

cualquier circunstancia, interrumpiera los trabajos. Gracias á esta condición pudieron terminarse después de la quiebra de que participó el Astillero de Nixon.

Llenadas las formalidades preliminares de contrato, se dió principio á la construcción, nombrándose una comisión encargada de vigilarla.

Esta comisión estuvo enviando periódicamente á la Secretaría de Guerra, de acuerdo con las instrucciones que se le dieron, sus informes referentes á la marcha de los trabajos y hay en su poder todos los planos generales y de detalle de los barcos, que tuvo que estudiar y aprobar en cada caso. Ni una sola pieza fué construída sin someter antes á las pruebas correspondientes los materiales que debían emplearse.

Se ve, pues, que en lo que se refiere á contratos y construcción, se tomaron cuantas precauciones eran posibles, y los contratos se publicaron íntegros oportunamente en este *Diario*, para conocimiento del público.

La construcción de los barcos caminó con regularidad hasta que ocurrió el incidente de la quiebra de la Compañía Constructora de Buques, de la que ya por entonces formaba parte el Astillero de Nixon, cosa que le era imposible evitar al Gobierno Mexicano, como tampoco lo pudo hacer el mismo Gobierno de los Estados Unidos, para el que se estaban construyendo aún varios barcos.

Esta quiebra paralizó por algún tiempo los trabajos; pero gracias á las condiciones estipuladas en los contratos, pudo el Gobierno Mexicano libertar sus barcos del embargo, que por cuentas no pagadas por el constructor habrían sufrido, y continuar con la intervención del Síndico del concurso la construcción hasta su término.

Naturalmente los últimos trabajos fueron laboriosos y difíciles por el cambio del personal directivo, y los obreros eran escasos y malos, porque el estado de los negocios de la localidad hizo que emigrara un gran número de ellos, á raíz de la quiebra y suspensión de los trabajos en el Astillero.

Prácticamente terminados los barcos, verificaron sus pruebas, que quedaron concluídas el 30 de Abril; mas como faltaron algunos detalles y había que obtener de la Corte el auto ordenando la entrega de los mismos, fueron recibidos el 25 de Mayo, procediéndose á embarcar sus tripulaciones y á pertrecharlos y arrancarlos para salir á la mar.

El Contratista se excedió en el plazo estipulado para la entrega de los barcos. La velocidad que alcanzaron fué de 15.95 y 15.90 nudos respectivamente, que si bien fué mucho mayor que la de 14 nudos con que podían recibirse los barcos, no llegó á la de 16 exigida por contrato. El consumo de carbón en uno de los barcos fué poco mayor del convenido. Finalmente, era necesario gestionar la devolución de la cantidad que en exceso, sobre el valor de los contratos, se gastó para terminar los barcos.

Las razones que anteceden hicieron que los Abogados del Gobierno Mexicano demandaran al Contratista y sus fiadores, después de recibidos los cañoneros. Esto fué al practicar la liquidación de cuentas, y no como se dijo, porque los barcos no sirven, sino en el momento de la quiebra que fué hace ya un año aproximadamente.

Listos los buques salieron el 23 de Junio de Nueva York y fondearon en Veracruz el 15 de Julio, habiendo hecho varias escalas: una de ocho días en Charleston para reforzar las empaquetaduras de los tubos de los condensadores, y otra de cuatro en Progreso, de lo cual fácil es deducir que hicieron diez días de navegación.

Al salir de Nueva York se resolvió que los buques navegaran á velocidad económica, diez millas próximamente, para no gastar innecesariamente combustible, pues el consumo de éste en todos los buques no aumenta en la misma proporción que la velocidad, sino con el cubo de ésta en la unidad del tiempo, siendo por otra parte indiferente su llegada á Veracruz unos cuantos días antes ó después.

Es cierto que hubo averías en los tubos de las calderas durante la navegación; pero éstas sólo han sido de notarse por haber ocurrido cuando los barcos eran esperados por el público.

Para que se tenga una idea exacta de estas averías, baste decir que de las dos calderas que tiene el "Veracruz," una se encuentra en buen estado, y de la otra han faltado veinte tubos, de los mil cuatrocientos que tiene cada una, siendo el precio de cada tubo en Filadelfia de sesenta y un centavos. Ya se ha procedido á reconocer cuidadosamente los tubos averiados de la caldera y una vez cambiados los que están en mal estado, quedará listo el buque para entrar en servicio, pues para ganar tiempo se ordenó que desde luego subiera á dique para limpiar y pintar sus fondos, lo cual ya verificó.

En cuanto al "Tampico," tiene aproximadamente ochenta tubos en mal estado, no porque todos