Ayuntamiento con cien acciones, pues tambien en sus artículos fijan, que debe la empresa acojer en todo el proyecto: pero ¿hay una certeza de esa garantía? ¿no puede suceder que no facilitándose esa garantía, encuentre la empresa otra que le parezca suficiente, y que con las lisonjeras esperanzas que generalmente se conciben al comenzar una empresa, alucine á los accionistas, y se proceda á realizar las ideas propuestas? Y últimamente, suponiendo la garantía con los bienes del venerable Clero, ¿se evitarán con ella los muchos perjuicios que sufrirá el tesoro municipal con solo los muchos años que debe carecer de las cantidades invertidas en las acciones para el camino de fierro? Claro es que no. Por lo dicho, é impuesto del estado actual del tesoro municipal que no podrá mejorarse por algun tiempo, á causa de los indispensables gastos que necesitan sus ramos, y de los que causarán las mejoras acordadas, y las que en algunos ramos es preciso emprender, por exijirlo así el bien general de la poblacion, no puedo de ningun modo consultar al P. Ayuntamiento se suscriba con ninguna accion para la empresa del camino de fierro.

Este es el voto particular del síndico segundo nombrado en comision para consultar al P. Ayuntamiento sobre el preyecto presentádole para el camino de fierro. Veracruz 16 de Mayo de 1851.—*Teodoro Pasquel.*