

nuestro gobierno pocos meses despues de su entrada á la capital, la comision tiene que manifestar que ni ella misma, ni las modificaciones que consulta en su dictámen, son, á su juicio, onerosas al país, y por lo mismo no vacila en recomendarlo al voto favorable de la cámara.

Por la concesion de 6 de Octubre, la compañía en un plazo de 18 meses deberá presentar los planos del ferrocarril, camino carretero y telégrafo; dentro de los seis meses siguientes deberá comenzar las obras, y deberá concluir el camino carretero en otro año y medio, y el ferrocarril á los tres años de comenzado, esto es, á los cinco de la concesion ó dentro de cuatro años, pues que ha trascurrido ya uno.

La única subvencion que se concede á la compañía consiste en la donacion de terrenos baldíos, los que deslindados á su costa, serán divididos en lotes que abracen á lo mas una legua hácia cada lado del camino, y de los que uno pertenecerá al gobierno, y otro á la compañía, alternativamente. Estos terrenos baldíos, puesto que al camino tendrá á lo mas 45 leguas de extension, constituirian, pues, una cesion á lo mas de 45 leguas cuadradas, que al precio medio fijado por la ley para los baldíos en los Estados de Veracruz y Oaxaca, y que es de \$2,632, importaria \$118,440; pero en realidad la cesion será muy inferior, pues es bien sabido que en gran parte del Istmo, y por donde ha de hacerse el ferrocarril, no hay baldíos. La cesion de estos, ademas, es revocable en caso de caducidad, y no será definitiva sino cuando se haya concluido la vía interoceánica. En cambio, el gobierno quedará libre del crédito conocido por de Falconett, por \$600,000, que está ilíquido y que la compañía se obliga á pagar. Se concede ademas al gobierno un tanto por ciento de las utilidades de la empresa, y un real por cada pasajero que transporte. La compañía debería otorgar una fianza á satisfaccion del ministro mexicano en Washington, por \$100,000 dentro de los tres meses de la fecha de la concesion, cuya suma quedaria á favor del gobierno en caso de caducidad.

El C. Mariscal, que por entonces funcionaba de encargado de negocios en Washington, no recibió instrucciones especiales sobre los términos de la fianza; pero con toda prudencia y cordura procuró arreglarlos, y las dificultades que con ese motivo se suscitaron, dieron origen á las modificaciones de

que trata el dictámen á discusion, de las que paso á ocuparme y que se refieren á los artículos 7º, 17, 24, 25, 37 y 42 de la concesion.

El 7º obliga á la compañía á terminar en cada uno de los tres años que han de durar los trabajos, un tramo de 15 leguas de ferrocarril, y la modificacion que se solicita consiste en que esas 15 leguas no sean en un tramo seguido precisamente, sino que si la compañía lo juzga conveniente, se dividan en tramos parciales. Como que por un lado el gobierno estará representado en la junta directiva por la cuarta parte del número de directores, y por otra nombrará algunos de los ingenieros que dirijan las obras en el Istmo, pareció á la comision que la órden de hacer las 15 leguas en tramos separados no seria nunca motivada sino por causas legítimas, nacidas de las dificultades variables en diferentes secciones del camino; y como ademas, si al fin de cada uno de los tres años de la construccion no se ha cumplido con el requisito de la de las 15 leguas, se podrá por ese hecho declarar la caducidad de la concesion, la comision no vaciló en aceptar la modificacion.

El art. 17 impone á la compañía la obligacion de hacer la limpia del rio Goatzacoalcos, para facilitar su navegacion. La modificacion que se pide, es que tal obligacion se refiera solamente á la parte del rio que la compañía destine á la navegacion. Esto pareció justo á la comision, y por un defecto de la redaccion no aparece en el artículo relativo de su dictámen con toda claridad, que acepta la modificacion, no obstante que así lo expresó en su parte expositiva; por lo mismo, y si el congreso se digna declarar con lugar á votar el proyecto en lo general, hará la comision una enmienda en el artículo relativo.

El artículo 24 fija la duracion de las exenciones á la compañía en setenta años, á cuyo término deberían todas las obras pasar á ser propiedad de la nacion. Bajo tales bases no fué posible obtener capitales suficientes para la empresa, y se propone la modificacion de que al fin de los setenta años, el gobierno compre el camino por su avalúo; la iniciativa del gobierno aceptaba la idea de la compra, proponiendo se hiciera por los dos tercios de su valor; la comision proponia que el gobierno pudiera hacer la compra por el avalúo de las obras, y que si no usaba de tal derecho dentro del término de un año, se prorogara la concesion hasta los noventa

y nueve, y al terminar estos, entrara el gobierno en posesion libre del camino y todo su material. Como que este dictámen se presentó desde el período pasado, fué el concesionario con él á los Estados-Unidos, y la compañía ha sugerido nueva modificacion sobre este punto, la que de acuerdo con el ejecutivo, se hará conocer por la comision en la discusion del artículo relativo.

La vía interoceánica por Tehuantepec, si bien conserva para nosotros toda su importancia, no tiene ya para la facilidad del comercio la que tuvo años atras; pues abiertas á la explotacion hace tiempo otras vías interoceánicas, como las de Panamá y Nicaragua, y muy adelantadas otras, como la de Honduras y el gran ferrocarril del Pacífico, que desde San Francisco hasta Nueva-York, atravesará el continente antes del tiempo en que por la concesion La Sere pueda abrirse el istmo de Tehuantepec, resulta que los capitales no tienen ya en esta empresa la expectativa de lucro que antes, á virtud de la competencia con empresas que teniendo la primacia en tiempo, tienen sus relaciones establecidas, están acreditadas, y sacan sus recursos de los Estados-Unidos, de donde tambien tienen que solicitarse para la empresa de Tehuantepec; cuyo negocio, ademas, no ha dejado de desacreditarse, por el largo tiempo y diferentes empresas que antes de la presente han proyectado sin éxito la construccion de la obra. Estas poderosas razones motivaron la modificacion solicitada sobre el artículo referido.

Al artículo 25 se consulta la modificacion de reducir del 15 al 8 p<sup>o</sup> solamente, la cuota que el gobierno debiera percibir de las utilidades de la empresa, y que no se pague al gobierno un real por cada uno de los bultos y pasajeros que la compañía transporte á través del istmo, sino solo por estos últimos. Las comisiones han creído que no es una mira pecuniaria la que debería guiarnos en este negocio, sino que el principal beneficio para el país resultaria del desarrollo de todos los ramos de la riqueza en el istmo; y por lo mismo, en cuanto á la reduccion del tanto por ciento de las utilidades, no tuvo dificultad en aceptarla. Con menos razon se habria negado á proponer la exencion del pago de un real por bulto, pues debiendo ser el tráfico del camino en su mayor parte simplemente de tránsito para mercancías extranjeras, seria alejarlas de esta vía el imponerles trabas fiscales, que sobre sujetarlas á un gravámen de que están libres en

otras vías ya establecidas, les impondrian pérdidas de tiempo muy trascendentales en el comercio de China y el Pacífico para Nueva-York y Europa.

La modificacion al art. 37 se refiere á permitir que la compañía pueda hipotecar, no la concesion, pero sí su propiedad en el camino y sus dependencias. Como que la compañía es anónima, y en éstas el capital se forma por acciones, que aunque suscritas, no son pagadas sino parcialmente, la única garantía real que tales empresas pueden ofrecer, es la de sus obras ya ejecutadas; y por lo mismo, la comision ha accedido á la modificacion. En virtud de ella, si se hipotecare el ferrocarril, y por tal motivo, la propiedad de él pasase á otros dueños, las exenciones de la concesion no existirian para éstos, aun antes de los 70 años del plazo estipulado para su duracion.

La última modificacion se refiere á la cláusula 8ª del art. 42, que da lugar á la caducidad, si los trabajos se suspenden durante un año consecutivo; cuyo plazo, conforme á la modificacion, se amplía á dos años, para cuando se haya invertido ya en las obras del camino un millon de pesos por lo menos. Esta suma erogada parece una garantía suficiente de que no se le dejará amortizada por tan largo plazo por pura negligencia, sino solo por muy poderosas razones, y la comision ha adoptado la modificacion.

Ya habia yo indicado que habia habido dificultad para que un fiador caracterizado otorgase la fianza en el término prescrito por la concesion; no se otorgó, en efecto, sino una fianza condicional por Mr. Marshall O. Roberts, persona acaudalada y respetable, segun informes oficiales del C. Mariscal. Este ciudadano no admitió la fianza condicional, como si ella librara á la compañía de la caducidad inherente á la falta de la fianza definitiva, sino que advirtió á la compañía que daba simplemente conocimiento al gobierno de lo pasado, y le pasó las modificaciones presentadas por la compañía y por su fiador. La fianza condicional fué presentada dentro del período en que debió presentarse la definitiva; pero como ve el congreso, en el terreno estrictamente legal la concesion caducó.

Razones de conveniencia pública hacen, sin embargo, que tanto el ejecutivo, como la comision recomienden al congreso que acepte las modificaciones propuestas. Mediante ellas, otorgará la fianza definitiva, y se pondrá al frente de la empresa, invirtiendo en

ella por lo menos un millón de pesos, Mr. Roberts, que según los despachos del C. Mariscal cuya lectura pediré á la secretaría, cuenta con la influencia, medios y actividad bastantes para llevarla á cabo esta vez, que acaso sea la última que podamos intentar por las vías rivales ya establecidas, y que distraen de Tehuantepec la atención de los capitalistas y del comercio.

Se hacia ayer por el C. Mendiola un cargo al Sr. La Sère, que aunque no tiene relación con este asunto, como que perjudica altamente su reputación, se ha apresurado á rectificar ante la comisión, pidiéndole lo explicara ante la cámara. Se dijo que el Sr. La Sère como presidente de la compañía Luisiana Tehuantepec, habia aceptado una letra de \$300,000, que no llegó á pagar. Parece que á virtud de un negocio con el Sr. Escandon, se pidió al Sr. La Sère aceptara un giro de \$300,000, pagadero con las sumas que el gobierno debería percibir por cuenta de las utilidades de aquella empresa, la que no llegó á constriñer el camino ni menos á tener utilidades; por lo mismo aquella letra aceptada condicionalmente, para pagarse con las utilidades del gobierno, no llegó nunca á vencerse, lo que no constituye un cargo contra el Sr. La Sère.

El plazo para la presentación de los planos conforme á la concesión, debe espirar en Abril próximo; la compañía los tiene ya listos, y los presentará desde luego, si este proyecto fuere aprobado; y está también dispuesta á comenzar los trabajos del camino dentro de tres meses de sancionado este proyecto, cuando por la concesión no está obligada á comenzarlos sino dentro de un año, cuyo tiempo se comenzará en el concedido para concluir las obras, que podrán estarlo para 1873.

Lo expuesto funda, en mi concepto, la conveniencia de adoptar el dictamen de la comisión, y suplico á la cámara lo declare con lugar á votar.

El C. MATA, presidente.—Se levanta la sesión.

SESION DEL DIA 10 DE DICIEMBRE DE 1868.

Presidencia del C. Mata.

La sesión dió principio á la una y treinta y cinco minutos de la tarde, hallándose presentes 107 representantes.

Leida y aprobada el acta del día 9, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de fomento, acusando recibo del expediente sobre apertura de un camino de Ometusco al Zapotal.

Del mismo ministerio, diciendo que no hace observaciones al proyecto anterior, pero que si no es posible hacerlo tan ancho como se necesita para establecer un ferrocarril, el gobierno, conformándose con el espíritu de la ley, lo hará de la anchura de un carretero; y que si los fondos de caminos no alcanzan para los gastos de exploración, planos, etc., los cargará á los sumas decretadas para obras públicas.

Resérvese para su votación.

Del ministerio de gobernación, haciendo observaciones á la derogación de la ley que dispone que los reos sentenciados sean deportados á la Península de Yucatan.

A la comisión que dictaminó.

Del mismo ministerio, remitiendo informe del gobierno del Distrito sobre los presos enviados á Yucatan, y la noticia circunstanciada de sus nombres.

A la comisión que tiene antecedentes.

Del mismo ministerio, remitiendo en cumplimiento del acuerdo del congreso fecha 16 de Noviembre, listas de los servidores del llamado imperio que hasta hoy ha recibido y que están ahora empleados; y manifestando que en aquella secretaría solo existen el portero Narciso Perez, rehabilitado, y que además es uno de los mutilados de la primera época de la independencia; y D. Antonio Vargas, escribiente particular que fué de un empleado del imperio.

Recibo, y á los diputados que promovieron.

Del ministerio de hacienda, acusando recibo de la ley sobre exenciones á Tabasco.

Al archivo.

Del ministerio de justicia, manifestando que ha pedido noticias á la corte suprema, al tribunal del Distrito y á los gobernadores de los Estados, de los servidores del llamado imperio que hoy están al servicio de la federación, y remitiendo las listas que hasta ahora ha recibido, y las contestaciones de los ciudadanos gobernadores de los Estados de Puebla de Zaragoza, Veracruz, México, Michoacan, Querétaro, Guanajuato, Guerrero, Aguascalientes, Tlaxcala y Oaxaca.

A los diputados que promovieron.

De la legislatura de Chiapas, haciendo iniciativa para que el congreso de la Union

decrete que haya guarniciones en Soconusco y en Comitán, pagadas por el erario federal.

A la primera comisión de gobernación.

De la misma legislatura, secundando la iniciativa de la de Aguascalientes, sobre derogación del mútuo usurario.

A sus antecedentes.

Del gobierno de Veracruz, remitiendo dos ejemplares del decreto número 107, expedido por la legislatura del Estado.

Al archivo.

Del mismo gobierno, remitiendo dos ejemplares del decreto que declara tercer magistrado del tribunal superior del Estado al C. Joaquin Montes de Oca.

Al archivo.

El ayuntamiento de Jonacatepec da un voto de gracias al congreso por la erección del Estado de Morelos.

Al archivo.

La municipalidad y vecinos de Morelos dan un voto de gracias al congreso por la erección del Estado de ese nombre.

Al archivo.

El C. GARRIDO, secundado por mas de ochenta representantes, presentó el siguiente acuerdo económico, para el que pidió dispensa de trámites:

«Después del dictamen que se discute sobre comunicación inter-oceánica por Tehuantepec, se pondrá á discusión el dictamen de la comisión de industria sobre mejora del camino carretero de esta capital á la ferrería de la Encarnación, desde cuyo lugar se abrirá un camino carretero hasta Pisaflora, donde es ya navegable el rio de Moctezuma.»

Fundado por el C. Alfaro, el congreso le dispensó los trámites por 74 votos contra 31, en votación nominal, pedida por el C. Garrido.

Siguió un ligero debate, en el que tomaron parte los CC. Alfaro, Acevedo, Soto M. F. y Mata, manifestando este la opinión de que el congreso debe mirar mucho antes de dispensar trámites á acuerdos de esa naturaleza, porque aunque los negocios como el camino de la Ferrería son de interes, pero son de interes local, y que no deben anteponerse á los de interes general que hay pendientes de despacho.

El C. MACIN, secretario.—¿Se admite á discusión?

Admitido.

No hay quien tenga la palabra. ¿Se aprueba?

Aprobado.

Los CC. Ramon Fernandez y Rios y Va-

lles, Dondé, Esperon, Blanco y Balandrano, presentaron el siguiente acuerdo económico, para el que pidieron dispensa de trámites:

«Luego que termine la discusión sobre el proyecto de ley del ferrocarril de Tehuantepec y el de la Ferrería de la Encarnación, continuará el debate del dictamen sobre juicios de amparo, aun en días que no estén señalados para discutir leyes orgánicas.»

Fundado por el C. Dondé, se le dispensaron los trámites y se aprobó.

El C. Castañeda presentó la siguiente proposición económica, que con dispensa de trámites fué aprobada después de algunas frases cambiadas entre el autor y el C. Baranda J.

«Llámesse al C. Francisco Gomez del Palacio, diputado suplente del C. Ortiz de Zárate.»

Tuvo segunda lectura el siguiente acuerdo económico, de los CC. Eleuterio Avila, Santacilia y otros:

«No habrá sesiones secretas ordinarias durante la próroga del actual período, ni se ocupará el congreso de negocios de interes privado.»

El C. Avila E. lo fundó en la necesidad de emplear el tiempo de las sesiones secretas en discutir negocios de grave interes público, de los muchos que están pendientes de resolución, en el congreso.

El C. PRIETO hizo algunas objeciones á la redacción del pensamiento, y añadió que no debe ser acuerdo económico, sino proyecto de ley, porque se trata de modificar una ley.

El C. AVILA E. pidió dispensa del pase á comisión.

El congreso no la concedió.

A la segunda comisión de gobernación.

Tuvo segunda lectura el proyecto de reforma, de la jefatura de hacienda del Estado de México.

No se admitió á discusión.

Tuvo primera lectura el siguiente dictamen de la primera comisión de industria:

#### PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se autoriza al ejecutivo para gastar cuatro mil pesos cada mes, en la apertura del camino carretero de Puebla á Oaxaca, á más de los tres mil pesos que están ya señalados para dicha obra, cargándose este gasto adicional á los gastos del ministerio de fomento.

Sala de comisiones del congreso de la