

1894 por Nicaragua ofrece las mejores condiciones, será el primero en construirse, cualesquiera que sean las razones que puedan presentarse en su contra.¹

Creo, además, que si el canal por Nicaragua ofrece mayores facilidades que uno por Tehuantepec, en cambio es más fácil construir por Tehuantepec un ferrocarril para buques, y que ambas vías, lejos de contrariarse entre sí, favorecerían el comercio del mundo, dándole dos maneras diferentes, dotada cada una con ventajas especiales, de cruzar el continente americano. No te-

¹ El 8 de Febrero de 1888 di á un periodista que me vió, con respecto á los méritos de la vía de Tehuantepec comparada con las de Nicaragua y Panamá, el siguiente memorandum de una conversación que expresa por completo mi manera de ver este asunto:

"No he tomado grande interés en las rivalidades sobre los istmos americanos, porque creo que esta cuestión deberá decidirse solamente por sus aspectos naturales, geográficos y comerciales. Son tres los principales istmos americanos por los cuales se han proyectado canales ó ferrocarriles para buques: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Si las necesidades crecientes del comercio del mundo ó su extraordinario desarrollo futuro, requiriesen la apertura de estas tres vías y si ellas fueren practicables, se construirán todas, cualesquiera que sean los obstáculos que pudieran presentarse. Si resultase que una ó dos son impracticables por lo fuerte de su costo ó por alguna otra causa, no podrán construirse, cualesquiera que sean los deseos de la nación por cuyo territorio debiera pasar el canal. México no lamentaría ciertamente la construcción de alguna de las otras dos obras, porque la apertura de un canal necesariamente beneficiaría á los países vecinos, y bajo este aspecto, cualquiera que pueda ser el resultado de esta cuestión, todas las naciones americanas se beneficiarían por la apertura de alguna de las vías indicadas. Nosotros creemos que Tehuantepec ofrece tantas ventajas como cualquier otro istmo, y por lo mismo esperamos el resultado sin impaciencia y sin demostraciones de celo, ni de espíritu mezquino de oposición á las otras empresas."

niendo interés pecuniario en ninguna vía, las veo á todas desde un punto de vista muy elevado y bajo el aspecto de su utilidad para el mundo entero. Creo también que ninguna de estas obras recibirá auxilio pecuniario de los Estados Unidos, porque me parece que las ideas que prevalecen en este país, no permitirán que se erogue ningún gasto en una obra de utilidad pública que haya de construirse fuera de sus límites territoriales.

En México se ha dado siempre mucha importancia á la comunicación interoceánica por Tehuantepec. Desde que Hernán Cortés conquistó á México y pasó por Tehuantepec en su viaje á Honduras, procuró encontrar un paso natural que, como el Estrecho de Magallanes, uniera al Atlántico con el Pacífico. Cortés examinó entonces, personalmente, el Istmo de Tehuantepec, con la esperanza de hallar ese paso; y habiendo reconocido las importantes ventajas geográficas del istmo, esperaba confiadamente que habría de llegar el tiempo en que se estableciera por él la comunicación interoceánica. El ferrocarril que ahora se está construyendo en el istmo, pasa por los terrenos que, á solicitud suya, le concedió el Emperador Carlos V y que están divididos ahora en tres haciendas llamadas La Venta, Chicapa y Tarifa, que se conocen por las "Marquesanas," á causa de que el Emperador hizo á Cortés Marqués del Valle de Oaxaca.

Durante los tres siglos de la dominación española, ese proyecto estuvo en suspenso porque la política de la metrópoli consistía en mantener á sus colonias en completa incomunicación con el mundo exterior, y la

apertura de un camino interoceánico habría contrariado directamente esa política.

A pesar de esto, ó tal vez por esto mismo, y con el objeto de que si se hallaba el paso natural entre los dos oceanos fuera cerrado, ó si no había ese paso no abrir uno artificial, ó acaso deseando un canal para el exclusivo beneficio de su marina, el Gobierno español hizo estudios serios con objeto de buscar un paso natural ó de averiguar si se podía construir uno que comunicara el Atlántico con el Pacífico por los istmos americanos. Bajo el reinado de Felipe II en el siglo XVI, y de Carlos III en el siglo XVIII, se hicieron reconocimientos notables por su exactitud, teniendo en cuenta el estado de la ciencia en aquella época. En el año de 1610 se hizo un reconocimiento completo del río Coatzacoalcos y se formó un plano de ese río, que fué publicado en el número del "Boletín de la Sociedad de Geografía de Madrid," correspondiente á Junio de 1882.

El viaje á América del Barón de Humboldt á principios de este siglo, vino á revivir el interés en esa empresa, como lo demuestran los procedimientos de las Cortes españolas, después de las guerras napoleónicas.

Apenas consumada la independenciam de México, el primer Congreso mexicano erigió por decreto de 14 de Octubre de 1823, una provincia independiente en el Istmo de Tehuantepec que entonces, como ahora, comprendía parte de las Provincias, y ahora Estados, de Oaxaca y Veracruz. El Congreso Constituyente expidió una ley el 4 de Noviembre de 1824, para que se recibieran propuestas para la construcción de una vía

de comunicación por el Istmo de Tehuantepec, y se ordenó al Gobierno que reuniera todas las noticias que fueran necesarias para emprender, con pleno conocimiento, el canal de comunicación.

Se tenía entonces una idea, á mi juicio exagerada, de las ventajas que resultarían á México de la comunicación interoceánica, pues se creía, según lo expresa el preámbulo de un decreto posterior del Gobierno mexicano, de 1º de Marzo de 1842, "que la apertura del camino haría de México el centro del comercio y de la navegación de todas las naciones." Sin negar que esa comunicación tiene que producir resultados favorables para México, especialmente por el desarrollo del comercio y de la industria en sus costas inmediatas al canal, creo que esas esperanzas eran muy exageradas, y me confirma en ello el ejemplo de Panamá, por donde se construyó un camino de fierro que ha mantenido abierta por varios años la comunicación interoceánica. A mi juicio, más que Colombia y el mismo Estado de Panamá, han resultado aprovechados de ese camino los Estados de la América Central, en cuyos puertos tocan los vapores que corren entre Panamá y San Francisco; de cuya manera han desarrollado una producción agrícola y un tráfico importantes que los ha beneficiado grandemente, dando valor á sus terrenos, empleo á sus brazos y productos remunerativos á sus empresas; mientras que ni Colombia ni Panamá han obtenido ventajas perceptibles de ese camino. El mismo resultado ha dado en Egipto el Canal de Suez.

Pero Tehuantepec disfruta de ventajas especiales que antes de mucho le darán grande importancia, pues no

solamente está dotado de un clima sano y de un suelo fértil, sino que es el paso inevitable del ferrocarril panamericano que comunicará al Canadá con la Tierra del Fuego, y por lo mismo el ferrocarril interoceánico construido en ese istmo no quedará aislado, sino que hará de Tehuantepec un importante centro comercial. El ferrocarril del Sur pondrá en comunicación á Tehuantepec con la ciudad de México por la vía de Oaxaca; el de Córdoba y Tuxtepec lo comunicará con la capital por la vía de Veracruz, y el panamericano con Centro y Sud-América.

La lucha sangrienta y prolongada que México se vió obligado á sostener para emanciparse de las ideas coloniales y de la dominación del clero, y para entrar en la vía del progreso, impidió por cosa de treinta años que se hiciera ningún esfuerzo serio para lograr la comunicación interoceánica. Sin embargo de esto, en el momento que había algún respiro en esa sangrienta guerra civil, se tomaba de nuevo en consideración ese proyecto, y de esa manera el 1º de Marzo de 1842 el General D. Antonio López de Santa-Anna, que fungía entonces como Dictador de México, concedió á D. José de Garay el privilegio de abrir un camino por Tehuantepec, por medio de navegación en la parte que fuera practicable, y en el resto por ferrocarril, debiéndose comenzar por hacer un reconocimiento del terreno y dirección de la vía, que debería terminarse dentro de diez y ocho meses de la fecha del contrato. El Sr. Garay encomendó ese trabajo al Sr. D. Cayetano Moro, Ingeniero italiano muy competente, quien lo desempeñó de una manera satisfactoria, obteniéndose así

el primer reconocimiento científico de esa vía, después de la independencia de México.

El decreto de 1º de Marzo de 1842, que fué la primera concesión hecha á Garay, ordenó la apertura de un camino por Tehuantepec y encargó su construcción á D. José de Garay. Esa concesión se amplió por decreto de 9 de Febrero de 1843, que aumentó la concesión de terrenos baldíos hecha á Garay por el artículo 5º del decreto de 1º de Marzo de 1842.

Otro decreto de 3 de Octubre del mismo año mandó establecer un presidio en Tehuantepec, con 300 presidiarios, para ayudar á la construcción de la obra, y el decreto de 28 de Diciembre de 1843 prorrogó por un año el plazo de diez meses fijado en la primera concesión para comenzar el camino, una vez terminados los diez y ocho meses en que debía hacerse el reconocimiento del terreno.

Esa prórroga expiró el 30 de Junio de 1845, y no habiéndose cumplido las obligaciones impuestas á Garay por la concesión, caducó ésta, sin embargo de que él pidió al Congreso nueva prórroga, que fué aprobada por la Cámara de Diputados en Diciembre de 1845, pero que no llegó á votarse en el Senado. Sin embargo de esto, el 5 de Noviembre de 1846 expidió el General D. José Mariano de Salas, Presidente de México, en ejercicio de facultades extraordinarias, un decreto que ratificó todas las concesiones anteriores hechas á Garay, amplió las de terrenos y prorrogó el plazo en que debía comenzarse la obra por dos años, contados desde la fecha del decreto. Este decreto fué declarado nulo por la ley del Congreso mexicano de 22 de Mayo

de 1851, del cual se hablará más adelante, fundándose en que el Presidente no tenía facultades para expedirlo.

A pesar de todos estos privilegios concedidos á Garay por el Gobierno mexicano, no pudo comenzar siquiera la obra dentro del tiempo estipulado, por falta de capital para construir el camino. Durante la guerra que los Estados Unidos hicieron á México en 1846-47, Garay enajenó su concesión á los Sres. Manning y Mackintosh y John Schneider de Londres, quienes la traspasaron á su vez, cuando la guerra terminó, á una compañía de Nueva York, presidida por el señor Peter A. Hargous; pero el Gobierno mexicano sostuvo que la concesión hecha á Garay había caducado por falta de cumplimiento de sus condiciones, y que los traspasos hechos por él eran nulos no sólo por ese motivo, sino también porque no había obtenido para hacerlo la previa aprobación del Gobierno.

Terminada la guerra con los Estados Unidos por medio del Tratado de Guadalupe Hidalgo, de 2 de Febrero de 1848, y habiendo cedido México á este país una gran parte de su costa en el Pacífico, le era absolutamente necesario buscar una vía corta de comunicación entre sus costas del Atlántico y del Pacífico, y se creyó naturalmente que Tehuantepec ofrecía las mayores ventajas. Anticipándose, sin embargo, á ese resultado, los Estados Unidos habían negociado un Tratado con Nueva Granada, firmado en Bogotá el 12 de Diciembre de 1846, que les garantizaba el paso de uno á otro mar por el istmo de Panamá, y les concedía varias importantes franquicias.

Con empeño procuraron los Estados Unidos obtener de México una concesión semejante á la que les había hecho la República de Nueva Granada, y la solicitaron en las negociaciones que precedieron al Tratado de paz; pero el Gobierno mexicano, temeroso, no sin razón, de que se repitiera en Tehuantepec lo que había tenido lugar en Texas, no creyó conveniente hacer la concesión para la construcción del camino á una compañía de ciudadanos de los Estados Unidos, y contestó que estando la concesión de Garay en poder de otra compañía, no podía disponer de ella.

En virtud de esta respuesta, dada por los plenipotenciarios mexicanos que firmaron el Tratado de Guadalupe Hidalgo, las personas de este país interesadas en esa obra, obtuvieron la cesión de su privilegio, de los Sres. Manning y Mackintosh, quienes á su vez, y considerándose cesionarios del Sr. Garay, cedieron el privilegio á una Compañía de los Estados Unidos encabezada por el Sr. Hargous, y solicitaron la garantía del Gobierno de los Estados Unidos para llevar á cabo esa concesión.

El Gobierno de los Estados Unidos propuso á México la celebración de un Tratado con ese objeto, y á pesar de la repugnancia del Gobierno de México sobre este punto, debido á esas instancias, el Plenipotenciario mexicano firmó el 23 de Junio de 1850 un Tratado con Mr. Robert P. Letcher, Ministro de este país en la ciudad de México, en que ambos Gobiernos se comprometieron á garantizar la neutralidad del istmo, bajo condiciones que se estimaron suficientes para dejar á salvo la independencia y autonomía de México; pero

ese Tratado fué desaprobado por el Senado de los Estados Unidos, cuyo Gobierno solicitó se modificara, y al fin se firmó otro en la ciudad de México el 25 de Enero de 1851, que á su vez fué desechado por el Senado de México.

La causa principal de la desaprobación de esos Tratados consistió en que el Gobierno de los Estados Unidos consideraba que ellos garantizaban la concesión Garay, que había venido á parar á manos de ciudadanos de este país, mientras que el Gobierno de México había declarado caduca y terminada aquella concesión y consideraba sumamente peligroso para los intereses de México que el camino se construyera por ciudadanos de los Estados Unidos.

El sentimiento de desconfianza contra los Estados Unidos que prevaleció en México después de la guerra de 1846 y 1847, se robusteció por algunas invasiones filibusteras que sufrieron por ese tiempo nuestros Estados fronterizos y que el Gobierno de los Estados Unidos no podía fácilmente evitar. No conociéndose bien en México las leyes de este país, la amplitud de garantías de que se disfruta aquí, ni la muy limitada acción del Gobierno federal en los Estados, no se creía que este Gobierno careciese de facultades para prevenir esas invasiones.

Es muy satisfactorio notar el cambio que desde 1850 se ha operado en las relaciones entre México y los Estados Unidos. Entonces no solamente se resistió el Gobierno de México á dar á ciudadanos de los Estados Unidos una concesión para la construcción de un ferrocarril, sino que creyó peligroso hasta consentir en

que ingenieros de este país concluyeran reconocimientos que, con su permiso, habían empezado en el istmo de Tehuantepec, mientras que ahora se han hecho á ciudadanos de los Estados Unidos casi todas las concesiones de ferrocarriles, y su número es muy considerable, otorgadas por el Gobierno de México, y las principales vías férreas en México, con excepción solamente de dos que corren de Veracruz á la capital, han sido construídas por compañías organizadas en los Estados Unidos. Entonces se consideraba inaceptable la idea de permitir el paso de fuerzas de los Estados Unidos á territorio mexicano en persecución de indios salvajes y como Mr. Robert P. Letcher lo manifestó en una ocasión al Sr. D. J. Fernando Ramírez, Secretario de Relaciones Exteriores del Gobierno mexicano, se temía más en México á los soldados de los Estados Unidos, que á los mismos indios salvajes; y después se ha concedido sin dificultad y con buenos resultados ese permiso. Esto demuestra que la situación de desconfianza y hasta de hostilidad que fué la consecuencia inmediata de la guerra de 1846-1847, ha sido sustituida por una de mutua confianza y cordialidad, debido principalmente al cambio de tendencias políticas en los partidos de este país, que desde la abolición de la esclavitud no pretenden ya la anexión de territorio mexicano.

En vista de la resistencia del Gobierno de México para hacer la concesión del camino á una compañía de los Estados Unidos, los interesados en el tránsito ocurrieron al Gobierno de Nueva Granada, el cual les hizo el 7 de Abril de 1849 una concesión muy liberal, en cuya virtud se comenzó la construcción del camino de