

NOTICIOSO DEL PANUCO.

(Segunda Epoca.)

{TOM. II.}

TAMPICO, DÍO 6 DE 1849.

{NUM. 39.}

NOTICIOSO DEL PANUCO.

—LO PUBLICAN EN SU OFICINA
PERILLOS Y GROIZARD,
Calle del Estado casa número 170.

Este periódico saldrá los miércoles y sábados de cada semana, el precio de suscripción es de un peso al mes.

Los anuncios de entradas y salidas de buques, se insertarán gratis á los suscritores; así como, notas de efectos que tengan para vender, siempre que no ocupen más de la tercera parte de una columna y en un idioma. Todos los demas avisos se pagarán al contado según un arreglo convencional. Los artículos remitidos bien de interes particular ó general, las personas que los dirijan se servirán hacerlo en pliego cerrado rotulado á los Editores, entendiéndose que aquellos en que se verse responsabilidad, tendrán la respectiva, por la firma del que los escriba.

NECESIDADES DEL PUERTO DE TAMPICO.

- Libertad de comercio.
- La libre introduccion de todas clases de materiales de casas, sugetos solo á un impuesto municipal.
- Composicion del camino de San Luis Potosí.
- Protejer la navegacion del rio Tamesí.
- Comunicar la laguna de Tamiahua con el Pánuco.
- Construccion de la plaza del mercado en la rivera del Pánuco.
- Introducir el agua del Tamesí á esta ciudad.
- Construccion de un buen camino de esta ciudad á la Barra.
- Proteccion á los vapores que naveguen en este rio.
- Aumento de fondos municipales.
- Policia del Pánuco.
- Cegar la laguna del Carpintero.

INTERIOR.

CAMARA DE DIPUTADOS.

DICTAMEN de las comisiones de crédito público y segunda de hacienda, sobre arreglo de la deuda pública.

[Concluye.]

- 7.º La consolidacion de la deuda se hará bajo las bases siguientes:
- La primera clase se recibirá al 80 por ciento y ganará al año 4 p.º.
 - La 2.ª al 70 y ganará .3 1/2
 - La 3.ª al 60 3
 - La 4.ª el 50 2 1/2
 - La 5.ª al 40 2
- II. Los réditos vencidos se consolidarán al 60 por ciento del valor á que se consolida el capital y ganará el mismo interés.
- 8.º Quedarán en clase de deuda diferida:
- 1.º La interior á la independencia que no causa réditos.
 - 2.º La diferencia entre el actual valor representativo de los créditos y el que deban tener por la consolidacion.
 - 3.º La diferencia entre los réditos

que actualmente ganan los créditos y el que deban ganar por la consolidacion. La deuda diferida no ganará réditos en diez años contados desde la publicacion de esta ley. A los diez años comenzarán á ganar el uno por ciento anual: cinco años despues se aumentará el rédito en medio por ciento y este aumento se irá haciendo sucesivamente cada cinco años, hasta llegar á tres por ciento, de cuya cuota nunca podrá exceder el rédito.

9.º Dentro de tres meses improrrogables en la capital y cuatro meses en los Estados, contados ambos términos desde la publicacion de esta ley, se exhibirán en la contaduría mayor ó en las comisarias los créditos originales, en lugar de los cuales se expedirán bonos provisionales que expresen la clase del crédito; el monto del capital y los réditos caídos. Los acreedores que sin impedimento debidamente justificado, no cumplan con lo prevenido en este artículo, perderán todo derecho á que se les pague, y espire el plazo concedido.

10. Dentro de diez meses contados desde la publicacion de esta ley, estará concluida la consolidacion de toda la deuda interior, la que se ejecutará por los comisarios de los acreedores, previo el reconocimiento y liquidacion de los créditos hecho por la contaduría mayor.

11. La contaduría inutilizará los créditos originales que haya recibido directamente ó por medio de las comisarias, de modo que no puedan volver á circular, y expedirá bonos definitivos de la deuda consolidada activa y diferida, en cambio de los provisionales que inutilizará igualmente.

12. Concluida que sea la consolidacion, el gobierno presentará al congreso la iniciativa correspondiente para que este decreto el gasto mensual que necesite para el integro pago de réditos y amortizacion paulatina de toda la deuda, en el concepto de que á esto no se aplicará más que el sobrante despues de cubiertos aquellos y los gastos de la administracion pública.

13. Despues de hecha la consolidacion, queda á cargo de los comisarios la percepcion y distribucion de las pensiones civiles y militares de todas clases.

14. No se comprenden en ninguna de las disposiciones de esta ley, las deudas mandadas pagar por

sentencia judicial, las arregladas por convenciones diplomáticas legalmente concluidas, y las de pajes y miénia, que continúan gozando de las mismas asignaciones que hoy tienen.

15. Un mes despues de publicada esta ley, el gobierno expedirá el reglamento respectivo, y será responsable si la consolidacion no se efectúa en los términos prevenidos.

México, Mayo 9 de 1839.—(Firmado.)—Elguero Carpio.—Chávarri-Elorriaga.—Cruz.—Granja.

Es copia.—México, Mayo 11 de 1849.—J. N. Espinosa de los Monteros.

GOBIERNO GENERAL.

MINISTERIO DE RELACIONES INTERIORES Y EXTERIORES.

El Excmo. Sr. presidente de la república se ha servido dirigirme el decreto que sigue.

«José Joaquin de Herrera, presidente de los Estados-Unidos mexicanos, á los habitantes de la república, salud. Que el congreso general ha decretado lo siguiente.

Art. 1.º Se autoriza al gobierno para contratar un ferro-carril, del puerto de Veracruz á la capital de la república, y de ésta á algun puerto del Pacífico con los ramales que se crean convenientes para otras poblaciones, bajo las bases siguientes.

I. El ferro-carril deberá estar concluido á lo mas dentro de quince años, y comenzado dentro de dos, contados ambos plazos desde la fecha de la contrata.

II. Se podrá conceder á los contratistas.

Primero. Privilegio esclusivo por cincuenta años en la línea y ramales que contraten.

Segundo. Esencion de todos derechos para los trenes, materiales, é instrumentos necesarios para su construccion, y el carbon mineral necesario para su consumo mientras no se esploté el suficiente en la república, sugetándose todo al registro y demas formalidades prevenidas en el arancel.

Tercero. Si el ferro-carril pasase por algunos puntos sobre terrenos de dominio público, se concederán á la empresa los necesarios para la construccion de él y de sus oficinas anexas, y ademas se le preferirá para el establecimiento de colonias en ambas orillas con arreglo á las leyes que se dicta en el efecto.

Cuarto. El derecho de ocupacion de las propiedades particu-

lares en la estension precisa que haya de ocupar el ferro-carril, los solares necesarios para establecer sus estaciones, en los términos y con los requisitos de que habla la parte 3.ª art. 112 de la constitucion, y reglas que establecieron las leyes. De este derecho solo se usará en el único caso de que la empresa no logre una avenencia racional con los propietarios.

Quinto. Próroga sobre el plazo del privilegio esclusivo que el gobierno hubiere concedido al contratista, de dos años mas, si el tramo del ferro-carril llegase en los dos primeros de la contrata, desde Veracruz con direccion á esta capital hasta un punto escento del vómito ó fiebre amarilla, concediendo á mas de estos dos años, otro por cada mes menos que de dichos dos años dure la obra hasta concluir la al punto indicado.

Sesto. Próroga hasta por treinta años mas sobre el plazo del privilegio, entrando la hacienda pública general en una parte de las utilidades hasta el 20 por ciento

Concluida esta otra próroga, se cumplirá lo prevenido en el art. 5.º de la presente ley.

11. Los extranjeros que tomen parte en la empresa, se entenderá que renuncian por el mismo hecho á los derechos de estrangería, en todos los puntos relativos á dicha empresa.

Art. 2.º Dentro de los límites de las bases del artículo anterior, el gobierno preferirá para consumir el contrato á los empresarios que ofrezcan mas ventajas para lo cual se convocarán postores, señalándoles un plazo que no baje de tres meses, prorrogables por otros tres, á juicio del gobierno.

Art. 3.º Para los efectos del anterior artículo el gobierno hará que se publiquen traducciones del presente decreto en los periódicos mas acreditados de Europa y Norte-América, y el plazo que establece el artículo 2.º comenzará á contarse desde el dia de la salida del paquete que conduzca los ejemplares del propio decreto.

Art. 4.º Si los empresarios que contratasen la línea del ferro-carril no quisieren construir los ramales que el gobierno creyese convenientes establecer, podrá este contratarlos con otras empresas.

Art. 5.º Finalizando el término del privilegio esclusivo, el ferro-carril, sus trenes y edificios de estacion quedarán de propiedad nacional.

Art. 6.º En los puntos en que

el camino de fierro siga la misma direccion que los de rueda ó herradura que ahora se transitan. deberá quedar el espacio que previene el decreto sobre caminos, de 24 de Setiembre de 1842 para el tránsito de los pasajeros que fueren á pié, á caballo ó en carruaje, de modo que no quede obstruido el camino para los que no puedan ó no quieran usar del ferro-carril.

Art. 7.º Queda tambien facultado el gobierno para contratar los ferro-carriles que sea conveniente establecer en cualquier parte de la república, sujetándose en todo á estas mismas bases, escepto á la del término para la conclusion de la obra y duracion del privilegio, que quedará á su calificación segun las distancias y dificultades de los que se proyecten.

Art. 8.º Si entre las propuestas que se dirijan al gobierno pretendiesen los empresarios alguna concesion que no correspondiere al ejecutivo y que estimare conveniente acordar, pedirá para ello autorizacion al congreso.

Art. 9.º Las autorizaciones de que habla este decreto, no perjudican en modo alguno la libertad que concede la constitucion á los Estados, para la apertura y mejora de sus caminos en los puntos no privilegiados con anterioridad.—*José María Cuevas*, diputado presidente.—*Manuel G. Pedraza*, presidente del senado.—*M. Sillico*, diputado secretario.—*José Ignacio Villaseñor*, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del gobierno nacional en México, á 18 de Mayo de 1849.—*José Joaquín de Herrera*.—A Don José María de Lacunza."

Y lo comunicó á V. S. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, 18 de Mayo de 1849.—*Lacunza*.

CUERPO DE INGENIEROS.

INFORME que de orden del supremo gobierno da el general que lo suscribe, del estado en que se encuentra la obra del camino de fierro de Veracruz al rio de San Juan.

Exmo. Sr.—En cumplimiento de la respetable orden de V. E., fecha 18 de Enero del corriente año, en que se sirve prevenirme haga un escrupuloso reconocimiento del estado en que se encuentra la obra del camino de fierro de Veracruz al rio de San Juan, materiales que estén reunidos, tiempo que habrá de emplearse en su conclusion, estendiéndome á cuanto convenga, llegue á noticia del supremo gobierno; fui á la plaza mencionada, y hoy tengo el honor de evaluar el informe que se me pide, en los términos siguientes:

Acompaño un "Plano del terreno en que se está construyendo el

camino de fierro," (núm. 1): (núm. 2) que consta de cinco h marcadas con las letras *a, b, c, d* que es el "Perfil del camino," re das las alturas á un plano de comparacion que pasa 50 metros debajo punto de partida, ó 49^{ms}, 655 de superficie del muelle de Veracruz marcado, con el núm. 3, que es la "Estacion de salida" con planta corte de los edificios: el núm. 4 demuestra el "material y sistema de construccion" con planta y cortes la superestructura del camino: el núm. 5, que es el "Puente del paso de Canoas," único que se ha construido de mampostería, con planta, elevacion y corte: el núm. 6, que son los "Puentes de madera": y finalmente señalados con las letras *A, B, C, E, F, G* y *H*, son adjuntos un estado de los trabajos ejecutados hasta la ocupacion de Veracruz por los americanos: informe del director, relativo á lo que sufrió la obra durante la invasion: aváño por el mismo en 1 de Enero próximo anterior, del importe de su reparacion: estado de los trabajos ejecutados despues de la guerra: instrucciones dadas al señor comisario de marina D. Pedro de Garay y Garay, que está en Yucatan: noticia de los efectos pedidos á los Estados Unidos del Norte: relacion de materiales comprados últimamente; y un inventario general de los efectos que existen en los almacenes de la empresa.

Origen de la obra.

La utilidad universalmente reconocida en ambos mundos de los caminos de fierro; el mal estado de los de tierra que llegan á la plaza de Veracruz, situados en un país mortífero atravesando arenales; y en fin el deseo de que en nuestra patria se hiciesen conocer esas grandes obras resultado de la paz, ilustracion y positivo progreso de las naciones, fueron, en mi concepto, las nobles y bellas miras que se tuvieron presentes al contratar con D. Antonio Garay la construccion del ferro-carril de Veracruz á San Juan.

No me ocuparé de los términos del contrato; de si este se hizo con autorizacion competente ó no; de si se ha faltado á él, ó cumplido en el plazo estipulado; de si se ha gastado en fin, la suma que en el seno de la representacion nacional y en otros documentos se ha dicho, porque no tengo datos para formar una opinion definitiva sobre esos puntos, y porque he entendido que yo solo debo ocuparme de la parte científica y de la utilidad pública de la obra.

Determinada su ejecucion, el empresario dió principio á ella segun los informes adquiridos en Noviembre de 1842, y en Agosto de 1844 se encargó de su direccion, con conocimiento del supremo gobierno, el teniente coronel de ingenieros D. Manuel Robles, quien hasta el dia la tiene.

Descripcion del terreno.—*Eleccion de*

la parte baja para construir el camino.—*Razones que tuvo presentes el director.*—*Necesidad de los caminos provisionales.*

El terreno entre el rio de San Juan y Veracruz está sembrado, á las inmediaciones de la plaza, de pequeñas alturas conocidas con el nombre de "Médanos," que han formado las arenas del mar; siguen algunas ciénegas, y concluye en lomas cubiertas en parte de bosque poco elevado; todo conforme se demuestra en el plano núm. 1. En él está trazado el camino de fierro, distinguiendo por una línea negra la parte construida, por otra entre cortada los terraplenes concluidos, y por una de puntos el terreno en donde aun no se trabaja.

Como se ve por el trazo, el director escogió el terreno bajo para la colocacion del camino, á pesar de los grandes costos que debia tener la consolidacion de los pantanos, por la poderosa razon de que establecido en ella el camino, seria estable, mas económico su entretenimiento y susceptible de admitir mayor velocidad en los trenes por la superior inclinacion que probablemente sacarian los planos de asiento en la parte alta.

Para que se forme idea del costo que tendrian los terraplenes en la parte baja, dió: que en ella hay tramos considerables de terreno cenagoso y endeble que en gran parte conserva aguas permanentes, y está formado de una capa compacta de grueso variable [en algunos parages no tiene 1 1/2 vs.] la cual descansa sobre un depósito de fango profundo y de tan poca resistencia, que el tránsito del ganado ó cabalada sobre la capa sólida le imprime un movimiento ondulatorio de donde tiene origen que se conozca en el país con el nombre de "tembladeras."

Otro gasto de importancia se ha tenido con la eleccion del terreno bajo. No pudiendo hacerse fosos profundos en los laterales del camino, ha sido preciso escavar y conducir las tierras para los terraplenamientos de puntos lejanos, y á esta necesidad se debe la construccion de los caminos de fierro provisionales que están marcados en el plano núm. 1, con la letra *e*. No se comprende en estos el señalado con la misma letra, que va á la playa, pues ese tiene por objeto facilitar la conduccion de los enseres que se desembarcasen para el camino.

Una vez determinado trabajar en el bajo, la nivelacion del terreno por donde debe pasar el camino, es la que verá V. E. en el "Perfil" (núm. 2) En él se representa el plano de comparacion, por una línea negra: por otra del mismo color ondulada, el terreno natural: por una recta azul el camino de fierro concluido: y por otra colocada debajo de la anterior, el plano de asiento, sobre el cual descansan los durmientes.

Descripcion del camino.—*Dobles vias en los modernos.*—*Curvas.*—

Planos inclinados.

Examinando el plano núm. 1 y perfil citados, se observará lo siguiente:

Del punto escogido en los estramuros de Veracruz, para comenzar el camino, sale este recto hacia el Sur, en una rampa de 750 metros de base y 0^{ms},0023 diezmilímetros de elevacion por metro; continúa en la misma direccion en rampa de 1734 metros de base y 0^{ms},00092 de elevacion por metro, atravesando el llano de los Locos, y laguna del mismo nombre. Desde aqui prosigue el camino en una curva de mil metros de radio y 536^{ms},80 de desenvolvimiento, formando parte de una pendiente de 796^{ms},80 de base, y 0^{ms},003228 de inclinacion por metro: comprende esta parte el tajo hecho en la loma de Casa mata y los terraplenamientos de la ciénega de la Hormiga. Concluida la curva, sigue recto el camino sobre la pendiente indicada, formando un ángulo con la direccion que tiene al salir de Veracruz de 153 grados.

Prosigue el camino en pendiente de 800 metros de base y 0^{ms},00174 de inclinacion sobre la ciénega del carrizal y va á continuarse en un plano horizontal de 3084^{ms},55 de longitud, atravesando la ciénega de "el Coyo," la laguna de "la Boticaria," y la ciénega de Aguas largas. En este plano horizontal hay una curva de mil metros de radio y 1486^{ms},79 de desenvolvimiento: concluida la curva prosigue recto el camino, en una direccion tal, que forma con la que se traía al comenzarla un ángulo de 90 grados. Continúa el trazo en rampa, que tendrá 1250 metros de base sobre 0^{ms},001 de elevacion por metro. En este plano á los 187^{ms},206 milímetros de estension, es hasta donde se halla concluido el camino de fierro, como puede verse en la hoja *B* del perfil entre las estaciones 182 y 183.

Seguirá el camino en distintos planos, pero recto hasta las inmediaciones de San Juan, donde formará una curva entre un ángulo muy obtuso.

La longitud del ferro-carril, desde la estacion de Veracruz hasta la de San Juan, será de 29389 varas mexicanas.

En el dia, Sr. Exmo., los principales caminos de fierro que se destinan á la conduccion de pasajeros, no se hacen como el de Veracruz, sencillos, de dos líneas de carriles, sino que son de cuatro, llamados de doble via como el de Londres á Birmingham, y otros muchos notables por el tráfico que tienen y por las ganancias que producen. Esto es, por que teniendo las ruedas de las máquinas y carros un reborde en la parte interior que les impide salir de la direccion del carril, cuando se encontrasen dos trenes movidos en sentido contrario, ni uno ni otro podria seguir á su destino; lo que se evita, como dije antes, con hacer dobles los

caminos, para tener una vía de ida y otra de venida, y aun así se construyen otros pequeños en sentido trasversal, que por un medio tan sencillo como ingenioso sirven para trasladar todo un tren de unos á otros carriles.

El supremo gobierno, que conocerá los términos de la contrata celebrada para construir el ferrocarril de Veracruz á San Juan, podrá con esta indicacion, investigar si se estipuló en ella, que fuese de una sola vía, como se me asegura, en consideracion á la poca utilidad que se presume produzca.

Si los caminos de fierro pudiesen siempre construirse rectos y á nivel, sin duda alguna que seria lo mejor para la economía, en su construccion y uso, para la velocidad de los trenes, para su conservacion y para la seguridad de los pasajeros, pero no siendo esto posible en la práctica la ciencia ha dado reglas para establecer los planos inclinados y las curvas, las cuales paso á examinar si se han observado en el ferrocarril que se construye.

En las curvas, la fuerza centrífuga impele al carruaje en la direccion del radio y lo haria salirse de los carriles si no se emplease para contrarrestarla, la gravedad de los trenes. Tambien en ellas aumenta el rozamiento, por lo que en los caminos, que no se destinan al transporte de pasajeros sino al de mercancías, y en que la velocidad es corta, por ejemplo de tres á cuatro leguas por hora, se pueden trazar las curvas con un radio de 500 varas, pero con la certeza de que si se diese un movimiento á los trenes como el que tienen en los caminos de primer orden habria necesidad de disminuir el peso y marchar con el peligro de que se saliesen las ruedas del carril. En los principales caminos de Europa y América, se ponen los radios de 1000 varas, pocas ó mas ó menos, de manera que los 1000 metros que tiene el de las curvas del de Veracruz, es una imitacion de lo reconocido por mejor.

La gravedad se ha aprovechado por el director segun los principios del arte, levantando dos centímetros el carril exterior, lo que suponiendo una velocidad media en las máquinas locomotivas de treinta kilómetros por hora, (7 leguas y 318 varas) me parece suficiente.

En la construccion de los caminos de fierro deben evitarse las cuestas de grande elevacion, particularmente en aquellos en que debe caminarse con celeridad. Sin embargo, los hay con rampas tan pendientes (por lo regular en las minas) que la máquina marcha muy despacio, arrastrando poco peso, y á veces no pudiendo subir los trenes, se emplea parte de ellos como potencia, y á su vez, como resistencia, se colocan en las cimas de las alturas máquinas de vapor estaciona-

rias, que por cuerdas suben los trenes.

No se encuentra nada de eso en los caminos modernos, porque esas interrupciones son costosas y perjudiciales á la velocidad: se prefiere profundizar los tajos, levantar los bajios ó perforar las grandes alturas, para tener inclinaciones suaves. De aquí se ha sacado un término medio que es de 5 á 6 1/2 varas de altura, por 1000 de estension en las rampas de mucha longitud, y hasta 7 1/2 varas en las cortas.

Si despues de lo dicho se examina el plano de asiento en el perfil, se verá que en el camino de que se trata se han observado las reglas del arte.

Parte concluida del camino—Material y sistema de construccion—Obras adyacentes.

El plano núm. 3, representa la estacion de salida en los estramuros de Veracruz. Los edificios A, son de maderas con fuertes cimientos de mampostería: existieron otros B, pero se incendiaron en el sitio de aquella plaza por los invasores. Debieron levantarse otros C, cuyos cimientos se ven casi ocultos, pero aunque llegaron á pedirse á los Estados-Unidos, segun se me ha informado, no pudieron venir por el bloque americano. Tanto éstos, como los talleres B, me asegura el director, que se han pedido de nuevo por la empresa, y se propone colocarlos en el año corriente.

En el citado plano se presenta por líneas rectas azules, los caminos concluidos y por puntuadas del mismo color aquella parte de las vías, que aun no tienen los carriles. Tambien se señalan las plataformas y los excéntricos que deben colocarse, y que hoy se encuentran depositados en los almacenes.

La parte enteramente concluida de camino de fierro tiene 8762 varas las dolles vías en la estacion de Veracruz 180 varas; un camino en la misma á la paya, 1024 varas; y los otros dos de servicio ó temporales que se han hecho, tienen 320 varas. El todo hace un total de 10,256 varas longitudinales de ferrocarril trabajado hasta hoy.

El sistema de construccion que se ha seguido es el siguiente. El plano núm. 4 tiene por objeto demostrar esta parte del informe.

Los primeros trabajos que se emprenden en una obra de esta naturaleza son iguales á los de un camino de tierra en cuanto á su especie. En el documento letra A, se encuentra el volumen de las tierras escavadas en los tajos, fozos &c.; el de los terraplenamientos: la superficie del revestimiento de cesped, la del desmonte, y la longitud de la cerca viva para acotar el camino. El ancho de los terraplenamientos en la parte superior es de 6 varas, los declivios son los naturales de las tierras que se emplean, sostenidos por un revestimiento de cesped.

Sobre los terraplenamientos hay una capa de arena de un pié de espesor para recibir durmientes de zapote de 3 varas de largo, 12 pulgadas de ancho y 6 de grueso, colocados á 4 piés ingleses de distancia en el camino recto y á 3 en las curvas.

Sobre cada durmiente se afianzaron con pernos de fierro dos silleas de 22 libras de peso para recibir los carriles asegurados con cuñas alquitranadas de madera. Las barras de carril

de su union tienen una sillea: estan un poco separadas para destruir los efectos de la expansion y contraccion del fierro por la influencia de la temperatura, pero los extremos en la parte superior en un mismo plano. Los carriles son de fierro forjado de seccion métrica, de la forma llamada doble T peso de 65 libras inglesas de por yarda.

Se acostumbra en los mejores caminos de fierro descansar los carriles sobre sillares, en los cuales se introducen unos tarugos de madera que reciben despues los pernos de fierro destinados á asegurar las silleas. Tambien está admitido poner durmientes de madera en lugar de sillares, con las dimensiones indicadas anteriormente.

Sean sillares ó maderos los que se elijan, la distancia á que se ponen no es arbitraria. Teniendo las barras del carril que se está empleando 16 piés de largo y el espesor indicado, considero buena la distancia á que se han puesto pudiendo añadir en apoyo de esa opinion que se encuentra mayor en caminos de primera clase.

En ellos se ponian carriles de fierro colado y sin detenerme á especificar las causales porque se prefieren en el dia los de fierro forjado á pesar de su mayor costo, manifestaré que los empleados en Veracruz son iguales á los del camino de Londres á Birmingham, y superiores á los que sirven actualmente en los de Bélgica.

La distancia que separa á los carriles, aunque variable hasta cierto punto segun opiniones, debe estar en relacion con la altura del centro de gravedad de los carros y con la velocidad que se quiera dar á los trenes. Ya he dicho cual es esta última (30 kilómetros por hora) y segun la altura comun de los carros y máquinas en los caminos de primera clase, considero buena la distancia entre los "railes" de 4 piés 8 y media pulgadas inglesas en lo interior [un metro y cuatro mil trescientos cincuenta y un diezmilímetros] ó metro y medio de centro á centro.

VARIETADES.

Gimnástica del Bello Sexo

—ó—

ensayos sobre la educacion fisica de las JÓVENES

CON ONCE ESTAMPAS FINAS DIBUJADAS POR
MR. DUBOURG,
DIBUJANTE DEL REY DE FRANCIA.

EL CANTO.

Considerado como ejercicio, y no como arte ni como habilidad, el canto forma parte esencial de la educacion fisica. Asi lo entendió Platon, y asi lo practicaban los Griegos. En el magnífico establecimiento gimnástico fundado, y dirigido en Paris, por el Sr. Amoros, el primer ejercicio de las lecciones diarias es el canto unísono.

La madre que, siguiendo el facil sendero de la rutina quiere hacer de su hija una muñeca organizada, no tiene mas que comprar un piano, y tomar un maestro que despues de las escalas, y las posturas, enseñe á su discipula el *Nel cor piu non mi sento*. Al cabo de dos ó tres años de fastidio, y lágrimas, la pobre criatura sabrá cantar maquinalemente dos ó tres cabatinas, tocar otras tantas contradanzas, ó cuando mas alguna sonata de Pleyel, ó las variaciones del Malbourough. Irá á la tertulia; la convidaran á dar una muestra de su talento: se hará de rogar, quejándose de la tos, y de la ronquera, y al fin aburrirá al auditorio con sus desentonos, y gorgoritos. La madre se quedará muy honrada, y muy persuadida de que una jóven tan bien educada, no puede menos de encontrar excelentes partidos.

No es este el canto que nosotros aconsejamos á las jóvenes que quieren afirmar su voz, perfeccionar su oido, y fortificar el pulmon. Este órgano, como todos los del cuerpo humano, requiere

uso, y ejercicio; no de otro modo podrá aprovecharse de toda la plenitud de sus facultades; de toda la estension de su alcance. Por la inaccion se llega á perder el uso; la accion moderada lo facilita y mejora.

En la edad tierna conviene cantar al aire libre, cuando la atmósfera está seca, y despejada. El esfuerzo que hacen el pecho, la boca, y la garganta, da entrada en el pulmon á mayor volumen de aire, que el que está acostumbrado á recibir por la respiracion ordinaria; y como este aire es puro, vivo, y elástico, no puede menos de dar vigor, y flexibilidad al órgano que lo admite. La voz se sostiene durante mucho mas tiempo, y en tonos mas altos, en un espacio vasto, y descubierto, que en un aposento estrecho, y cerrado, porque el aire cargado de emanaciones se respira, y si es licito decirlo, se maneja, con mayor dificultad que cuando es puro, y ligero.

Esta especie de enseñanza música es enteramente desconocida de las naciones modernas, porque la existencia artificial que nos han formado las preocupaciones de toda clase que hemos heredado, y que procuramos aumentar de dia en dia, nos alejan cada vez mas del verdadero bien estar, cuyo principal ingrediente es el completo uso de nuestras facultades. Cantamos para lucir, y el único goce que nos proporciona el canto es la satisfaccion de una vanidad pueril, y mezquina. El labrador que sigue el paso tardío de los bueyes canta sin saber por qué, pero disfruta de un placer verdadero. La naturaleza le manda imperiosamente que cante, como que se reposa cuando el cansancio lo abruma. Satisface una necesidad, obedece á un impulso, y á veces envidiarían su tono, y su alcance los mas célebres cantores de Italia.

Seria muy fácil dictar reglas seguras para practicar una enseñanza sencilla, conforme al tipo infalible de la naturaleza. Convendria, por ejemplo, que las jóvenes aprendiesen alguna melodía fácil, y agradable, en que recorriesen insensiblemente todas las notas de su cuerda, desde la mas baja hasta la mas alta; apoyándose en algunas, haciendo que se sostuviesen en ellas, y que esparciesen, sin desentonarse, toda la plenitud de la voz. En seguida se irian graduando las dificultades, en términos que las notas prolongadas fuesen las mas difíciles, esto es, las de las dos extremidades del diapason. Acostumbrados los órganos á estos esfuerzos, y el oido á estas impresiones, podria pasarse al conocimiento teórico, sin exasperar desde luego la memoria y la imaginacion con voces exóticas, que no pueden esplicarse por medio de definiciones, y que nunca dan ideas exactas, y correctas; sino analizando lo que se ha hecho, dando los nombres á medida que se conocen las cosas, por último, alejando todo aparato dogmático, y toda dificultad científica.

Una nota hace en el oido una impresion diferente de la que otra nota hace. El primer paso debe ser, pues, que la discipula se dé cuenta á sí misma de esta diferencia y así llegará á conocer, sin trabajo la teoría de los intervalos. Del mismo modo, debe percibir la diferencia de tiempo que se emplea en sostener dos notas de distinto valor, y de aquí la teoría del compas. Así es como la música *gimnástica* puede conducir insensiblemente á la música *artística*.

EL NOTICIOSO.

Tampico, Junio 6 de 1849.

MEJORAS SOCIALES.

Recordamos que bajo de este epígrafe se publicó un artículo, en el número 48 de la primera época de este periódico, ofreciendo su autor analizar los cuatro puntos que fija en el párrafo final, y como no se ha verificado, adoptamos esa produccion y nos proponemos llenar en lo posible las ideas del autor, por cierta analogia que reconocemos con las nuestras; y para cu-

yo fin hemos creído conveniente reimprimirlo con las dos notas que igualmente aparecen en seguida.

"Las naciones, así como los individuos, si bien están espuestas al capricho ó pasiones de la especie humana, unas y otros, tienen en su germen un poder superior para repeler toda agresión ó tendencias nocivas á su bien estar; pero las naciones, lo mismo que los individuos, tienen sus deslices, y si á la vez carecen de la perspicacia y virtudes necesarias para desarrollar los elementos de ese poder, inherente al regimen y conservación de toda sociedad morigerada, las consecuencias no deben ser otras, que la ruina, y aun el estermio de la tal nacion, ó del individuo.

México desde la guerra de independencia, jamás se ha visto libre de ese maléfico influjo de las pasiones, así nacionales, como extranjeras; y con los paralogismos en que se ha alimentado y vivido. México no podía esperar otra suerte, que la que está pasando por nuestra vista; pero la Divina Providencia ha conservado, aunque envuelta en la conflagración de los partidos, una fracción de ciudadanos, que por su ilustración y virtudes, han sabido sobreponerse á las tendencias exageradas de los partidos; y recorriendo la escala de los infortunios de la nacion, han hecho frente al peligro, cada y cuando la patria se ha encontrado en mayores conflictos.

Esa fracción, á quien la mordacidad de los partidos no ha podido denigrar, ha sido sin embargo conocida, bajo la nominación de moderados; [*] y si bien, propiamente hablando no constituye un partido, por que los hombres de virtud y virtud, no necesitan, y regularmente huyen de entrar en obligaciones ó parcialidades en que se coarta la libertad é independencia del individuo, subordinando las mejores ideas, y aun la razón misma al capricho preponderante; esa fracción, decimos, por una especie de atracción producida de las virtudes sociales, se robustece insensiblemente, y es de esperarse llegue día en que sea tan poderosa que pueda sin obstáculos desempeñar cumplidamente la misión á que la llama su misma denominación.

No es nuestro ánimo hacer reminiscencias, que puedan ofender á determinadas clases ó personas; la historia contemporánea está al alcance de todos, y esto es bastante á nuestro propósito: ella nos ministra lecciones muy eficaces, para que la nacion asegure su dicha y felicidad; pues los hechos pasados han dejado trazada la senda del bien y del mal, y en nuestro arbitrio está tomar el mejor camino: para ello solo se requiere, que los gobernantes, como los gobernados, sean justos, imparciales, é inflexibles en el desempeño de sus respectivas obligaciones.

[*] Adoptamos esta idea en el sentido genuino en que está redactada: parece que el autor no concibe como pueda la moderación asociarse á las intrigas ó manejos á que las parcialidades ó bandos políticos están obligados á recurrir para conservar su existencia y poderío. Esta es nuestra opinión, pero no siendo lo mas propio una nota, para rectificar este concepto, nos reservamos por hoy; puesto que mas de una vez se ha de tratar ese punto, en la serie de artículos ofrecidos.

nes; pero ese camino, aunque conoído, no puede confiarse que lo sigan individualmente todas las clases de la sociedad; es necesario que el poder suero y sus agentes, cual otros países de familia, conduzcan de la man á sus hijos escarriados, hasta reincorporarlos á la familia, una vez corregidos sus vicios ú errores; y es necesario tambien, que los mexicanos que no quiza llegar á sus hijos un nombre ó memoria oprobiosa, prescindan de toda airación personal, y dentro de los límites de una justa y liberal moderación, se unan en derredor del gobierno, para sacar á la nacion de la situación peligrosa en que se encuentra. Paralicanzar estos fines, reconocemos como medio esencial la acción del gobierno, y por lo mismo apreciaremos siga en paso firme, la marcha que ha emprendido; y que desterrando de la nacion, ú al menos, precaviendo todos sus efectos, de ese espíritu de favoritismo que tanto ha contribuido á la desmoralización de todas las clases, se atienda como es debido, á la virtud; se premie solamente los servicios positivos; se corrijan las faltas, y se castiguen los delitos, sin tolerancia alguna; puesto que tanto los magnates, como la clase mas abyecta de la sociedad, todos tienen derecho á los beneficios y garantías del orden social, y todos deben guardar un mismo paralelo ante la ley.

Preciso es, que al salir de la vía peligrosa en que se halla la nacion, se adopten las reformas y providencias que aconseje la prudencia, y ha demostrado la experiencia como necesarias, para reorganizar y constituir á la República. A estas reformas debe preceder otra, en lo moral del cuerpo representativo de la nacion, para que sus obras, y deliberaciones sean acatadas como emanaciones de la voluntad nacional, y no de un partido; y á este fin, es bastante que todos y cada uno de los señores Senadores y Diputados, sean tan cumplidos en el desempeño de sus obligaciones, que por sus virtudes y esclarecidos servicios en favor de los pueblos, adquieran el glorioso renombre de *Padres de la Patria*. De ahí nacerá como una consecuencia precisa, la respetabilidad y buen orden del gobierno, en todos los ramos de la administración pública; y la nacion sin mayores dificultades, marchará por la senda de las mejoras sociales.

Bien sabido es en política, que un grande Estado que reúne estension, producciones y comercio, debe tener cuatro especies de fuerza; fuerza territorial, fuerza pecuniaria, fuerza militar, y fuerza federativa; y que el mayor poder, ó la decadencia del Estado, se cifra en la mas ó menos acertada combinación, ú dependencia de dichas fuerzas. Son muy limitadas nuestras luces, para desarrollar con perfección los principios asentados; no obstante, impulsados por un vehemente deseo de que la nacion se consolide, y que con las bendiciones de la paz, llegue al apogeo de engrandecimiento y glorias de que es susceptible, nos proponemos, contando con la indulgencia del público,

[*] Como en Abril de 1843 época en que se dió publicidad á este artículo, era casi general la opinion que en agravio del cuerpo representativo de la nacion, hacia valer la prensa del interior de la República, el autor estudia sin duda á esas circunstancias.

analizar dichos puntos, en una serie de artículos que publicaremos con la oportunidad posible.



CAPITANIA

DEL PUERTO.



Noticia de las entradas y salidas de buques ocurridas en este puerto.

ENTRADAS.

Mayo 30.—Pailebot nacional Tomasa Villanueva, su patron Francisco Solcoliche, procedente del Brazo de Santiago, en 8 dias, en lastre, tripulacion 2, toneladas 10.

Id. 31.—Bergantin frances Ville de Baone, su capitán Daguerr, procedente del Havre de Gracia, en 49 dias, su cargamento efectos extranjeros, consignado á los Sres. Lelong Camacho y C.a, tripulacion 8, toneladas 143, pasajeros 2.

Id. id.—Pailebot americano O egon, su capitán Trenis, procedente de Nueva Orleans, en 7 dias, su cargamento abarrotos, consignado á D. José Castelló, tripulacion 8, toneladas 90, pasajeros 1.

Junio 3.—Bergantin goleta nacional Paquete de Tampico, su capitán Alfaro, procedente de Campeche en 4 dias, su cargamento efectos nacionales, consignado á D. Antonio Rodriguez, tripulacion 7, toneladas 81, pasajeros 2.

Id. id.—Fondeó fuera de la Barra la fragata de guerra americana Saratoga, su comandante Nicholson, procedente de Veracruz.

SALIDAS.

Mayo 27. Lancha nacional Culebra, su patron Silva, para Taxpan en lastre.

Id. 28. Pailebot americano "Mary Phebe" su capitán Sherwood, para Galveston en lastre.

Id. 29. Bergantin goleta inglés "Flora" su capitán Boud, para la Laguna, su cargamento efectos del país, y 1,500 pesos

Id. 30. Pailebot americano "Elisa S. Leiper" su capitán Thomas, para Filadelfia, su cargamento efectos del país, y 13,240 ps. pl. ta acuñada, pasajeros 1.

Id. 31. Bergantin francés "Union" su capitán Dumont, para el Havre en lastre.

Junio 1.º Pailebot nacional "Votador" su capitán Pedro Arias, para N. Orleans, su cargamento frutos del país, pasajeros 2.

Id. 4. Goleta americana "Renaissance" su capitán Buisson, para N. Orleans, su cargamento frutos del país, pasajeros 3.

Id. id. Polaera "Sarda," "Emilia" "Carolina" su capitán Francisco Zina, para Génova en lastre.

AVISOS.

Por auto proveído por el Sr. Juez de primera instancia en el instado de Eusebio Tirado y para hacer pago á sus acreedores se rematará en la puerta de este juzgado el día 12 del próximo Junio á las doce del día y en el mejor poster una casa jacal, sita en la calle de los Artesanos teniendo en el solar núm. 313 veinte y cinco varas y media de frente y veinte y siete de fondo, y en los solares núm. 316 y 317 veinte y cinco varas y media de frente y cincuenta y cuatro de fondo, perteneciente todo á la propia finca; la cual está avaluada en 1,181 ps. mil ciento ochenta y un pesos; y se avisó al público, para que el que quiera hacer postura ocurra al oficio del que suscribe á instruirse de los avausos.

Tampico de Tamaulipas, Mayo 30 de 1849.—Br. Gregorio Pelaez, escribano público.

Por auto proveído por el Sr. Alcalde 2.º de esta vecindad, con consulta de asesor, y por ante mí se ha declarado instado el fallecimiento de D. Manuel Rojas, y por sus herederos á los que por la

ley les corresponda, y se avisa al público para que las personas que se consideren con derecho á sus bienes se presenten á deducirlo en el término de seis meses, con el apercibimiento de que pasado este, les parará entero perjuicio con lo que se practicará.

Tampico de Tamaulipas, Junio 4 de 1849.—Br. Gregorio Pelaez escribano público.



Estando facultado judicialmente como albacea de la Testamento de D. Juan Broussart para terminar su arreglo y liquidación, y enagenar los bienes existentes, previos los requisitos legales; se participa al público, que están de venta dos casas sitas en la calle de los Jazmines, una número 269 de material que actualmente ocupa D. Juan Tripp valuada en 6,269 pesos y la otra de jacal número 268 que está en seguida á la citada, en 746 pesos; advirtiéndose que el minimum á que pueden ser vendidas, es en las dos terceras partes de su tasación.

La persona que se interese á ellas, ocurra al que suscribe, quien informará de las condiciones de la venta.

Tampico, Mayo 24 de 1849.

Ramon de la Torre.

DE VENTA.

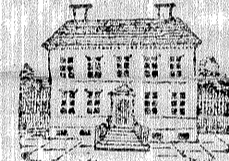


Las casas y solares números 322 y 581, sitas en esta ciudad y calle del carpintero, esquinas á las de Alto Monte. Las personas que se interesen á su compra, pueden ocurrir al que suscribe.

Juan Grillo

Tampico, Mayo 26 de 1849.

POSADA DEL PROGRESO.



En adelante con este título se hallará en la Villa de Santa Bárbara la que con anterioridad era conocida solo como posada del capitán Solana, la cual habiendo sido aumentada y reformada con toda perfección, ofrece á los pasajeros, no solo la comodidad que puedan apetecer para sus personas en buenos alojamientos y en esmerada asistencia, sino además las pasturas necesarias para sus avíos por mayor ó menor y á precios sumamente moderados.

SE VENDE



La casa núm. 112 que hace esquina á las calles del Comercio y del Muelle. La persona á quien convenga comprarla, puede ocurrir á la casa del que suscribe calle de Altamira núm. 216 á hacer sus proposiciones.

José Perez Osorio.

SANGUIJUELAS ESTRANGERAS.

En la tienda "LA PERLA" se venden á razon de 12 rs. docena.

ESCUELA DE NIÑAS.

La que suscribe, considerando con la paciencia necesaria, el honor de poner en conocimiento, los padres de familia el que vá á blecer una escuela de niñas, en la plaza de la Iglesia esquina de la calle del tado.

En este establecimiento se enseñará á leer, escribir, rezar y costuras de todas clases, los padres que tengan la bondad de comenar la educación de sus hijas, verán poco tiempo sus adelantos, y el esmero con que las tratará

Lucia Rosellon.