

NOTICIOSO DEL PANUCO.

(Segunda Epoca.)

{TOM. II.}

TAMPICO, JUNIO 9 DE 1849.

{NUM. 40.}

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 mas de la tercera parte de una columna y en un idioma. Todos los demas avisos se pagarán al contado segun 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, sujetos solo á un impuesto municipal.
- Composicion del camino de San Luis Potosí.
- Protejer la navegacion del rio Tampano.
- Comunicar la laguna de Tamiahua con el Panuco.
- Construccion de la plaza del mercado en la rivera del Panuco.
- Introducir el agua del Tamesí á esta ciudad.
- Construccion de un buen camino de esta ciudad á la Barra.
- Proteccion á los vapores que navegan en este rio.
- Aumento de fondos municipales.
- Policia del Panuco.
- Cegar la laguna del Carpintera.

INTERIOR.

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.

En toda la longitud del camino acabado se han construido un puente de mampostería y doce de madera. El primero se encuentra sobre la laguna de la Boticaria en el punto conocido por "Paso de la Canoa" el plano núm. 5 manifiesta sus dimensiones en todos sentidos. El dibujo núm. 6 representa uno de los puentes de madera: tres de estos se pusieron sobre el arroyo Tenoya, apretillando sus bordes con mampostería.

Cuando los caminos de fierro se cruzan en otros de tierra, se procura no inutilizar estos últimos é impedir el deterioro de los primeros. Si ambos están en distintos planos se logra el objeto constru-

yendo un puente ó una galería segun sea necesario; pero cuando se hallan en un mismo plano que es el caso representado en las encrucijadas del camino á Medellia con el de fierro, se resguarda este generalmente segun los medios empleados en el de Veracruz. Consisten en levantar el plano del de tierra junto á los carriles, para que estos queden metidos en una zanja cuyos bordes los firman otros carriles algo mas altos que los del camino.

Ademas de los trabajos de que he hecho relacion, se han ejecutado otros fuera de la parte terminada de fierro carril. Consisten en la formacion del plano de asiento en dos tramos diferentes; uno de 3,250 varas que comprende el tajo de una loma y el terraplen de la última temblader, y otro de 680 varas entre la loma del Molino y Santa Fé.

Re-orriendo el terreno se nota que existieron algunas casas pequeñas de madera destinadas á los trabajadores y á depósitos de herramienta, las cuales se me ha informado que fueron incendiadas por los americanos.

Deterioro de la obra por los invasores.

Trabajo despues de la invasion.— Trabajo actual y providencias dictadas para activarlo.—Material y útiles existentes.

El documento señalado con la letra B, es un informe que dió el director á la empresa de los perjuicios que ocasionó á la obra la guerra con los Estados Unidos. El C, es el avalúo que formó de ellos dicho señor, que asciende á 110,707 pesos 97 centésimos. Como el que suscribe bajó á Veracruz en los dias en que se concluía gran parte de la reparacion de esos deterioros, se limita en el asunto á remitir originales los documentos referidos.

Despues de haber evacuado á Veracruz las tropas americanas, se dificultó á la empresa dar de luego á luego principio á los trabajos por causas fáciles de concebir despues de una época de general trastorno en la República. En 27 de Enero del presente año el supremo gobierno dió permiso al teniente coronel de ingenieros D. Manuel Robles, para que continuase en la direccion de la obra, y desde entonces se dedicó á hacer las reparaciones que constan en el documento B.

En los dias en que hice el re-

conocimiento tenia la empresa 117 trabajadores distribuidos en cuadrillas (una sola de asentadores) empleadas en recomponer lo que aun quedaba del camino destruido por los americanos. Calculé en aquella fecha que en Febrero se concluirían esas recomposiciones, y que en Marzo podria llevar adelante el director su idea de proseguir á asentar carriles, cuya operacion debe dar pronto y visibles resultados por estar acatados los principales terraplenamientos. Se me ha escrito despues de mi regreso á esta ciudad, que se están poniendo mas carriles.

Las dificultades que ha tenido la empresa para conseguir operarios, especialmente para formar las cuadrillas de asentadores, se me ha informado que la decidieron á mandar al Sr. comisario de marina D. Pedro de Garay y Garay á Yucatán, en solicitud de ellos, con las instrucciones que constan en el documento letra E.

Despues de mi salida de Veracruz, llegaron á ese puerto, enviados por el Sr. Garay, 6 carpinteros, 8 albañiles y 13 peones.

Con el indicado fin de activar los trabajos, se compraron en la plaza de Veracruz los enseres que constan en la relacion G, y se pidieron á los Estados Unidos los que manifiesta el documento F. De ellos llegaron en el bergantin Jennett todos menos los wagones.

La exactitud del invierno [letra H] la he podido estimar comparando los libros cerrados en 1.º de Marzo de 1847, con las relaciones de las pérdidas ocasionadas por los invasores y compras hechas despues de esa fecha. Se advertirá en él que la empresa tiene almacenadas 1400 barras de carril permanente de 16 pies de largo y 65 libras de peso por yards; 476 idem de provisional del mismo largo, y 30 libras de peso en la yarda, que con las anteriores hacen un total de fierro forjado de 5,563 quintales 79 libras: 2,428 sillatas de camino permanente, de 22 libras de peso cada una, y 2,507 de provisional, con peso de 12 libras, que equivalen á 835 quintales de fierro colado.

Avalúo.—Cargos dirigidos contra la obra.

Aunque en la orden cuyo extracto se lee al principio de este informe, no se me pide un avalúo de la obra, como podrá extrañarse ese documento por las personas desee-

sas de saber si es ó no exorbitante la suma invertida en ella, me ha parecido conveniente decir algo sobre los motivos que he tenido para no valorizar los trabajos ejecutados hasta hoy.

Ya se comprenderá por lo escrito hasta aqui, que no tengo á la vista la cuenta pormenorizada del contratista. Mas diré, á punto fijo ignoro la suma á que asciende, cuales son los efectos comprados en Inglaterra, cuales los traídos de los Estados Unidos, cuales han pagado derechos, y cuales fueron exonerados de ese costo: los gastos de reconocimientos y extraordinarios; y por último, en que precio estan contratados los edificios que se esperan de los Estados Unidos con destino á reemplazar los incendiados, y para la estacion de San Juan.

En vista de lo anterior, y sabiéndose que el fierro tiene distinta estimacion en uno y otro país, fácilmente se conocerá que no podria salir exacto el avalúo aun en ese ramo. Si hubieran puesto los precios de Veracruz, como que ellos se han establecido bajo el supuesto de satisfacer los derechos, el justiprecio habria salido muy superior al verdadero.

Pretender sacar el valor del camino concluido, por comparaciones con otros, es, en mi opinion, esparterarse á ir muy lejos de la verdad. En el camino de fierro de una sola via de Denain, sacó de costo 22 francos el metro longitudinal: en el de Darlington y Stockton, á pesar de ser de fierro colado, montó el costo del metro á 82 francos. El de Liverpool y Manchester, de fierro forjado y de doble via, importó su construccion á razon de 410 francos el metro; y el de Londres á Bermingham del mismo material y número de carriles, sacó de costo 345 francos por metro.

Se vé, pues, lo inesacto que seria estimar lo trabajado en el fierro-carril de Veracruz por un término medio que se sacase de la suma del costo de diversos caminos, y mucho mas se incluía en ella el de los Estados Unidos que no descollan como los de Europa, en solidéz y ornato.

Esa comparacion de costos puede servir, escogiendo los construidos en terrenos semejantes, para un presupuesto aproximativo; pero nunca para fallar en conciencia sobre el valor de un trabajo ejecutado.

en el país por primera vez, con conocimiento de que hay muchos gastos, como situación del dinero, fletes, &c, que no se tuvieron en aquellos caminos, y que la mano de obra en la República es mas cara y escasa que en los lugares don de existen.

En mi opinion, si el supremo gobierno quiere justipreciar los trabajos del ferro carril en construcción, debe remitir la cuenta pormenorizada y documentada á ingenieros de su confianza, para que tomen los datos que someramente he indicado, se impongan de las legales emergencias que hubiesen habido, y con las noticias de este informe podrán dar lleno á su comision.

Se ha dicho que "solo hay poco mas de una legua de ferro-carril, y esa desnivelada y en estado tal, que acaso seria necesario un considerable gasto para repararla." Aquí veo alguna exageracion.

Está concluida legua y tres cuartos á lo largo del camino, y comprendiendo las dobles vias en la estacion de Veracruz y los caminos provisionales asiende lo trabajado á mas de dos leguas. Los americanos destruyeron mucha parte del camino, y no es extraño que se desnivelasen algunas, cuando es público que cortaban los durmientes para leña y campaban sobre el camino; mas en el dia todo está reparado; y en cuanto á la direccion científica, debo elogiar el celo, actividad y conocimientos en la materia del teniente coronel D. Manuel Robles, uno de los gefes de mérito que tiene el cuerpo de ingenieros.

Se ha preguntado: "¿donde están los trenes, donde los locomotores, donde las casas de depósito y estacion?" Este cargo aparece sin respuesta y alarmante á primera vista, para aquellas personas que no encuentren lo que se desea en el inventario; mas preguntaré yo á mi vez: ¿de qué serviría tener hoy en Veracruz esos carros, esos coches de primera, segunda y tercera clase, esas máquinas locomotivas, cuando es tan corto el tramo del camino por donde pueden correr? Para el servicio de la obra es mas cómodo emplear mulas para estirar los wago nes ó servirse de otros pequeños movidos por un hombre que va dentro, que del poder mecánico que se solicita.

El supremo gobierno, en mi concepto, debe limitarse por ahora, á prevenir que al concluirse la obra se encuentren esos trenes en la república. Respecto á las casas de depósitos y estacion que faltan, ya he dicho en otro lugar que el director asegura están pedidas á los Estados-Unidos.

Utilidad pública del camino de ferro, con una feria anual en San Juan, considerado como parte del que se construya de Veracruz á México.—

Opinion del ingeniero que informa. —Tiempo en que puede acabarse la obra.—Conduccion.

El decreto que concede una feria anual en San Juan, para dar mayor ser al camino de ferro, tendrá sus ventajas; mas á mi me parece que está fuera de toda duda que aquel punto, hoy casi despoblado, debe ser tan enfermizo como Veracruz. Me fundo en que Mr. Humboldt pone á 500 toesas de altura el límite superior del vómito prieto en la costa de Veracruz; en que lo hay en el Puente Nacional y Santa Fé; y en que debiendo sacar el extremo del camino en San Juan, 14 metros 684 milímetros de elevacion sobre los estramuros de la plaza referida, hay razon para creer acertado el parecer de los naturales del país, que dan por mas enfermizo ese lugar que los otros del camino.

El evitar á la arriería y carros transitar por los arenales, es otra de las ventajas del ferro-carril; mas para obtenerla, no es necesario llevarlo hasta San Juan; bastaria concluirlo poco mas acá de Santa Fé.

El establecimiento de un camino de ferro de Veracruz á la capital de la república, como parte de una empresa grandiosa, que daría otro giro al comercio de Europa con las Indias y las Américas del Sur, es una de aquellas obras que por sus grandes costos é importancia política y mercantil determina el soberano, sujetandose á consideraciones geográfico-fisicas y económico-políticas, que no es del caso investigar en este informe.

Daré, pues, por determinado, que se ha de cruzar la república por caminos de ferro, y que uno de ellos debe salir de Veracruz para México. En este caso, los ingenieros deben dedicarse á determinar la línea que ha de seguir el camino, entre los puntos extremos. Si esta operacion estuviere hecha y definitivamente acordada con presencia del presupuesto de la obra, facil seria conocer hoy si el ferro-carril de Veracruz á San Juan, puede ó no ser parte del proyectado, pero como no se ha pensado aún en ese trabajo, por consideraciones generales, trataré de resolver el segundo miembro del rubro de este artículo. Entre Veracruz y México hay una diferencia de nivel de 2,277 metros; por consiguiente, desde el punto de partida del camino, debe comenarse á elevar este, segun lo permitan las reglas del arte, la configuracion del terreno y la economía.

He dicho que el director escogió en el plano número 1, el terreno bajo para el ferro-carril en obra; y de aquí podría inferirse que segun el principio anterior, no será útil al que se construya del puerto á la capital. Mas descendiendo al terreno, se observa que el camino

sale en rampa del punto de partida poco mas de un kilómetro y medio; descende en una longitud igual; sigue un plano horizontal de algo mas de tres kilómetros, y continúa en rampa con dos pequeñas interrupciones de pendientes, en cerca de diez y medio kilómetros, hasta las lomas frente á Santa Fé, en que tendrá el camino una altura sobre la estacion de salida de 34^{ms}, 846 milímetros; y como á estas lomas tendria que venir el camino que he supuesto, mi opinion es, que si el supremo gobierno quiere que el de ferro de Veracruz á San Juan se considere desde hoy como parte del que con el tiempo se construirá hasta México, debe mandar que aquel no se prosiga mas acá de la estacion 358 del perfil (plano número 2 letra D), mientras no se resuelve por un expreso reconocimiento si será conveniente descenderlo á San Juan, lo que en mi concepto no es necesario. Esta opinion y la anterior se apoyan mutuamente; y adoptándose, puede concluirse el camino en lo que falta de este año y todo el entrante.

Como pudiera decirse con fundamento, que las utilidades del camino hasta el punto indicado, no corresponderian á su costo, cuya observacion tiene lugar, conduciéndolo hasta donde está prevenido, me tomo la libertad de someter respetuosamente á las acreditadas luces de V. E. la idea de que el ferro-carril de Veracruz á San Juan, no pare en este último punto ni en el propuesto, sino que continúe hasta un lugar en el Estado de aquel nombre donde no tenga influencia el clima mortífero de nuestras costas. La determinacion de este lugar deberá hacerla el supremo gobierno, en vista de los reconocimientos que hagan los ingenieros, con anterioridad al contrato ó remate público de la obra.

Antes de concluir, señor Exmo. debo poner en conocimiento de V. E., que á mi arribo á Veracruz, la empresa tenia listo cuanto pudiera yo necesitar al hacer el reconocimiento; y que, si como se ha visto, no he encontrado defecto en la parte científica, respecto al buen orden en los trabajos y la religiosidad en los pagos, nada tengo que decir.

Este informe deberá resentirse de la cordedad de mis luces; mas como se trata de una clase de obras admirables en sus consecuencias, pero al alcance en su construcción de todo hombre ilustrado, lo pormenorizado de él suplirá las faltas de mi inteligencia.

Al ocuparme de este informe, no he querido atacar ni defender á la empresa; mi mision la he creído reducida á informar al gobierno sobre la construcción de la obra, y lo que juzgo de su conocimiento. Quedaré muy complacido si, como lo deseo, he llenado ese objeto.

Sírvase V. E. admitir las protestas de mi respeto y adhesion.

Dios y libertad. Puebla, Abril 15 de 1849.—Miguel Blanco—Exmo. Sr. ministro de relaciones.

DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN AL INFORME.

A.

CAMINO DE FERRO DE VERACRUZ A SAN JUAN. DIRECCION.

Estado general de los principales trabajos que se habian ejecutado en esta obra, hasta la ocupacion de la plaza por las fuerzas de los Estados Unidos.

Camino de ferro colocado permanentemente varas.	8762.
Idem idem, en las dobles vias de la Estacion.	150.
Idem en un camino temporal, de la Estacion á la playa.	1.024.
Idem en varios caminos provisionales, para facilitar los trabajos.	320.
Total longitud de camino colocado.	10.256.
Volúmen de los terraplenamientos formados para establecer el asiento del camino.	148.341.
Escavaciones hechas en los tajos, fozos y apertura de cimientos.	204.557.
Volúmen total de tierras movidas y trasportadas en parte, hasta una distancia de 2.500 varas, varas cúbicas.	352.898.
Superficie revestida de cespel, para asegurar los terraplenamientos, varas cuadradas.	11.475.
Idem desmontada sobre la línea del camino, y en los reconocimientos.	969.300.
Cerca viva para acortar el camino, varas.	10.380.
Mampostería comun, formada en los cimientos de la Estacion y en el puente del paso de la Cansa, varas cúbicas.	1.226.
Idem de ladrillo en los mismos.	321.
Idem seco, en los apretillamientos de varios puentes.	282.
Volúmen total de mampostería.	1.829.

Ademas de estos trabajos, se han hecho la descarga y transporte de todos los materiales empleados en el camino y los edificios de la Estacion; se han montado estos, se han construido y colocado doce puentes de madera, y se han hecho las demas obras accesorias necesarias, así como varios trasportes importantes y costosos, para asegurar las existencias de la obra, y se habian construido las diversas casas que fueron destruidas en la guerra.

Veracruz, Febrero 19 de 1849.—Manuel Robles.

B.

Camino de ferro de Veracruz á San Juan.—Direccion general.—Habiendo estado encargado de la direccion de esta obra, hasta la ocupacion de la plaza por las fuerzas enemigas, creo de mi deber informar á esa empresa de lo que ha padecido el mencionado camino, á

causa de la guerra y sus consecuencias.

Desde que comenzó á haber fundados motivos para esperar que esta plaza seria atacada, la direccion trató de poner en seguridad los objetos que le estaban encomendados; y desde luego se trasladaron al interior de la ciudad, ó á una distancia considerable, parte de las enormes existencias de materiales y herramientas que se hallaban en la zona en que debian verificarse los ataques. Estas providencias se aumentaron conforme fué presentándose el peligro, y aun se desarmaron dos de los edificios que componen la Estacion; pero á pesar de los grandes trabajos que se hicieron, la direccion tuvo el sentimiento de que al verificarse el desembarco quedasen todavia en el lugar de la Estacion dos edificios armados, y un depósito considerable de materiales, estando el resto de las existencias repartido en los almacenes exteriores, y en los que se tenian en la loma de la Rivera, á tres leguas y media de distancia, y ademas, los materiales y útiles de todas clases que se proporcionaron para las obras de fortificacion.

La parte ejecutada del camino, que no solo estaba hecha con solidez, sino terminada con mas cuidado que el que es necesario en esta clase de obras, pues los bordes y taluces de los terraplenes estaban revestidos de cesped, y á ambos lados se habian plantado cercas sólidas de maderas prendedizas, no pudo asegurarse de modo alguno, y tampoco los diversos edificios que se hallaban á lo largo del camino. Algunos wagones quedaron tambien fuera de la plaza, cerca de ella, pues que habiendo servido hasta el último momento para los trasportes que se estuvieron verificando, no fué posible desarmarlos, y tampoco se pudieron llevar fuera de los fuegos de la plaza, porque el enemigo los habria podido aprovechar para varios usos.

De las mulas y caballos de tiro y silla, unas se mandaron á un potrero seguro, en las inmediaciones de Orizava, y otras se reunieron en Jalapa, con las pertenecientes al camino de Perote á Veracruz; quedando algunas, sin embargo, en la Rivera, para el uso de los dependientes que estaban encargados del cuidado de aquellos depósitos.

Dispuestas las cosas de este modo, se verificó el ataque de la plaza; y durante los fuegos, se incendiaron el edificio de la Estacion, que no se habia podido desarmar, y un depósito de madera para durmientes, que estaba contigua. En este mismo periodo, una partida de voluntarios llegó á la Rivera, en donde tuvo una escaramuza con los nacionales de la Orilla, y en seguida dió fuego á la casa, destruyendo el incendio todos los efectos que estaban depositados en ella, y se estraviaron las mulas y caballos que estaban allí.

El camino y los almacenes del interior de la ciudad, no padecieron

nada en el ataque; pero durante la ocupacion sufrió el primero los graves perjuicios que voy á esponer á la empresa, segun he observado, haciendo un prolijo reconocimiento. El primero de estos perjuicios, y causa de la mayor parte de los otros, ha sido la completa destruccion de las cercas por los voluntarios americanos, que las arrancaron completamente para servir de lena. Destruidas las cercas, quedó libre el paso sobre el camino, al ganado y la caballeria; de donde ha resultado el completo deterioro de los revestimientos de cesped, y el desarreglo de terraplenes, que faltando el apoyo de los espresados revestimientos, se llevan los vientos mucha parte de la arena que sirve de base á los durmientes, y que expuestos estos á la intemperie y á las alternativas de humedad y sequedad, propias del clima, se han rajado algunos de los de zapote, y podrido una parte de las cuñas de encino que fijan los carriles en las silletas.

Ademas, han sido quitados algunos durmientes para quemarlos, especialmente en la parte de la laguna de los Cocos, en que estuvo establecido un campamento.

A pesar de este desarreglo general del camino, su asiento estaba tan sólidamente establecido, que al reconocerlo por medio de una nivelacion, no he podido menos que admirarme de lo poco que ha padecido; de modo que es muy fácil restablecerlo.

Los perjuicios sufridos en este tiempo, no se han limitado al referido estropeo del camino, sino que han sido quemadas la casa que se habia construido en Santa Fé, las de estramuros, la galera en que estaban establecidos los talleres de carpinteria y herreria, y una gran parte de las existencias de madera, de diversas clases; varios otros materiales fueron robados, y aun los wagones quemados para llevarse el herrage. Y si la destruccion de las existencias de la obra no fué completa, se debe el haber salvado algunas, á los trabajos del empleado que estaba encargado de su conservacion, que repetidas veces las defendió, con peligro de su vida.

Aun los efectos recogidos en el interior de la ciudad, no pudieron salvarse enteramente, porque el gefe del consejo municipal establecido por el enemigo, se apoderó de varios carros y algunas cosas, cuya devolucion no se ha podido lograr.

Para que la empresa pueda formar juicio de la importancia de los perjuicios relacionados, le acompaño un avalúo de ellos, que importa la suma de 110.707 ps. 97 centavos, y por el cual verá que han sido muy considerables; pero no tanto como habria debido esperarse de las circunstancias en que ha estado colocado el país por largo tiempo, ni como ha sido supuesto por algunas personas que han referido que los trabajos ejecutados en el camino, eran muy cortos, y habian desaparecido enteramente. Comparando

lo que existe, con la parte destruida y su valor, puede conocerse el de los trabajos que estaban ejecutados; y para cerciorarse de su solidez, basta examinar el estado del asiento del camino, despues de tantos trastornos.

Veracruz, Enero 20 de 1849.—
Manuel Robles.

C.
Camino de fierro de Veracruz á San Juan.—Avalúo de los perjuicios que sufrió esta obra durante el ataque y ocupacion de la plaza por las fuerzas de los Estados Unidos.

DETERIORO DEL CAMINO.	
Diez mil trescientos ochenta varas de cerca destruida, á 1 peso 25 centavos	12.975
Diez mil ochocientas sesenta varas cuadradas de taluces revestidos de cesped enteramente destruidos, á 50 centavos.	5.430 00
Treinta y cinco mil quinientas varas cúbicas de terraplenamiento que será preciso hacer para reparar los mismos taluces, y rellenar la via, á consecuencia de la destruccion anterior, á 45 centavos.	15.975 00
Ciento veinte mil varas cuadradas de desmonte que ha sido preciso hacer sobre el mismo camino, á 2 centavos.	2.400 00
Por nivelar y arreglar la via enteramente desarreglada ocho mil doscientas varas, á 2 pesos.	16.400 00
	53.180 00

EDIFICIOS DESTRUIDOS Y DETERIORADOS.	
Por el edificio destinado á colocar los locomotores y establecer varios talleres, que fue incendiado.	13.000 00
Por el costo que ha tenido desarmar, almacenar, montar de nuevo y reparar los edificios de la estacion, destinados á los pasajeros, y depósito de mercancías.	2.400 00
Por una galera grande que servia de fundicion y fragua tambien incendiada.	900 00
Por el costo de reparar los cimientos de mamposteria y los pisos de estos edificios que fueron en parte destruidos y robados los materiales.	1.600 00
Por el horno de fundicion y fragua enteramente destruidos.	750 00
Por tres casas de madera con cimientos y pisos de mamposteria que estaban situadas á estramuros inmediatas al camino, que servian de habitacion á los sobrestantes, y que fueron enteramente destruidas por los voluntarios que mandaba el general Marschal.	1.200 00
Por una galera y casa de madera de cuarenta varas de largo y siete de ancho, que se hallaban en la loma de la Rivera, y fueron incendiadas.	1.800 00
Por una galera situada en Santa Fé, y fué quemada en Mayo por orden del general Gaogan.	680 00
Por un puente de manera de zapote que fue destruido por los Rangers.	580 00
Por nueve alcantarillas destruidas, á 120 pesos.	1.080 00.
Por un muelle flotante que se hallaba almacenado en estramuros, y fue robado y destruido.	500 00
	24.410 00

MATERIALES EXTRAIDOS O DESTRUIDOS.	
Por tres mil ciento treinta trozos de madera de zapote que fueron quemados por los americanos, á 3 pesos 15 centavos.	9.859 50
Mil cuatrecientos trozos que se incendiaron durante el ataque y ya estaban labrados; á 3 pesos 50 centavos.	4.900 00
Ochocientos ocho trozos de cipres quemados, á 2 pesos 25 centavos.	1.818 00
Seiscientos trozos de distintas maderas quitados de la via é inutilizados en ella, á 3 pesos 50 centavos.	2.100 00
Por la madera siguiente que fué robada en estramuros y la rivera: once vigas de cedro con ciento diez varas, á 1 peso 75 centavos.	192 50
Por veintiocho tableros de cedro á 4 pesos.	112 00
Cuarenta y cinco tablillas de idem á 2 pesos.	90 00
Ciento cinco varas alfarda de cedro, á 25 centavos.	26 25
Setecientos cuarenta y cuatro varas de barenga de zapote, á 50 centavos.	372 00
Ciento ochenta varas de viga de cipres á 1 peso 50 centavos.	270 00
Trece mil quinientos pies americanos de madera de cipres, á 12 centavos.	1.620 00
Siete vigas de javi con cuarenta y nueve varas, á 2 pesos.	98 00
Treinta mil novecientos ladrillos que existian en estramuros, y han desaparecido, á 24 ps. mil.	741 60
Mil quinientos clavos de asentador que existian en la Rivera, á 20 centavos.	450 00
	22.649 85

EFECTOS DE PARQUE INUTILIZADOS Ó EXTRAIDOS.	
Por 5 wagones de transporte montados sobre muelles, despedazados por los voluntarios para robar el herrage, á 500 pesos.	2,500 00
Seis idem de terraplenar, rotos por los proyectiles, á 280 pesos.	1,680 00
Una grua montada sobre un carro, rota por los fuegos.	700 00
Dos carros de cuatro ruedas tomados por D. J. Holsinger, á 140 pesos.	280 00
Dos borriquetes idem idem á 70 pesos.	140 00
Tres carros idem idem á 100 pesos.	300 00
Dos idem llevados de la Rivera por el coronel Cenobio, á 100 pesos.	200 00
Efectos que existian y fueron destruidos por incendio de la casa de la Rivera, un carro de cuatro ruedas.	140 00
Dos ruedas de respecto.	60 00
Veinticinco tornillos de mano, á 7 pesos.	175 00
Un banco de carpintero.	45 00
Dos burros de idem.	30 00
Cinuenta y siete palas de fierro.	57 00
Veintidos piochas.	27 50
Ocho hachas.	20 00
Ocho barretas.	24 00
Una campana, un reloj y otros objetos menores.	80 00
	6.458 50

BESTIAS ESTRAVIADAS EN LA RIVERA Y OTROS POTREROS.	
Diez mulas á 40 pesos.	400 00
Tres caballos.	130 00
Dos burros á 12 pesos.	24 00
	554 00

Por varios efectos prestados á las fortificaciones de esta plaza, y que se estraviaron á consecuencia de su ocupacion y los cuales consisten en la relacion y certificado adjuntos. 2,758 50

Por varios materiales vendidos á las mismas, y que no han sido pagados. 687 12

3,455 62

RESUMEN.

Deterioro del camino 53,180 00

Edificios destruidos y deteriorados 24,410 00

Materiales estraidos ó destruidos. 22,649 85

Efectos de parque inutilizados ó estraidos 6,458 50

Bestias estraidas en la rivera y otros potreros. 554 00

Por otros varios efectos. 3,455 62

Suma total. \$ 110,707 97

Notv.—A esta cantidad deben agregarse los gastos hechos por la empresa, durante la ocupacion de la plaza por los americanos, en rentas de tierras, hordegas, pagos de ciudadanos, &c. &c., y los cuales, por no haber sido posible trabajar en ese tiempo, hacen parte de los perjuicios causados por la invasion. Veracruz, Enero 19 de 1849.—Manuel Robles.

[Concluída.]

En el *American Flag* de Brownsville leemos que el 23 del corriente mes el buque de vapor *Trou* salió de allí para Rio Grande City y Roma con cargamento de mercancías en transit para Zacatecas, Durango y San Luis Potosí, pertenecientes á comerciantes de aquellas plazas.

Nosotros sabemos muy bien que en Brownsville no se puede hacer mas comercio de transit que para México, pues los comanches, lipanes y otras tribus han de consumir muy pocos efectos. Claro es que este comercio de transit debiera pertenecer naturalmente á Matamoros pero gracias á la ceguera de nuestros gobernantes, lo hace escluívamente el puerto vecino americano.

[Del Bien Público.]

REMITIDO.

Sres. Editores del Noticioso.

Sírvanse W. insertar en su apreciable periódico estos mal formados renglones, es favor que les agradecerán los que abajo firmamos.

Gracias al esmero con que se han repartido varios números de La Patria, de Nueva-Orleans, correspondiente al 20 del próximo pasado, nos ha tocado la suerte de leer tambien ese tejido de calumnias que contiene dicho papel. No era nuestro intento contestar al autor ó autores del mencionado libelo, en lo que se refiere á nosotros, porque los despreciamos como viles cobardes que atacan á la sombra de la obscuridad; y por no comprometer la integridad de sus espaldas, ocurren por medio de agentes infames á la prensa estrangera, para exhalar su rabia sin riesgo de ser confrontados con los que denigran tan gratuitamente.—Si nos resolvemos ahora á decir algo, es con la esperanza de que llegue algun dia este comunicado á manos de

los Sres. Editores de la Patria, cuya ligereza ó sencillez, les hizo publicar como un credo, un tema absurdo fabricado en esta ciudad que les presenta como suyo "un pasajero recién llegado de Tampico." Nos estraña sobre manera, que los Sres. Editores del periódico ya citado, que gozan de cierta reputacion en la prensa Orleansesa, hayan sido tan poco circunspectos, al admitir en su gaceta esas diatribas, que no tienen ningun sentido comun; sin ser dotado de mucha penetracion, cualquiera que lea ese cúmulo de acusaciones falsas, ya contra el Supremo gobierno, ya contra el gobierno del Estado, las autoridades militares, varias personas notables, &c. reconocerá sin necesidad de resolver ningun problema, que el mentado *pasajero* no obraba de por sí, espresándose como lo ha hecho, (refiriendo pormenores que solo él y sus paniaguados saben) sino como un vil instrumento de pasiones rastreras, cuyos deseos de venganza in-noble, siendo impotentes, se valen de todos los medios, por reprobados que sean, para saciar la sed de sus corazones rencorosos y depravados.—Hace 19 años que habitamos el país, y nunca hemos sido demandados por deudas y menos por drogas, bancarrotas ó quiebra fraudulenta; no todos nuestros enemigos podrán decir otro tanto. El bendito *pasajero* nos trata en su relacion de espías de la comandancia; si lo fuéramos en efecto, no se nos hubiera buscado para comunicarnos el malhadado plan, que fué la causa que figuráramos á pesar nuestro, en el proceso á que alude el verídico *pasajero*. Si hemos declarado en dicha causa, del modo que ya sabe el público, es porque habiendo sido juramentados antes de ser preguntados, no podíamos perjurar sin deshonor; y es de observar que 6 ó 7 otros individuos habian sido preguntados antes que nosotros. Así es que cuanto hemos declarado ha sido la pura verdad, por lo que tenemos nuestra conciencia tranquila.

Algunos sujetos notables de esta ciudad, amigos del Sr. Dufart, se nos han acercado despues de las primeras diligencias, ya amagando, ya alhagándonos con el fin de que retractáramos nuestras primeras declaraciones; citáremos sus nombres á su debido tiempo si es menester.

Dice el *pasajero*, que nos han querido desterrar en 30 de Setiembre por nuestras maldades, como buen lógico, se le olvidó que su ahjado D. Julian Dufart se hallaba en el mismo caso que nosotros, porque entonces hacia causa comun con los sostenedores del gobierno, ó lo aparentaba á lo menos, porque nos oesitaba á reunirnos con este fin.

En cuanto al libelo en globo, ya la opinion pública ha fallado sobre él, considerándolo como el resultado de un paraisimo de demencia febril. Mas los corifeos de ciertas ideas, lo han declarado obra maestra, archivando la preciosa produccion en una caja de metal á fin de que llegue al conocimiento de la posteridad mas remota; aun se dice, que los mas entusiastas, queriendo gozar de lo presente, han mandado poner en cuadros dorados los ejemplares que les han tocado, con el fin de tener siempre á la vista tan precioso documento.

Tengan W. Sres. editores, la bondad de dispensar la molestia de sus atentos y seguros servidores Q. S. M. B.

José Villeveer Balanquez.

Mauricio Populus.

VARIETADES.

Gimnástica del Bello Sexo

ensayos sobre la educacion fisica de las JÓVENES

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

EL CANTO.

El canto unisono de muchas voces es un ejercicio que debe preceder á toda idea de armonía y de acompañamiento, por la misma razon que antes de saber bailar, es necesario saber tenerse derecho. Es difícil que no se perfeccione la sensibilidad, ó el tacto del oido, cuando se oyen muchas voces que cantan al mismo tiempo la misma nota, y cuya menor discrepancia produce un efecto desagradable. El unisono, por otra parte, ocasiona impresiones quizás mas profundas aunque no tan variadas como la armonía. Los Griegos no tenian otra música, y es sabido que la música en Grecia hizo prodigios. Un conjunto de voces infantiles en un canto unisono, grave, magestuoso, conmueve todos los sentimientos del corazon, de un modo irresistible. Cuando los niños, y niñas de las escuelas de caridad de Londres, se rean en la catedral de San Pablo á dar gracias á Dios, por el beneficio de la educacion que están recibiendo, y cinco ó seis mil voces angélicas entonan el himno de gratitud, no hay hombre sensible que, al oirlos, no derrame lágrimas de ternura.

La práctica habitual del canto gimnástico produciria ademas una ventaja importante á los padres, y maestros. Fácil seria conocer por medio de este ejercicio cual jóven tiene disposiciones felices para la música, y cual carece absolutamente de ellas. Con esto se evitaria la moda ridicula de dar maestros de música indistintamente á todas las jóvenes, consultando mas bien la vanidad, ó el bolsillo de los padres, que la aptitud de la naturaleza, como si las artes no necesitasen una organizacion particular, y un gusto tanto mas seguro, y delicado, cuanto mas se parece al instinto, y cuanto menos depende de las reglas.

[Continuará.]

AVISOS.

Por auto proveido por el Sr. Juez de primera instancia en el intestado de D. Eusebio Tirado y para hacer pago á sus acreedores se rematará en la puerta de este juzgado el dia 12 del próximo Junio á las doce del dia y en el mejor postor, 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 avisa al público, para que el que quiera hacer postura ocurra al oficio del que suscribe á instruirse de los avaiuos.

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

Por auto proveido por el Sr. Alcalde 2.º de esta vecindad, con consulta de asesor, y por ante mí se ha declarado intestado el falle-

cimiento 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 practicáre.

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 liquidacion, 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 tasacion.

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 perfeccion, ofrece á los pasajeros, no solo la comodidad que puedan apetecer para sus personas en buenos alojamientos y en esmerada asistencia, sino ademas las pasturas necesarias para sus avios 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, considerándose con la paciencia necesaria, tiene el honor de poner en conocimiento de los padres de familia el que va á establecer una escuela de niñas, en la plaza de la Iglesia esquina de la calle del Estado.

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

Lucia Rosellon.