

Trias; en 13 de Enero de 1869 con el Sr. Julius A. Skilton; en 16 de Junio de 1875 con Mr. David Boy Le Blair; en 3 de Noviembre del propio año, con el mismo Boy Le Blair; en 17 de Junio de 1877 con los Sres. Robert Symon y David Fergusson y con los mismos en 12 de Octubre de 1877.

293. Parece conveniente recordar aquí lo que con motivo de la concesion hecha al Sr. David Boy Le Blair el 16 de Junio de 1875, dijo el representante de los Estados-Unidos en México en el discurso que pronunció en Nueva-Orleans el 18 de Noviembre del mismo año y al cual se aludió en otro lugar, y se consigna en seguida:

«En el mismo período de sesiones, el Congreso decretó la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Guaymas, Estado de Sonora, llegue hasta la línea divisoria de los Estados-Unidos, en dirección á Tucson, capital del territorio de Arizona. Este ferrocarril ha sido contratado con los Sres. David Boy Le Blair y Compañía. Con el objeto de cooperar á la realización de este proyecto, el Gobierno propone la magnífica donación de secciones alternadas de treinta y cinco millas cuadradas de terrenos baldíos de aquel Estado, por cada milla lineal de camino, exceptuando á este de contribuciones y concediéndole otros privilegios semejantes á los que ha concedido á la empresa de que ántes he hablado.»

b.—*Ferrocarril y Canal de Tehuantepec.*

294. El Presidente expidió en el Paso del Norte el 15 de Octubre 1866, ampliamente investido de facultades extraordinarias, un decreto por el cual declaró caduca la concesion que habia sido hecha en 7 de Setiembre de 1857 á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, para la apertura de la comunicacion interoceánica por aquel istmo, por no haber cumplido con las obligaciones que le impuso su concesion, y otorgó esta á otra Compañía norte-americana, llamada del Tránsito de Tehuantepec, cuyo presidente era Mr. Charles Knap de Nueva-York y cuyo agente enviado al Paso del Norte, fué el Sr. Henry Roy de la Reintrie.

295. No habiendo cumplido con sus compromisos la Compañía del Tránsito de Tehuantepec, se declaró caduca su concesion, y el 6 de Octubre de 1867 concedió el Presidente de México, investido de facultades extraordinarias, al Sr. D. Emilio La Sère, ciudadano de los Estados-Unidos, ó á la Compañía que él formara, una concesion para la apertura de la comunicacion interoceánica por el istmo de Tehuantepec con condiciones muy liberales, que seria largo enumerar.

296. Esta concesion fué modificada por una ley del Congreso federal de México, á peticion del interesado, el 29 de Diciembre de 1868.

297. A la misma Compañía norte-americana, á quien se autorizó para la construcción de este ferrocarril se le concedió por la ley del Congreso mexicano, fechada en 14 de Diciembre de 1870, el derecho de construir un canal de navegacion en el istmo de Tehuantepec, bajo condiciones igualmente liberales.

298. Habiendo espirado la concesion otorgada por las leyes de 23 de Diciembre de 1868 y 14 de Diciembre de 1870, sin que se hubiesen construido las obras contratadas, se revalidaron dichas concesiones por la ley de 22 de Mayo de 1872.

299. Espirados de nuevo dichos plazos se prorogaron otra vez durante un año, por la ley de 15 de Enero de 1874.

300. La ley de 14 de Diciembre de 1874 concedió nuevas ventajas de importancia á la Compañía constructora del ferrocarril y canal de navegacion en el istmo de Tehuantepec, entre otras, la de una subvencion de \$7,500 por cada kilómetro del ferrocarril que construyera en el istmo.

301. El Gobierno de México celebró un nuevo contrato en 19 de Enero de 1878 con el Sr. Enrique de Stuckle, representante del Sr. Eduardo Learned, Presidente de la Compañía norte-americana, para la construcción del ferrocarril de Tehuantepec.

302. Antes de que dicho contrato fuese aprobado por el Congreso, se modificó celebrando otro en

293. Apreciaciones del Sr. Foster respecto de esta concesion.

294. Concesion hecha en 15 de Octubre de 1866 á la Compañía del Tránsito de Tehuantepec, de Mr. Charles Knap.

295. El 6 de Octubre de 1867 se dió la concesion de Tehuantepec al Sr. Emilio La Sère.

296. Modificación de esta concesion por la ley del Congreso de 29 de Diciembre de 1868.

297. Concesion á la misma Compañía, de 14 de Diciembre de 1870, para construir un canal en Tehuantepec.

298. Próruga de 22 de Mayo de 1872 á las dos concesiones precedentes.

299. Nueva próruga de 15 de Enero de 1874.

300. La ley de 14 de Diciembre de 1874 concedió nuevas ventajas á la expresada Compañía, y subvencion pecuniaria.

301. Contrato de 19 de Enero de 1878 con el Sr. Enrique de Stuckle para el ferrocarril de Tehuantepec.

302. Ultimo contrato para la misma línea con el Sr. H. H. Hall, de 31 de Octubre de 1878.

31 de Octubre de 1878 con el Sr. Hayden H. Hall, en representacion del mismo Sr. Eduardo Learned con el propio objeto. Este contrato, en el cual se concedió una fuerte subvencion pecuniaria y cesion de terrenos baldíos á los constructores del ferrocarril, fué sometido al Congreso para su aprobacion. La comision respectiva de la Cámara de diputados presentó un dictámen favorable, que comenzó á discutirse en su último período de sesiones y fué aprobado en lo general, quedando pendiente de resolucion para el próximo período. El dictámen se aprobó en lo general por 100 votos contra 28, lo cual demuestra el sentir de la mayoría de la Cámara de diputados respecto de concesiones de ferrocarriles á compañías norte-americanas.

303. Nueve veces, pues, ha contratado el Gobierno de México en poco más de diez años la obra del ferrocarril y del canal interoceánico por el Istmo de Tehuantepec con Compañías norte-americanas, sin que hasta ahora se haya logrado construir esa obra tan importante para el comercio del mundo, y sin embargo de que segun datos que existen en esta Secretaría, el tráfico de mercancías procedentes de las colonias de Australia, islas del Pacífico, China, Manila, Batavia y California, destinadas á Europa y procedentes de Europa para dichos países, es al año de 2,004,119 toneladas inglesas, de cuya cantidad se calcula que 1,570,511 toneladas pasarian por el ferrocarril de Tehuantepec, dejando un producto de \$7,852,555, en caso de cobrarse cinco pesos de flete por tonelada.

304. Con referencia á la próruga concedida por el Congreso mexicano, por la ley de 14 de Diciembre de 1874, decia el representante de los Estados-Unidos en México en su discurso pronunciado en Nueva-Orleans el 18 de Noviembre de 1875, lo que sigue:

«Por la cuarta vez ha prorogado á una Compañía americana la concesion de un ferrocarril en Tehuantepec, ferrocarril que debe atravesar aquel istmo, decretando en su favor una subvencion de \$2,000,000, con privilegios especiales respecto de maderas preciosas y con excepciones, &c. Esta concesion tiene por objeto abrir para Nueva-York, y todos los puertos y ciudades del Golfo, nuevas vías de comunicacion con nuestros Estados del Pacífico, con China y con las islas del Océano.»

d.—*Ferrocarril de Tuxpam al Pacífico.*

305. El Congreso de la Union concedió tambien por la ley de 10 de Diciembre de 1870 á los Sres. Richards, Smith y Brennan, que se consideraban representantes del general Rosecrans, el derecho de construir un ferrocarril interoceánico que partiese de cualquier punto situado entre las barras de Tecolutla y Tampico, terminando en otro punto situado entre Zacatula y San Blas, en el Océano Pacífico. Por la ley de 10 de Octubre de 1872 se autorizó al Ejecutivo para modificar los términos de dicha concesion.

h.—*Ferrocarril de Veracruz al Pacífico por Anton Lizardo, Tehuantepec, Cuernavaca y Acapulco.*

306. Por la ley de 14 de Diciembre de 1870 se concedió á los ciudadanos americanos René Masson y Félix Wyatt autorizacion para construir y explotar un ferrocarril y telégrafo, de Veracruz hasta unirse con el ferrocarril interoceánico del Istmo de Tehuantepec, pasando por Anton Lizardo, y prolongándose desde este punto ú otro conveniente por Matamoros Izúcar y Cuernavaca hasta el puerto de Acapulco en el Pacífico.

i.—*Ferrocarril de Leon á la frontera con los Estados-Unidos.*

307. La Compañía del ferrocarril internacional de Texas, que debe ser una Compañía respetable, supuesto que ha construido ya muchas millas de su línea, que llega ya á San Antonio, segun refiere el informe, solicitó y obtuvo del Gobierno de México, por medio de su agente Mr. Edward Lee Plumb una concesion para construir un ferrocarril desde el Rio Grande hasta la ciudad de Leon, en el centro de esta República. La ley de 29 de Mayo de 1875 le otorgó esa concesion y tampoco ella construyó esa vía.

308. Al hablarse más adelante de la línea del ferrocarril de México á Leon contratada en 30 de Diciembre de 1874 con los Sres. D. Sebastian Camacho y D. José Antonio de Mendizábal, se mencionará de nuevo esta concesion explicando sus ventajas.

303. La concesion de Tehuantepec ha sido hecha á compañías americanas por nueve veces.

304. Apreciaciones del Sr. Foster respecto de la concesion hecha á la Compañía.

305. Ferrocarril de Tuxpam al Pacífico concedida en 10 de Diciembre de 1870 á los Sres. Richards, Smith y Brennan.

306. Concesion de 14 de Diciembre de 1870, á los Sres. Masson y Wyatt, de Veracruz á Anton Lizardo y el Pacífico.

307. Concesion del ferrocarril de Leon á los Estados-Unidos, con la C. internacional de Texas, de 29 de Mayo de 1875.

308. Al hablarse del ferrocarril central se mencionará de nuevo esta línea.

309. Parece conveniente recordar las interesantes observaciones que sobre esta concesion emitió el Representante de los Estados-Unidos en México, en el discurso que pronunció ante la Cámara de Comercio de Nueva-Orleans, el 18 de Noviembre de 1875, en los términos que siguen:

«Mientras que el ferrocarril del Sur del Pacífico, que haría venir á los Estados-Unidos la inagotable riqueza de metales preciosos ocultos en la alta Sierra Madre, proporcionándonos las ventajas agrícolas de los Estados del Norte de México, se halla paralizado y languidece por falta de auxilio del Gobierno; y mientras la construcción del ferrocarril internacional de Texas, que debe llegar al Rio Grande, se ha visto embarazada por dilaciones que tienen su origen en la legislación de aquel Estado, México ha dado pruebas evidentes de su deseo de proteger cualquier proyecto practicable de ferrocarril que facilite la comunicacion con los Estados-Unidos, ó que tienda á desarrollar las relaciones comerciales con nosotros.

«En el último período de sesiones del Congreso mexicano, se dió una ley contratando con la Compañía del ferrocarril internacional de Texas, representada por el Honorable Edward L. Plumb, la construcción de un ferrocarril desde el Rio Grande, hasta la ciudad de Leon, distante cosa de 600 á 700 millas, y en donde debe unirse con el sistema de caminos de fierro de aquel país; y el Gobierno ha convenido en pagar como subvencion á la Compañía, \$ 15,288 por milla, con un premio adicional si concluye el camino ántes del tiempo fijado en el contrato, y ha exceptuado al camino de todo impuesto, admitiendo todos sus materiales libres de derechos.»

g.—Ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico y á la frontera de los Estados-Unidos.

310. En otro lugar de esta comunicacion se ha referido ya que el 12 de Noviembre de 1877 se firmó por el Secretario de Fomento en representacion del Ejecutivo de México y el Sr. James Sullivan, por sí y en representacion de Mr. William Palmer, un contrato para la construcción de un ferrocarril que partiendo de esta capital fuese á terminar al Pacífico por una parte, y á un punto conveniente de la frontera con los Estados-Unidos por la otra. Habiéndose referido ya todo lo relativo á este asunto, se considera innecesario repetirlo aquí.

h.—Ferrocarril de Veracruz á Alvarado con ramal á Anton Lizardo.

311. El Gobierno de Veracruz, con quien se contrató el 26 de Marzo de 1878 la construcción de un ferrocarril de Veracruz á Alvarado con ramal á Anton Lizardo, transfirió su concesion en 8 del actual, al Sr. John M. Dunn de Wilmington, Delaware, ciudadano de los Estados-Unidos. Aunque esta concesion se dió especialmente al Gobierno de un Estado, puede enumerarse entre las concedidas á ciudadanos de los Estados-Unidos en virtud del contrato mencionado.

i.—Concesiones de otro género hechas á compañías norte-americanas.

312. Con el objeto de demostrar que no existe en México prevencion contra los Estados-Unidos, se cree conveniente mencionar que además de las concesiones de ferrocarriles que preceden, se han celebrado con compañías ó ciudadanos de aquella nacion otros contratos de algun interes, de los cuales los principales son los que en seguida se expresan.

a.—Cable submarino de México á los Estados-Unidos.

313. Se han celebrado tambien varios contratos con compañías americanas, para la construcción de un cable submarino, desde un punto cualquiera de la costa mexicana, hasta otro de la costa de los Estados-Unidos. El primer contrato celebrado con el Sr. Enrique G. Norton se aprobó por el Congreso el 13 de Diciembre de 1870. Esta concesion fué modificada á peticion del interesado, por la ley del Congreso de la Union de 27 de Octubre de 1871. El plazo fijado para la construcción de la obra, se prorogó por un año, por la ley de 11 de Abril de 1872. Desgraciadamente, hasta ahora no ha sido posible la construcción y colocacion de este cable.

b.—Contratos de arrendamiento de casas de moneda con Compañías norte-americanas.

314. Los contratos de arrendamiento de casas de moneda, que son de los negocios más lucrativos que hay en este país, se han hecho tambien con ciudadanos de los Estados-Unidos, lo cual demuestra que se

309. Consideracion del Sr. Foster respecto de estas concesiones.

310. Contrato de 12 de Noviembre de 1877 con los Sres. Sullivan y Palmer para el ferrocarril internacional é interoceánico.

311. Contrato para la construcción del ferrocarril de Veracruz á Alvarado y Anton Lizardo.

312. Concesiones de otro género hechas á compañías norte-americanas.

313. Diferentes concesiones hechas al Sr. Enrique G. Norton para la construcción de un cable submarino.

314. Contratos de arrendamiento de casas de moneda con compañías norte-americanas.

les considera como á todos los demas habitantes del país, y que en nada, ni para nada, se les excluye ó se les ve con desconfianza.

c.—Resúmen de contratos concedidos á Compañías norte-americanas.

315. De los datos que preceden aparece que desde el año de 1865, México ha otorgado á compañías ó ciudadanos de los Estados-Unidos, diez y nueve concesiones para construir ferrocarriles en la República en esta forma: á la línea de Paso del Norte á Guaymas, seis veces: á la del Istmo de Tehuantepec nueve veces; y á una cada una de las líneas de Tuxpam al Pacífico; de Veracruz á Anton Lizardo, al Istmo de Tehuantepec y de Anton Lizardo á Matamoros Izúcar, Cuernavaca y Acapulco; de Leon á la frontera de los Estados-Unidos, y de México al Pacífico y á la frontera con los Estados-Unidos, y que como se ha expresado ya, se les han hecho además concesiones para cables submarinos y con otros objetos.

316. El discurso del Honorable John W. Foster, pronunciado en Nueva-Orleans el 18 de Noviembre de 1875 que ya se ha citado, contiene las siguientes importantes apreciaciones sobre las concesiones de ferrocarriles hechas por México á Compañías de los Estados-Unidos:

«Todas estas concesiones han sido hechas á favor de ciudadanos americanos; confio en que nuestros capitalistas sabrán utilizarlas, y en que aun en esta época de postracion mercantil, y de paralización en las empresas ferrocarrileras, las iniciativas y ofertas de México serán acogidas tan favorablemente como sea posible, puesto que quiere hacernos partícipes de sus todavía ocultas riquezas.»

5.—CONCESIONES DE FERROCARRILES HECHAS A COMPAÑÍAS QUE NO SON NORTE-AMERICANAS.

317. La mejor demostracion que puede presentarse, de que México no ha tenido hostilidad ó mala voluntad contra la inversion de capitales norte-americanos en empresas de ferrocarriles en su territorio, es comparar el número de las concesiones hechas á las compañías norte-americanas, de las cuales se acaba de hablar, con el número de concesiones hechas á compañías de otra nacionalidad que no sea la de los Estados-Unidos, incluyendo á las mexicanas y exceptuando tan solo los contratos celebrados recientemente con los Gobernadores de los Estados, de los que se hablará despues, pues así se verá que relativamente es mayor el número de concesiones hechas en favor de ciudadanos norte-americanos.

318. Con este objeto se hace, pues, la siguiente relacion de concesiones otorgadas desde Abril de 1865, que es el mismo período que abraza la noticia precedente, á compañías ó particulares que no tienen la nacionalidad de los Estados-Unidos.

A.—Relacion de las concesiones de ferrocarriles hechas á Compañías que no son norte-americanas.

319. Se hará una relacion tan sucinta como la que precede, de las concesiones para la construcción de ferrocarriles, hechas en favor de compañías ó particulares que no tienen la nacionalidad de los Estados-Unidos, explicando cuáles han sido aprobadas por el Congreso y el estado de cada una, y se terminará con un resúmen de dichas concesiones.

a.—Ferrocarril de México á Veracruz.

320. Aunque la concesion para la construcción del ferrocarril de esta capital á Veracruz, data de una época muy anterior, se mencionará, sin embargo, aquí, que el 27 de Noviembre de 1867, se celebró un contrato con la Compañía limitada del ferrocarril mexicano, con el objeto de subsanar las dificultades suscitadas á causa de los contratos celebrados con ella, por la intervencion francesa, y para facilitar la conclusion de la expresada línea. Este contrato sufrió algunas modificaciones por la ley de 11 de Noviembre de 1868, y por el convenio celebrado el 15 de Marzo de 1873, y aprobado por el Congreso el 17 de Diciembre siguiente. De este asunto se hablará detenidamente y de una manera especial más adelante.

b.—Ferrocarril de Tuxpam á Pachuca y México.

321. El 15 de Octubre de 1867, se concedió la correspondiente autorizacion á los Sres. Antonio Morales Montenegro y Manuel B. da Cunha Reis, para construir y explotar un camino de fierro, que par-

315. Resúmen de los contratos con compañías norte-americanas, para la construcción de ferrocarriles en México.

316. Apreciaciones del Sr. Foster sobre concesiones hechas á compañías americanas.

317. Concesiones de ferrocarril hechas á compañías no americanas.

318. Se mencionarán las concesiones posteriores al 15 de Octubre de 1865.

319. Relacion pormenorizada de las concesiones de ferrocarril hechas á compañías que no son norte-americanas.

320. Concesiones hechas á compañías del ferrocarril de México á Veracruz.

321. Concesiones hechas á la compañía del ferrocarril de Tuxpam á Pachuca, el 15 de Octubre de 1867.

tiendo del norte de esta capital, pasara por Tlalnepantla, Cuautitlan, Zumpango, Tizayuca, Tulancingo, Huachinango, Xico, y terminase en el punto navegable del rio Tuxpam, haciendo el resto del trayecto hasta el puerto de este nombre, por medio de vapores. Del punto que conviniese á la Empresa, partiria un ramal para Pachuca. Este contrato, que fué el segundo que sobre ferrocarriles celebró el Gobierno de México al ocupar la capital de la República despues de la caída del llamado Imperio Mexicano, caducó por no haber podido cumplir los Sres. Morales Montenegro y da Cunha Reis, con las obligaciones estipuladas en el art. 30.

c.—Ferrocarril de Veracruz á Puebla, por Jalapa y Perote.

322. El 23 de Mayo de 1868, se dió una concesion al Sr. D. Ramon Zangróniz, para que siguiera construyendo un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Perote y Jalapa. Esta concesion se revalidó y modificó por la ley de 24 de Mayo de 1871, pues caducó por haber sido cedida á una corporacion sin previo consentimiento del Gobierno federal.

323. Este mismo ferrocarril se contrató despues, con ligeras modificaciones, con la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, de Veracruz á México, en el contrato de 15 de Marzo de 1873, de que se hablará al tratar de aquella línea. La vía está construida para traccion animal y solamente llega á Jalapa.

d.—Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan.

324. Por decreto de 10 de Octubre de 1870 se autorizó al Sr. D. Mariano Riva Palacio ó á la compañía que él formara en representacion del Estado de México del que era entonces Gobernador, para construir y explotar un ferrocarril y línea telegráfica de la ciudad de México á la de Toluca, con un ramal á Cuautitlan, concediéndole la subvencion de tres mil pesos por cada kilómetro de vía que construyera y la exencion de derechos de exportacion de \$ 20,000 por cada kilómetro. La vía férrea deberia ser concluida en seis años. Esta concesion fué la primera en que se estableció que el ferrocarril fuera de vía angosta.

325. El gobernador Riva Palacio traspasó la concesion en 30 del mismo mes de Octubre á la Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan, dándole á la vez los planos de reconocimiento del terreno, proyectos y presupuesto de la vía férrea que habia mandado formar oportunamente. En la escritura de traspaso de la concesion se fijó el capital de la Compañía en dos millones de pesos, á cuya suma ascendió el presupuesto, para la construccion y material rodante, estaciones y talleres necesarios para la vía entre México y Toluca y el ramal á Cuautitlan. La vía principal, segun este proyecto primitivo, adoptado casi sin variacion en la parte construida, media 93 kilómetros y el ramal á Cuautitlan 23½.

326. No se construyó la parte del camino requerida en la concesion y esta fué prorogada por la ley de 21 de Mayo de 1872, estableciendo que quedaran construidos diez kilómetros para el 30 de Setiembre de 1872. La Compañía construyó los 16½ kilómetros entre México y Tlalnepantla, poniéndolos al uso público en Abril de 1874.

327. La concesion fué de nuevo prorogada por la ley de 22 de Diciembre de 1877, en virtud de la cual la subvencion fué aumentada á ocho mil pesos por kilómetro construido, y se fijó el plazo de nueve meses desde la fecha de esa ley para la construccion de diez kilómetros y el de dos años y medio para la conclusion de toda la vía y su ramal.

328. Dentro de los nueve meses del primer plazo puso la Compañía en explotacion 16½ kilómetros, inaugurando el 2 de Mayo de 1878, el ramal de México á Cuautitlan que mide 33 kilómetros y con posterioridad ha construido y puesto en explotacion un tramo de la vía principal de Tacuba á San Bartolomé Naucalpan, que mide 5½ kilómetros. Tiene ya concluido además otro tramo de 7½ kilómetros entre San Bartolomé y el rancho de los Cuartos, sobre la vía principal. La Compañía ha recibido puntualmente el pago de la subvencion que se contrató con ella.

322. Ferrocarril de Veracruz á Puebla, por Perote y Jalapa, de 23 de Mayo de 1868.

323. Esta concesion se traspasó á la Compañía del ferrocarril de Veracruz.

324. Concesion de 10 de Octubre de 1870, para la construccion del ferrocarril de México á Toluca y á Cuautitlan.

325. Traspaso de la concesion por el Sr. D. Mariano Riva Palacio á la Compañía del ferrocarril de Toluca y Cuautitlan.

326. Próroga de 21 de Mayo de 1872, en favor de la misma Compañía.

327. Nueva próroga de 22 de Diciembre de 1877.

328. Inauguracion del ramal de Cuautitlan y de la línea de San Bartolo Naucalpan.

e.—Ferrocarril de los Catorce.—De México al Pacífico y á la frontera, con los Estados- Unidos.

329. Autorizado el Ejecutivo, por la ley de 10 de Diciembre de 1872, para recibir propuestas para la construccion de ferrocarriles, contrató un ferrocarril internacional é interoceánico y su correspondiente telégrafo, el 29 de Noviembre de 1873, con una Compañía de mexicanos y extranjeros que se llamó de los Catorce, cuyo contrato fué aprobado por el Congreso el 17 de Enero de 1874. No se construyó esa línea y el contrato se declaró caduco el 4 de Mayo de 1874.

f.—Ferrocarril de México á Leon.

330. El mal éxito de la concesion de los «Catorce,» se atribuyó á que habian intentado demasiado, al contratar la construccion de un ferrocarril interoceánico é internacional. Para obviar este mal, se creyó conveniente reducir la construccion de la línea, al tramo de esta capital á la ciudad de Leon, que ocupa la parte más poblada del país.

331. No habiéndose logrado la construccion de la línea con la Compañía de los «Catorce,» y declarada la caducidad del contrato respectivo el 4 de Mayo de 1874, se celebró otro el 30 de Diciembre de 1874 con el Sr. Sebastian Camacho y socios, para la construccion de una línea de México á la ciudad de Leon, en el Estado de Guanajuato, á cuya línea se le llamó del ferrocarril central.

332. Con el objeto de hacer esta línea internacional, y de dividir á la vez entre varias compañías la construccion de la obra, para hacerla más fácil, se dió al Sr. Eduardo Lee Plumb, ciudadano de los Estados- Unidos y representante del Ferrocarril Internacional de Texas, cuya línea llega á San Antonio, la concesion para hacer el ferrocarril de Leon á la frontera de los Estados- Unidos, segun se dijo ya.

g.—Ferrocarril de Ometusco á Pachuca.

333. La ley de 23 de Mayo de 1873 autorizó al Sr. Justino Fernandez, Gobernador que era entonces del Estado de Hidalgo, para la construccion de un ferrocarril entre la ciudad de Pachuca y cualquier punto de la vía férrea de México á Veracruz.

334. Tampoco esta línea se construyó, y despues se ha renovado la concesion en favor del actual Gobernador del Estado de Hidalgo, en virtud de la ley de 14 de Diciembre de 1877, segun se dirá al hablar de los contratos celebrados con los Gobernadores de los Estados.

h.—Ferrocarril de Puebla á Matamoros Izúcar.

335. La ley de 29 de Mayo de 1873, modificada por la de 29 de Enero de 1874, autorizó á los Sres. Joaquin Ruiz, Vicente Hidalga y D. J. Velasco, para la construccion de un ferrocarril de Puebla á Matamoros Izúcar. Tampoco esta línea se construyó y fué contratada con el Estado de Puebla.

i.—Ferrocarril de Mérida al Progreso.

336. La ley de 22 de Abril de 1874, modificada por la de 29 de Abril de 1875, autorizó á los Sres. Rendon Peniche y Pedro Contreras Elizalde, para la construccion de un ferrocarril de Mérida al Progreso.

337. De este ferrocarril se han construido ya 20 kilómetros.

j.—Ferrocarril de Veracruz á la Zamorana.

338. La ley de 4 de Mayo de 1875, autorizó á la Junta directiva de la Compañía mexicana, para la construccion de un ferrocarril de la Zamorana á Medellin.

329. Concesion de 29 de Noviembre de 1873 á la Compañía de Catorce, para el ferrocarril interoceánico é internacional.

330. No concluyó la línea contratada con la Compañía de los Catorce.

331. Concesion del ferrocarril central de 30 de Diciembre 1874, á los Sres. Camacho y socios.

332. Concesion á la Compañía internacional de Texas, para la prolongacion del ferrocarril central á los Estados- Unidos.

333. Concesion de 23 de Mayo de 1873, al gobernador de Hidalgo, para la construccion de la línea de Pachuca.

334. No se construyó esta línea, y se renovó despues la concesion al actual gobernador.

335. Concesion de 29 de Mayo de 1873, para la construccion del ferrocarril de Puebla á Matamoros Izúcar.

336. Concesion de 22 de Abril de 1874, para el ferrocarril de Mérida al Progreso.

337. Parte construida de este ferrocarril.

338. Concesion de 4 de Mayo de 1875, para el ferrocarril de Veracruz á la Zamorana.

K.—Ferrocarril de Veracruz á Oaxaca.

339. La ley de 29 de Mayo de 1875 autorizó al Sr. D. José Esperon para la construcción de un ferrocarril de cualquier punto de la línea de Veracruz á la ciudad de Oaxaca.

340. Esta línea, lo mismo que casi todas las anteriores, quedó sin construirse, y el actual Gobernador del Estado de Oaxaca, celebró el 28 de Marzo de 1878 un contrato con el Gobierno Federal, para la construcción de un camino que se prolongará hasta el Pacífico.

I.—Ferrocarril de San Fernando á Matamoros.

341. La ley de 17 de Junio de 1875 autorizó al Sr. D. Sebastian Camacho para la canalización de la Laguna Madre, y la construcción de un ferrocarril del puerto de Matamoros á la barra de Jesús María.

II.—Ferrocarril de Toluca á Ixtapam del Oro.

342. El 30 de Noviembre de 1878, se celebró un contrato con el C. José María Amat, para construir un ferrocarril entre la ciudad de Toluca y el mineral de Ixtapam del Oro, el cual está pendiente de la aprobación del Congreso.

B.—Resumen de concesiones hechas á Compañías que no tienen la nacionalidad de los Estados-Unidos,

343. De las catorce concesiones hechas por el Gobierno de México, desde 1867 hasta la fecha, á compañías ó personas que no tienen la nacionalidad de los Estados-Unidos, sin incluir las concesiones hechas recientemente á los Gobiernos de los Estados, cuatro solamente fueron hechas en favor de extranjeros, y las diez restantes en favor de mexicanos.

344. El resumen, pues, de todos estos datos importantes es que desde el año de 1866 á la fecha, ha concedido el Gobierno mexicano, sin tomar en cuenta los contratos celebrados con los Gobiernos de los Estados, treinta y tres concesiones de ferrocarril, de las cuales diez y nueve han sido en favor de ciudadanos de los Estados-Unidos, cuatro en favor de extranjeros de otra nacionalidad, entre las cuales se cuenta la Compañía inglesa del ferrocarril de Veracruz, que es la única que ha construido la vía que contrató, y las diez restantes en favor de mexicanos.

345. Parece que no es posible presentar una demostración más elocuente que la que arrojan los hechos precedentes, de que lejos de que pueda sostenerse que México ve con celo ó con hostilidad la construcción de ferrocarriles que lo ponga en comunicacion con los Estados-Unidos ó que aun sin esas circunstancias se construyan por compañías norte-americanas, les ha concedido hasta ahora una marcada preferencia.

346. Lo concerniente á las líneas de ferrocarriles contratadas con los gobiernos de los Estados de la Confederación Mexicana, requiere explicaciones detenidas que se harán á continuación.

6.—CONCESIONES DE FERROCARRILES HECHAS Á LOS ESTADOS DE LA CONFEDERACION MEXICANA.

347. El informe expresa que «parece que la decisión del Congreso pasado ha colocado un obstáculo muy importante en cuanto á la construcción de una vía férrea hácia la frontera americana: que despues de haber sido desechada la concesion americana, á que se ha hecho referencia, el Congreso confirió facultades al Ejecutivo para hacer contratos con los Gobernadores de los Estados ó con otras autoridades para la construcción de vías férreas dentro de sus respectivos límites: que con esta autorización, el Gobierno Federal ha hecho trece contratos y concesiones diferentes, comprometiendo los subsidios del Gobierno: que estas concesiones cubren las partes más importantes y valiosas del camino de la frontera de los Estados-Unidos:

339. Concesion de 29 de Mayo de 1875, para la construcción de la línea de Veracruz á Oaxaca.

340. Esta concesion se hizo de nuevo el 28 de Mayo de 1878 al gobernador de Oaxaca.

341. Concesion de 17 de Junio de 1875 para el ferrocarril de San Fernando á Matamoros.

342. Contrato de 30 de Noviembre de 1878, para la construcción del ferrocarril de Toluca á Ixtapam del Oro.

343. Resumen de las concesiones hechas por México á compañías que no son norte-americanas.

344. Número de concesiones hechas á mexicanos y extranjeros.

345. En México no se ha visto con celo la construcción de ferrocarriles por compañías norte-americanas.

346. Concesiones hechas á los Gobiernos de los Estados.

347. Conceptos del informe respecto de las concesiones de ferrocarril hechas á los Gobiernos de los Estados.

que sería motivo de congratulación, y no sería de sentirse saber, que las mismas autoridades mexicanas habían emprendido la totalidad ó una importante parte de esta grande obra, si hubiera alguna seguridad de que la llevaran á cabo hasta terminarla felizmente; pero que un inteligente ingeniero mexicano, al informar al actual Congreso, con fecha 17 de Setiembre de 1878, sobre estas concesiones, dice que la construcción del camino de fierro más feliz que hasta el día ha llevado á cabo una Compañía mexicana, ha sido la de una legua (2½ millas) en doce meses, y que, bajo los presentes auspicios, dentro de cincuenta años, se podrá ir por ferrocarril de esta ciudad á Querétaro (ciento cincuenta millas) y agréga en un tono patético: «necesitamos ir nosotros: no que semejante bien quede reservado á nuestros nietos.» Termina el informe, manifestando que «aun cuando fuese posible obtener una concesion del Congreso mexicano, sin las objetables condiciones en que han insistido todos los Congresos y todas las administraciones que han existido desde hace años, todavía sería necesario emprender negociaciones con los gobernadores y con las legislaturas de los diferentes Estados para comprar las concesiones referidas ó descartarse de ellas.»

348. Estas observaciones comprenden varios puntos de interes, que es conveniente examinar separadamente, y que son los siguientes:

- A. Concesion hecha al Estado de Guanajuato el 15 de Diciembre de 1877 para la construcción de un ferrocarril de Celaya á Leon.
- B. Condiciones de esta concesion.
- C. Razon de las leyes del Congreso, de 15 de Diciembre de 1877 y 1º de Mayo de 1878, que autorizaron al Ejecutivo á contratar con los Gobiernos de los Estados, la construcción de ferrocarriles.
- D. Contratos celebrados por el Ejecutivo con trece Estados en virtud de esas autorizaciones.
- E. Esos contratos no impedirán la construcción de ferrocarriles con capital extranjero.
- F. Opinion del ingeniero Ibarrola, sobre construcción de ferrocarriles en México.

A.—Concesion hecha al Estado de Guanajuato el 15 de Diciembre de 1877 para el ferrocarril de Celaya á Leon.

349. Habiéndose frustrado por tantas veces la esperanza que se había concebido, de que se construyesen ferrocarriles en México por las Compañías extranjeras, con quienes se han celebrado los varios contratos mencionados en las dos noticias que preceden, pues de las treinta y tres concesiones que se han hecho desde el año de 1865 á la fecha, tan solo una Compañía ha construido el ferrocarril contratado, que es la de Veracruz, y sintiéndose vivamente en todo el país, la necesidad de la construcción de ferrocarriles, la legislatura del Estado de Guanajuato, uno de los más ricos y poblados en la República, aunque de menor extension territorial, promovió la celebración de un contrato con el Ejecutivo, firmado el 16 de Octubre de 1877 para construir una vía férrea de Celaya á Leon, que pase por el centro del Estado, cuyo contrato fué sometido á la aprobación del Congreso.

350. En la duda que siempre se ha tenido, emanada de la falta de cumplimiento de los contratos anteriores, de que las Compañías extranjeras pudiesen construir el ferrocarril, y considerando que el Estado de Guanajuato era el más directamente interesado en la construcción de la vía en su territorio, se le hizo la concesion respectiva, por el decreto de 15 de Diciembre de 1877.

351. El Estado de Guanajuato no pudo construir el ferrocarril que contrató en los términos fijados por la ley de 15 de Diciembre de 1877, por lo cual ha solicitado una próroga del Congreso de la Union.

B.—Condiciones de la concesion hecha al Estado de Guanajuato el 15 de Diciembre de 1877.

352. Como las condiciones fijadas en la concesion que se hizo al Estado de Guanajuato el 15 de Diciembre de 1877 para el ferrocarril de Celaya á Leon, han servido de base á todos las demas concesiones hechas á otros Estados, conforme á las leyes que autorizaron al Ejecutivo á celebrar dichos contratos, de los cuales se hablará despues, es conveniente enumerar las principales condiciones de aquella concesion, que son las que siguen:

348. Asuntos que se considerarán al hablar de este negocio.

349. El Estado de Guanajuato hizo un contrato con el Ejecutivo, el 16 de Octubre de 1877, para construir un ferrocarril.

350. Concesion del Congreso al Estado de Guanajuato, de 15 de Diciembre de 1877.

351. No construyó Guanajuato el ferrocarril que contrató.

352. Condiciones contenidas en el contrato precedente.