

minos en que el supremo gobierno entable esas negociaciones, nos ha parecido sumamente importante consignar como cláusula de nuestro contrato, la de que las mercancías y súbditos de naciones que no hayan reconocido la neutralidad del istmo, paguen un 25 por 100 mas de fletes, peajes almacenaje ó cualquier otro derecho, que conforme al contrato y tarifa se impongan. Por parte á los Estados-Unidos, juzgamos por los datos y noticias que tenemos hasta ahora, que ningun inconveniente tendrán en garantizar esa neutralidad; pero si otras naciones marítimas de Europa pulsaren acaso algunas dificultades, la naturaleza misma de nuestro artículo los estimulará muy pronto á acceder á una medida en que se combina la cabal, perfecta y duradera seguridad de México, con la conveniencia del comercio. Una vez conseguida ésta, no podemos ni aun imaginar qué clase de temor puede asaltar aun al patriotismo mas delicado y susceptible, ni qué clase de riesgos, en la esfera de las probabilidades humanas, pueden correr la soberanía, el honor y dominio de la República, en esa parte de su territorio. Repetimos que este artículo, hablando con relacion á los intereses de México, que jamas se han separado un momento de nosotros, lo consideramos acaso el mas importante, y nos lisonjamos que V. E. participará de nuestra humilde opinion.

En cuanto á los términos de hacer el contrato, nos tomamos la libertad de decir dos palabras. El asunto de Tehuantepec, fecundo en felices resultados para la nacion, así como fuente de grandes desventuras, si las pasiones dañinas se mezclan en lo que solo debe ser guiado por la fria y sana razon, lo hemos considerado, quizá con equivocacion, de una manera bien distinta de lo que algunos (aunque en tributo de la verdad muy pocos) lo han juzgado en estos últimos dias. No se trata de un simple remate de efectos ó de fincas, ó de útiles necesarios para el servicio de la nacion. Esta clase de contrata, en las cuales toda la cuestion se puede reducir al

ahorro de algunos pesos, á la mejor ó peor calidad de los efectos, puede sujetarse á la competencia, á las pujas y á los trámites de una almoneda conforme á las leyes antiguas y modernas; pero un asunto en que no solo se versan intereses materiales, sino cuestiones políticas y morales de la mas alta importancia, no puede sufrir ni los trámites ni las moratorias de una almoneda, ni resolverse simple y únicamente por un tres ó cuatro por ciento de mas ó menos ventaja.

La sabiduría de los legisladores tuvo presente estas circunstancias al espedir la citada ley de 14 de Mayo, y no dijo otra cosa, sino que el gobierno contratara ó *procurara la formacion* de una compañía.

Sin embargo, el supremo gobierno, cumpliendo con la obligacion que nadie con justicia podia criticarle, ha tratado en todos sentidos de lograr las mayores ventajas para la república, y en la primera licitacion leyó é hizo públicas nuestras proposiciones, y entonces nuestros competidores rehusaron entrar en competencia en el remate. Ahora ha determinado la convocatoria que las propuestas se dirijan en pliego cerrado. Nada tenemos que objetar á ésta, pues para nosotros ha sido y es de todo punto indiferente que las propuestas sean abiertas ó cerradas. Colocados en un terreno legal, patrocinados por la ley del congreso, persuadidos de que el camino derecho es el mas corto y mas seguro, y fiados en datos, en cálculos y en noticias que otros ignoran, hemos ofrecido al gobierno todo lo que es compatible con la *posibilidad de la ejecución*, y el espíritu de competencia ó un deseo inmoderado de obtener el contrato, no nos han de llevar nunca mas allá de los límites de lo posible y de lo *prontamente hacedero*.

Respecto á la fianza ó caucion, aunque habiamos ofrecido otorgarla en los Estados-Unidos á satisfaccion del ministro mexicano, manifestamos ahora que estamos dispuestos á prestar la referida caucion en esta ciudad, ó á depositar en la tesorería hasta la suma de quinientos mil pesos en dinero efec-

tivo, para asegurar el cumplimiento exacto de cuanto ofrecemos en nuestras proposiciones.

Por último, rogamos á V. E. que si prefiere á otras compañías que se dicen *única y exclusivamente mexicanas*, se estipule que perderán el derecho del privilegio desde el momento que falten á lo determinado en este punto por la convocatoria. Conocerá V. E. que tenemos derecho de pedir esto, para evitar que con un verdadero *fraude* se nos infiera, contra lo que manda la ley, un perjuicio, y se perjudique á la república engañándola con una ficción.

Al someter, pues, esta vez á V. E. con el respeto debido estas propuestas, nos atrevemos á suplicarle también, que recaiga la mas pronta resolución, y la que estime mas acertada para el bien de la república; pues no debemos ocultarle que hay infinitas personas cuyo objeto no es contratar, sino embarazar, para que el tiempo brinde acaso una oportunidad de que México haga por la necesidad y por fuerza de las circunstancias, la que ahora haria reflexionando madura y concienzudamente sobre sus verdaderos intereses, y sobre el bienestar futuro de la república.

Tenemos el honor de reproducir á V. E. los testimonios de nuestras consideraciones.

México, Agosto de 1852.—*Ramon Olarte.*—*M. Payno.*—*José Joaquín Pesado.*

Los infrascritos ofrecen abrir una vía de comunicacion por tierra y por agua entre el Océano Pacífico y el Golfo de México, por el istmo de Tehuantepec y por el rio Goatzacoalcos.

El contrato que á este efecto se celebre, contendrá las condiciones que á continuacion se espresan.

1º La vía de comunicacion se hará por agua en la parte navegable que exista, y en donde ésta concluya en el rio Goatzacoalcos, principiaron los caminos de que habla el art. 2º

2º Los contratistas se comprometen á comenzar un cami-

no de madera, desde el punto en que ya no sea navegable el rio Goatzacoalcos, en direccion al Pacífico, al año de haber sido ratificado este contrato por el congreso, y á concluir ese camino de madera 3 [tres] años despues de haberlo comenzado. A comenzar la construccion de un ferrocarril, al año, contado desde esta última fecha, y á concluir dicho ferrocarril con todos los trenes y máquinas necesarias, dentro de los 4 [cuatro] años siguientes, dando aviso al gobierno en uno y otro caso de haber empezado las obras y de quedar concluidas.

3º La direccion del camino será la que designen ingenieros competentes, como la mas practicable por lo corto de la distancia y por la facilidad en la construccion, debiendo partir desde el punto en que, previo exámen, se encuentre no ser ya navegable el rio de Goatzacoalcos.

4º La empresa hará por su cuenta los muelles y diques necesarios para el uso de la vía de comunicacion, en los nuevos puertos que se habiliten en los dos extremos del camino.

5º El gobierno concede á la empresa por vía de donacion, una faja de tierra de una legua de ancho por cada lado del camino que se abra, si las tierras fuesen del dominio público; mas si pertenecieren á particulares, solo tomará el terreno necesario, indemnizando á sus dueños conforme á las leyes.

6º La empresa podrá tomar gratis, de las tierras del dominio público, cualquiera material que sea necesario para la construccion del camino ó de sus pertenencias, y para su conservacion.

7º De los terrenos de particulares también podrá tomar esos materiales, pero indemnizando á los dueños conforme á las leyes.

8º En el tiempo que dure este contrato, la empresa gozará del privilegio exclusivo de transporte por la vía de comunicacion, pudiendo en consecuencia cobrar peajes, derechos de tránsito y de almacenaje, y cualquier otro derecho por fletes de mercancías ó costos de pasaje, conforme á la tarifa que

aprobará el gobierno, quien no podrá exigir impuesto ni contribucion de ningun género, ni sobre el tránsito de mercancías, ni sobre los pasajeros, ni sobre los capitales invertidos por la empresa.

9.ª La empresa podrá importar libres de derechos, los materiales y útiles necesarios para la construccion y conservacion del camino y sus pertenencias, recabando del gobierno previamente, el permiso, por conducto del inspector del mismo gobierno, con nota de los artículos que se propone importar. Tambien podrá introducir, bajo las mismas condiciones, los objetos que no puedan obtenerse en el istmo, y que para su manutencion y vestuario puedan necesitar los trabajadores y peones empleados en los trabajos del camino.

10. La libertad concedida á la empresa para el transporte de mercancías, se sujetará á los reglamentos que espida el gobierno, no entendiéndose que por aquella se le concede tambien la de abrir su espendio en ningun punto del istmo.

11. El gobierno abrirá los puertos de altura y cabotaje que sean necesarios para el mejor servicio de la vía de comunicacion, que deberán ser escogidos por la empresa.

12. Los privilegios que el gobierno concede serán valederos y exclusivos para la empresa en todo el tiempo que dure este contrato.

13. El gobierno protegerá con todo su poder la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos.

14. Se garantizará á satisfaccion del gobierno, conforme á lo prevenido en los artículos 14 y 15 de la convocatoria, con la adicion siguiente: "Pero los términos de que se ha hablado serán ampliados convenientemente en caso de guerra, peste, naufragios, ó por cualquier otro acontecimiento fortuito."

15. La empresa se compromete á llevar á cualquier punto, á orillas del camino, libre de gastos, la correspondencia que debe transitar por dicho camino, recibéndola y entregándola con las formalidades de estilo.—De la misma manera,

transportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del gobierno, por la mitad de la tarifa; igualmente conducirá sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del gobierno general ó de los Estados. Los metales, productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un 25 por 100 menos del precio de tarifa.

16. *Primera propuesta por 80 años.*—Durante cuarenta años contados desde el dia en que se ponga en ejecucion la tarifa de que habla el art. 8.º, el gobierno de México recibirá anualmente cuarenta y cinco por ciento de los rendimientos líquidos del camino, y durante otros cuarenta años, contados desde la conclusion de los primeros, el gobierno recibirá anualmente cincuenta y cinco por ciento de los rendimientos líquidos del camino.

*Segunda propuesta por 75 años, ó bien durante cincuenta años, contados desde el mismo dia, el gobierno recibirá una tercera parte de los rendimientos líquidos del camino, y durante los veinticinco años siguientes, contados desde la conclusion de los primeros cincuenta, el gobierno recibirá anualmente dos terceras partes de los rendimientos líquidos del camino.*

*Tercer propuesta por 60 años, ó bien durante sesenta años, contados desde el mismo dia, el gobierno recibirá treinta por ciento de los rendimientos líquidos del camino.*

*Cuarta propuesta por 50 años, ó bien durante cincuenta años, contados desde el mismo dia, el gobierno recibirá veinte por ciento de los rendimientos líquidos del camino.*

*Quinta propuesta por 60 años, ó bien durante cincuenta años, contados desde el mismo dia, el gobierno recibirá veinticinco por ciento de los rendimientos líquidos del camino, y durante los diez años siguientes, contados desde la conclusion de los primeros cincuenta, el gobierno recibirá setenta y cinco por ciento de los rendimientos líquidos del camino.*

Durante todos esos periodos, los privilegios concedidos, serán valederos y exclusivos, sin que puedan alterarse, escepto por mútuo consentimiento; y al fin del tiempo señalado, en cualquiera de las anteriores propuestas que el gobierno quiera adoptar, entrará éste en la plena y absoluta posesion del camino, con todos sus trenes (que cuando menos deberán ser los necesarios para poder trasportar al dia quinientos pasajeros), útiles y pertenencias, entendido, que tanto aquellos como el camino, deben entregarse en corriente y en perfecto estado de servicio, debiendo hallarse los rieles, carros, máquinas y utensilios, cuando menos, de medio uso, sin que se entienda incluso los buques y vapores.

Art. 17. Siendo de suma necesidad el que para los buques que naveguen hácia la vía de comunicacion, haya faro en los dos extremos de ella, y otro tambien en el Banco de los Alacranes, y otro mas en el puerto de Acapulco; y siendo igualmente necesario para el desarrollo, de los recursos de la república, y para la construccion de buques, que si fuese practicable, la barra de Goatzacoalcos sea ahondada, así como tambien el cauce de dicho rio, se separarán anualmente por la empresa, para llevar á efecto esas mejoras, bajo planes que el gobierno apruebe, dos y medio por ciento de los rendimientos líquidos del camino, hasta que esas obras hayan sido terminadas.

Los faros una vez concluidos, pertenecerán exclusivamente al gobierno.

18. El gobierno y la empresa, cada uno por su parte, podrán nombrar interventores en proporcion á los intereses que respectivamente representen, para que vigilen, inspeccionen y glosen las cuentas del camino, durante el tiempo de sus derechos respectivos.

19. La empresa se obliga á observar las restricciones siguientes:

1.<sup>o</sup> La compañía no podrá construir fortalezas en el istmo,

ni organizar fuerzas militares de ninguna clase. No dará pasaje á ninguna fuerza armada, ya sea nacional ó extranjera, sin espresa autorizacion del gobierno.

2.<sup>o</sup> La compañía no podrá establecer colonias en las tierras que se le conceden. á no ser con consentimiento del gobierno, sujetándose á los reglamentos que espida para el caso, y á las disposiciones generales de las leyes.

3.<sup>o</sup> La compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera persona que haga ó proteja el contrabando, y auxiliará al gobierno para su persecucion.

4.<sup>o</sup> La compañía procurará que todo pasajero observe las leyes aduanales de la república.

20. Los extranjeros que tomen parte en la empresa, se sujetarán á lo que previenen los artículos 21 y 22 de la convocatoria.

21. El tránsito por la vía de comunicacion, será libre para todos los habitantes del globo; pero las mercancías procedentes de las naciones que por tratado no hubieren reconocido la neutralidad del istmo, pagarán veinticinco por ciento mas que las procedentes de aquellas que lo hubieren estipulado.

22. Tan pronto como se organice la compañía para construir el ferrocarril, se establecerá en México un espendio de bonos, é igualmente se abrirá otro en Lóndres ó en otra plaza de Europa, y durante un periodo, que no bajará de seis meses, una tercera parte al menos de todas las acciones, se mantendrá á disposicion de los ciudadanos de México que deseen ser suscritores.

23. La empresa, en balijas cerradas que no podrán abrirse, tendrá facultad de trasportar la correspondencia extranjera por la vía de comunicacion, y estas balijas podrán ser selladas por los administradores de correos ó de las aduanas respectivas.