

Panamá el 18 de Abril de 1850 y se concluyó el 20 de Enero de 1855. La construcción de esa vía hizo hasta cierto punto innecesaria por entonces la vía de Tehuantepec, y á esa circunstancia más que á ninguna otra, se debe, en mi concepto, el que no se hubiera construído antes de ahora el camino por Tehuantepec.

La agitación producida por los tratados negociados con los Estados Unidos acerca de Tehuantepec, y los esfuerzos de los sucesores de Garay en la concesión del camino por conseguir que México les reconociera los derechos que creían tener, ocasionaron discusiones largas y enojosas que dieron por resultado que el Congreso mexicano declarara, el 22 de Mayo de 1851, la caducidad del privilegio concedido á D. José de Garay, fundándose en que no había cumplido con las condiciones que se le impusieron, y en que no era válida la última prórroga concedida, por las razones que ya se han indicado.

Pero comprendiendo el Congreso mexicano la necesidad de abrir esa vía de comunicación, aprobó el 14 de Mayo de 1852 un decreto en que se ordenó al Gobierno que promoviera la organización de una compañía que construyera el camino de Tehuantepec, fijando al efecto las bases correspondientes. En esta virtud, el Ejecutivo publicó el 29 de Junio del mismo año una convocatoria para la construcción de esa obra; y recibidas las propuestas correspondientes, celebró un contrato con el Sr. A. G. Sloo y socios, en virtud del cual al año de firmado el contrato debía comenzarse un camino de madera, concluirse á los tres años de comenzado, y después construirse un ferrocarril que debía es-

tar terminado en los cuatro años siguientes. Este contrato fué aprobado con algunas modificaciones por decreto del Congreso mexicano de 5 de Febrero de 1853.

La misma ley de 14 de Mayo de 1852, ordenó que se negociaran con las potencias amigas de México, tratados que reconocieran la neutralidad del paso por el Istmo, en caso de guerra; y en esta virtud se firmó en la ciudad de México el 21 de Marzo de 1853, por Plenipotenciarios mexicanos con el Ministro de los Estados Unidos, un Tratado en que con todas las salvedades en favor de la independencia y autonomía de México, se permitía á los Estados Unidos que garantizaran con fuerza armada la neutralidad del Istmo, cuando fueren requeridos por el Gobierno de México, concediéndoles el paso por el Istmo de sus fuerzas enviadas de una á la otra costa de este país. En ese Tratado se concedían garantías especiales á la concesión hecha á los Sres. A. G. Sloo y socios; pero por los motivos indicados, tampoco ese Tratado fué aprobado por el Congreso mexicano, y como consecuencia de esto y de que ya estaba construyéndose el camino de Panamá, la Compañía Sloo no pudo cumplir con su contrato, y en esa virtud lo declaró caduco un decreto del Presidente de México de 3 de Septiembre de 1857.

El 7 del mismo mes de Septiembre de 1857, concedió el Gobierno del General Comonfort, investido de facultades extraordinarias, á la Compañía de la Louisiana de Tehuantepec, organizada en Nueva Orleans el 30 de Julio anterior, un privilegio para la construcción del camino de Tehuantepec, debiendo utilizarse el río Coatzacoalcós hasta donde fuera navegable y

hacerse el resto por ferrocarril. Los trabajos deberían comenzar á los diez y ocho meses de la fecha del decreto, y el ferrocarril construirse á razón de diez leguas en cada año, construyéndose desde luego un camino que permitiese el paso de carruajes. Este último llegó á abrirse parcialmente en 1858 y 1859, y así se estableció la comunicación por medio de guayines, en conexión con buques que corrían entre Nueva Orleans y Minatitlán y entre la Ventosa y San Francisco, aunque los pasajeros tenían que caminar á caballo pocas leguas antes de llegar al Súcil. La Compañía se obligó á pagar á Don Francisco P. Falconet la cantidad de \$ 600,000, con sus réditos, que habían sido depositados por la Compañía Sloo en poder del Gobierno de México, conforme al artículo 14 de su contrato; por lo cual la Compañía de la Louisiana vino á ser realmente la sucesora de la Compañía Sloo.

La concesión de 7 de Septiembre fué ampliada y muy liberalmente modificada por otro decreto expedido en Veracruz por el Presidente Juárez, el 28 de Marzo de 1859, en ejercicio también de facultades extraordinarias, y los nuevos plazos fijados por este decreto fueron de nuevo prorrogados por otro decreto expedido también en Veracruz el 25 de Octubre de 1860.

Un decreto expedido por el Presidente Juárez en Chihuahua el 15 de Octubre de 1866, declaró caduca la concesión hecha á la Compañía de la Louisiana por no haber cumplido con las obligaciones que contrajo, y otorgó la concesión á una Compañía llamada del Tránsito de Tehuantepec, la cual tampoco cumplió su contrato, por lo cual se declaró caduca su concesión por

decreto expedido en la ciudad de México, de 26 de Agosto de 1867.

La guerra de Reforma primero, y la de Intervención después, no menos que la mala condición del mundo financiero, habían impedido de 1857 á 1867 la construcción de la obra á pesar de las multiplicadas concesiones hechas por el Gobierno mexicano; pero se creyó que restablecida la paz en México habían cesado los principales de esos motivos, y el 6 de Octubre de 1867 se dió la concesión, también en ejercicio de facultades extraordinarias, á Don Emilio La Sère, ciudadano de los Estados Unidos residente en Nueva Orleans, ó á la Compañía que organizara.

Esta concesión fué modificada por una ley del Congreso mexicano expedida el 2 de Enero de 1869, que amplió considerablemente las franquicias concedidas á Don Emilio La Sère ó la Compañía que formara, y prorrogó los plazos para la conclusión de la obra.

Otro decreto del Congreso mexicano de 14 de Diciembre de 1870, renovó y amplió los plazos de la concesión, aunque suprimiendo ya el nombre de D. Emilio La Sère, y autorizó á la Compañía á construir un canal del Golfo de México al Océano Pacífico. El plazo fijado para comenzar la construcción de la obra expiró el 2 de Febrero de 1871, y el 9 de ese mes llegó á Minatitlán el vapor de los Estados Unidos "Neipsic" que llevaba á bordo á los ingenieros enviados por la Compañía, siendo su jefe el Sr. I. J. Williams, quienes empezaron la obra en ese mismo día. El Gobierno mexicano decidió el 24 de Enero de 1871 que se había comenzado la obra en el plazo fijado en la con-

cesión, porque el vapor que condujo á los ingenieros había sido detenido por causa de fuerza mayor.

La ley del Congreso mexicano de 22 de Mayo de 1872 revalidó las concesiones de 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870, y dispuso que los plazos comenzaran á contarse desde el 2 de Enero de 1872.

Otra ley del Congreso mexicano de 15 de Enero de 1874 extendió por un año los plazos fijados en las concesiones de 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870 para construir el ferrocarril y el canal de Tehuantepec. La ley del Congreso de México de 14 de Diciembre de 1874 prorrogó de nuevo por tres y cuatro años respectivamente los plazos fijados en las dos concesiones antes mencionadas, y otorgó además á la Compañía una subvención de \$7,500 por cada kilómetro de vía construída. Como esta prórroga expiró sin que se hubiera construído el camino, el Gobierno mexicano declaró caduca la concesión La Sère el 31 de Mayo de 1879.

El 19 de Enero de 1878 se firmó un contrato en la ciudad de México, entre el Secretario de Fomento y Mr. Hayden H. Hall, en representación de Mr. Edward Learned, de la ciudad de Nueva York, para la construcción del camino interoceánico de Tehuantepec, y el 31 de Octubre de 1878, se modificó de común acuerdo, y en el mismo día fué enviado al Congreso para su aprobación, y el nuevo contrato fué aprobado por ley del Congreso mexicano de 2 de Junio de 1879, que concedió á Edward Learned, ciudadano de los Estados Unidos, ó á la Compañía que organizara, el privilegio para construir el camino de Tehuantepec dentro de tres

años y cuatro meses, contados desde la fecha de la concesión, y otorgó una subvención de \$7,500 por cada kilómetro de ferrocarril construído por la Compañía y recibido por el Gobierno.

El artículo 3º de estas concesiones se modificó por otra ley del Congreso mexicano de 6 de Noviembre de 1880, que autorizó á la Compañía Learned á construir el camino del río Coatzacoalcos, sobre ó á lo largo de la Laguna Superior, según resultara más conveniente de los reconocimientos que se hicieran.

De informes oficiales recibidos por el Gobierno de México, aparece que la Compañía Learned construyó durante el año de 1881, 5 kilómetros hasta el 17 de Febrero; hasta el 15 de Marzo, 7 kilómetros; hasta el 7 de Agosto, 15 kilómetros, y que solamente había construído treinta y cinco kilómetros cuando la concesión terminó.

El Gobierno mexicano declaró caduca la concesión de la Compañía Learned el 16 de Agosto de 1882, fundándose en que no había cumplido las condiciones que aquélla le imponía. El 20 de Diciembre del mismo año, Mr. George Tyng, representante de la Compañía Learned, firmó en la ciudad de México un contrato con el Secretario de Fomento, por el cual cedió al Gobierno mexicano todas las propiedades, derechos, etc., de la Compañía en el ferrocarril de Tehuantepec, y en compensación se le pagarían desde luego \$125,000 en plata mexicana, y \$1,500,000 en oro de los Estados Unidos, pagaderos en abonos en la ciudad de Nueva York, cuya cantidad pagué yo á Mr. William A. Booth, Presidente de la Compañía.

El hecho de que se hubieran otorgado tantas y tan liberales concesiones á diferentes compañías, sin que ninguna de ellas hubiera podido construir el camino que se consideraba muy lucrativo, sirvió para que se avanzara la especie de que ese mal éxito se debía á trabajos de la Compañía del Ferrocarril de Panamá; y aunque esta sospecha era, en mi concepto, del todo infundada y no participaba de ella el Gobierno, tal vez influyó en favor de la idea de que el Gobierno emprendiera esa obra por su cuenta, y con este objeto el Congreso mexicano autorizó al Ejecutivo, el 30 de Mayo de 1882, para construir, por cuenta de la nación, el Ferrocarril de Tehuantepec, ó para contratar su construcción con alguna compañía.

El 30 de Junio de 1882, el Gobierno de México nombró á D. Delfin Sánchez—caballero que había tenido alguna experiencia en la construcción de ferrocarriles en México,—agente del Gobierno para comprar todo el material necesario para la construcción del camino, y con ese objeto se le ministró en seguida la cantidad de \$ 600,000 para pagar el material pedido.

El 5 de Octubre de 1882 se firmó un contrato por el Gobierno mexicano con Don Delfin Sánchez, para la construcción del ferrocarril, bajo las bases de que recibiría \$ 25,000 por cada kilómetro de vía concluída y de que la construcción del ferrocarril quedaría terminada el 28 de Febrero de 1885, y el 11 del mismo mes acusó recibo el Sr. Sánchez de \$701,000 entregados por el Gobierno mexicano por cuenta del contrato. Pero el camino no se construyó, y el 25 de Abril de 1888 se rescindió el contrato de construcción, conviniendo el

Gobierno mexicano en pagar al Sr. Sánchez \$ 562,910 50 centavos por valor del material y de los trabajos hechos en el camino y \$170,224 90 es. por las utilidades que debió haber obtenido del contrato en caso de que lo hubiera llevado á cabo.

La Legislatura del Estado de Oaxaca autorizó á su Gobernador por decreto de 14 de Diciembre de 1878, para contratar con el Gobierno federal, por sí solo ó en unión del Estado de Veracruz, la construcción del ferrocarril de Tehuantepec, y la Legislatura de Veracruz aprobó un decreto semejante, por pertenecer á ambos Estados el Istmo de Tehuantepec.

En virtud de la facultad concedida al Gobierno mexicano por el decreto de 30 de Mayo de 1882, se emitió en Londres, Berlin y Amsterdam un préstamo de £ 2.700,000 con el 5 por ciento de rédito y con hipoteca del camino. Se vendieron los bonos á un Sindicato de banqueros á cosa del 70 por ciento, y el 28 de Abril de 1888 se firmó un contrato en la ciudad de México con el representante de Mr. Edward Mc Murdo de Londres, que se publicó el 4 de Mayo de 1888, para la construcción de 228 kilómetros de ferrocarril y reparación de 108 kilómetros que habían sido mal construídos hasta entonces, debiendo concluirse la obra dentro de 30 meses y ponerse á disposición del contratista el producto total del préstamo.

Este contrato fué modificado en algunos detalles por otro firmado el 15 de Octubre de 1888, en la ciudad de México, y aprobado por ley del Congreso mexicano de 19 de Diciembre del mismo año.

El Sr. Mc Murdo murió en Londres antes de que

pudiera llevar á cabo su contrato, y su viuda convino con el Gobierno de México, el 13 de Enero de 1892, en rescindir aquel contrato bajo ciertas condiciones que se especificaron en otro y que fueron mutuamente aceptables.

El Congreso mexicano autorizó de nuevo al Ejecutivo por ley de 18 de Diciembre de 1891, para contratar la construcción del camino, y el 27 de Febrero de 1892 se firmó un contrato en la ciudad de México con los Sres. Chandos S. Stanhope, súbdito inglés, y J. H. Hampson y E. L. Corthell, ciudadanos de los Estados Unidos, en que se comprometieron á concluir el camino á los quince meses de la fecha en que debía comenzarse, que era un mes contado desde la fecha del contrato, para lo cual se les garantizó la cantidad de \$ 2.000,000 resto del primer préstamo contratado en Lóndres.

No habiendo sido suficiente el préstamo de dos millones setecientas mil libras que se contrató en Lóndres, Berlin y Amsterdam para concluir el camino, se rescindió el contrato de 27 de Febrero de 1892 y después se ha aplicado á aquella obra una parte de un préstamo de £3.000,000 que acaba de negociarse en la ciudad de México. El 6 de Diciembre de 1893 se firmó en la misma ciudad otro contrato con Mr. Chandos S. Stanhope para la construcción de 59 kilómetros que faltaban para completar el ferrocarril, y en él se estipula que la línea quedará abierta al público el 6 de Septiembre del presente año, con un costo adicional de algo más de \$ 1.113,035, y es de esperarse que este último contrato se cumpla puntualmente y que de es-

ta manera quede concluído el camino en el presente año.

No quedaría completa esta relación si omitiera yo mencionar que el distinguido ingeniero James B. Eads concibió el proyecto de construir un ferrocarril que pudiese transportar buques de uno á otro mar, al través de Tehuantepec; y con este objeto celebró con el Gobierno de México el 26 de Abril de 1881, un contrato que fué aprobado con modificaciones por el Congreso de la Unión, el 28 de Mayo del mismo año, y después modificado y adicionado por otro contrato firmado en la ciudad de México con el representante del Capitán Eads el 2 de Mayo de 1885, que fué aprobado, también con modificaciones hechas en sentido liberal, por el Congreso mexicano el 15 de Diciembre del mismo año. En el primero de esos contratos se estipuló que la obra terminaría dentro de 12 años, contados desde el 6 de Mayo de 1881, y este plazo fué prorrogado por 2 años por el segundo de dichos contratos. El Gobierno de México se obligó á dar á la empresa un auxilio pecuniario de \$ 18.750,000 en forma de garantía, á razón de \$ 1.250,000 al año, reembolsable cuando el ferrocarril produjera una utilidad líquida de más de \$ 3.750,000 por año, en cuyo caso se aplicaría al pago de ese auxilio una sexta parte del sobrante. Se autorizó á la Compañía para construir un canal de la Laguna Superior al Pacífico, y se le ofreció una subvención de 168 kilómetros cuadrados de terrenos, por cada pie de profundidad que tuviere el canal. Se le ofreció también otra subvención de 4,200 kilómetros cuadrados de terrenos, si la Compañía profundizaba el río de Coatzacoalcos á más de 25 piés.

Desgraciadamente la magnitud del proyecto y las demás circunstancias á que he aludido, no han permitido la construcción de esta grande obra; pero estando para concluirse un ferrocarril semejante en el istmo de Chignecto que une la península de Nueva Escocia con el continente en el Canadá, y que demostrará la practicabilidad de la obra, es de creerse que este hecho contribuya á facilitar la construcción del ferrocarril para buques por el Istmo de Tehuantepec. El ferrocarril de Chignecto que servirá para unir la Bahía de Fundy con la del Golfo de San Lorenzo, tiene una extensión de 17 millas y es capaz de transportar buques hasta de 2,000 toneladas. Ya están construídas cosa de tres cuartas partes de ese ferrocarril.

Las concesiones referidas han ocasionado varios reconocimientos del Istmo de Tehuantepec. Además del hecho por el Sr. Moro, la Compañía de Nueva Orleans comisionó en 1850 al Mayor de ingenieros J. G. Barnard, para hacer uno minucioso, y aunque la situación de entonces, que he procurado bosquejar aquí, determinó al Gobierno de México á mandar suspender ese reconocimiento, éste se había terminado ya y se publicaron poco después los informes y datos que lo contienen. Durante la administración del General Grant se hizo otro reconocimiento más detenido é importante; pues deseando este Gobierno averiguar cuál de los tres istmos americanos, el de Tehuantepec, el de Nicaragua ó el de Panamá, sería el más á propósito para la construcción de un canal interoceánico, envió á cada uno una Comisión de ingenieros competentes, y de sus informes resultó que se diera la preferencia á la vía

de Nicaragua. La concesión hecha al Capitán Eads, ocasionó un reconocimiento más detallado no sólo de la vía férrea, sino de los puntos terminales.

La Comisión exploradora enviada á México en 1870, durante la administración del General Grant, presidida por el Capitán Schufeldt, fué acompañada por un cuerpo de ingenieros mexicanos enviado por el Gobierno de México, bajo la dirección del Sr. D. Manuel Fernández Leal, ingeniero que desempeña ahora el encargo de Secretario de Fomento del Gobierno de México. La Comisión mexicana practicó un reconocimiento completo y rindió su informe el 30 de Mayo de 1874, que, con los planos correspondientes, se insertó en el tomo III de los "Anales del Ministerio de Fomento de la República Mexicana."

Cuando se reunió en París la Conferencia internacional sobre comunicación interoceánica americana, promovida por M. Ferdinand de Lesseps, el Gobierno de México envió como su representante al Sr. D. Francisco de Garay, con el objeto de procurar que se diera la preferencia á la vía de Tehuantepec; pero habiendo preferido M. de Lesseps, aun antes de la reunión de la Conferencia, la vía de Panamá, sin tener en cuenta las dificultades que ella ofrecía, fueron inútiles los esfuerzos del delegado de México, dirigidos en aquel sentido.

Como M. de Lesseps fué el promovedor del Congreso, estaba éste compuesto de sus amigos en una gran mayoría, y así pudo lograr que 74 de sus miembros votaran en favor de Panamá, mientras que solamente 14 votaron en contra, y 7 se abstuvieron de votar. El delegado mexicano votó en contra. Los que no votaron