

Sesion del dia 30 de Setiembre de 1876.

Presidencia del C. Lémus.

Nombramiento de Presidente y Vicepresidente de la Cámara para el mes de Octubre.—Telégrama del C. Grosi.—Proyecto de ley para que el nombre del general Nicolás Bravo se escriba con letras de oro en el salon de sesiones del Congreso; pasa á la comision de Gobernacion.—Primera lectura del dictámen de la comision de Industria que consulta no es de aprobarse el contrato para revalidar la concesion del ferrocarril de Tehuantepec otorgada en 14 de Diciembre de 1874.

A las cuatro de la tarde se pasó lista, estando presentes los CC. Aguirre, Balandrano, Blanco, Buena, Carvajal, Clavería, Cueto, Cervantes, Dondé, Fernandez, García Alberto, Goytia, Hernandez, Izunza, Jáuregui, Lémus, Lérdo, Llávén, Mendoza, Mercado, Núñez, Parada, Peniche, Perales, Peon Contreras, Rojas, Ruelas, Rul, Ramirez José H., Rincon Gallardo, Robert, Salas, Sanchez Azcona, Saavedra, Urueta, Viezca, Vidaña, Velez, Verdugo y Vicencio.

Se abrió la sesion dándose lectura en seguida á la acta de la que se verificó el dia 28 del actual. Puesta á discusion sin ella fué aprobada.

El C. SECRETARIO.—Conforme á lo prevenido en el art. 17 del Reglamento se procede á la eleccion de Presidente y Vicepresidente de la Cámara para el mes de Octubre próximo.

Verificado el escrutinio para la eleccion de Presidente ha dado el resultado siguiente:

El C. Peniche, veinticinco votos.
El C. Blanco, uno.
El C. Balandrano, uno.
El C. Parada, uno.
El C. Aguirre, uno.

Nueve cédulas en blanco.
Queda electo Presidente el C. Peniche.

Se procede á la eleccion de Vicepresidente.

Verificado el escrutinio ha dado el resultado siguiente:

El C. Carvajal, veinte votos.
El C. Saavedra, seis.
El C. Rul, uno.
El C. Dondé, uno.
El C. Salas, uno.
Siete cédulas en blanco.

El mismo SECRETARIO.—Se ha recibido un telégrama en que el C. Grosi participa de Guadalajara que viene en camino para presentarse á la Cámara, como senador suplente por el Estado de Colima.

Al archivo.

El mismo SECRETARIO.—Se ha presentado lo siguiente:

“Pedimos al Senado se sirva admitir á discusion el siguiente

PROYECTO DE LEY.

“Artículo único. En atencion á los méritos del benemérito de la patria, general de division D. Nicolás Bravo,

y á que se encuentra en el mismo caso que los demas héroes de la primera independencia, su nombre se escriba con letras de oro en el salon de sesiones del Congreso.”

“Salon de sesiones del Senado. México, Setiembre 30 de 1876.—La representacion del Estado de Guerrero.—Rojas José Luis.—José H. Núñez.”

A la comision de Gobernacion.

El mismo SECRETARIO.—La comision de Industria ha presentado el siguiente dictámen:

“Comision de Industria.—La comision de Industria á cuyo estudio pasó el proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados, en que se revalida la concesion decretada el 14 de Diciembre de 1874 para la construccion de un ferrocarril en el istmo de Tehuantepec, ha examinado cuidadosamente todos los antecedentes de tan complicado negocio; y tiene la honra de venir á sujetar á esta Cámara el resultado de sus trabajos.

“Antes de entrar en el exámen del negocio principal, cree conveniente la comision ocuparse de una apreciacion que consta en el oficio que el Ministerio de Fomento le dirigió, rindiendo varios informes que se le tenian pedidos.

1876.—Autorizacion de 21 de Abril.

“Dice el Ministro en su nota de 23 de Setiembre:

“Paso ahora á contestar las consultas que hacen vdes. en su oficio citado y respecto de las cuales desean la opinion y el informe del Ejecutivo. La primera se contrae á conocer la causa de que no se haya exigido el importe de la multa, supuesto que la concesion caducó. Sobre este punto debo manifestarles á vdes., que el Congreso de la Union revalidó aquella varias veces, antes de que llegara el caso de cadu-

cidad, y que si bien es cierto que la compañía no cumplió con lo estipulado en la ley de 14 de Diciembre de 1874, última relativa al ferrocarril de que se trata, lo es tambien que ocurrió en tiempo hábil al Congreso de la Union, el cual acogió la solicitud favorablemente, y aun dictó en 21 de Abril último un acuerdo que autoriza al Ejecutivo para recibir las bases que sobre un nuevo arreglo le presentara la compañía concesionaria.” En esto funda el Ministerio no haber procedido á exigir la multa, pues dice que, pendiente ante el Congreso la aprobacion del nuevo arreglo, no parecia que el Ejecutivo debiera hacer cosa alguna.

“No es posible pasar desapercibidas las excusas del Sr. Ministro para no haber cumplido con la ley, en defensa de los intereses nacionales. Muy raro es, sin duda, que por la idea ó esperanza de que pueda expedirse una ley, el Ejecutivo, que tiene la mision de velar por el cumplimiento de las expedidas, permita su violacion. Pero el párrafo copiado presenta otras dificultades de hecho y constitucionales, que tampoco deben pasar sin contradiccion. Es inexacto que estuviese pendiente ante el Congreso solicitud alguna á la fecha de la caducidad de la ley que ocurrió el 14 de Diciembre de 1875, pues precisamente en la sesion del dia primero del mismo, por mayoría de 119 votos contra 13, rechazó la Cámara de Diputados un dictámen que se le presentó concediendo una nueva próroga, y no fué sino el 21 de Abril de 1876 cuando aprobó la autorizacion de que habla el Ministro. Tuvo, pues, un intervalo de cuatro meses, en que el Ministro nada intentó para hacer efectiva la pena en que incurrió la compañía.

“La autorizacion de que se hace mérito, si le era necesaria para recibir y ajustar nuevas bases con la compañía, no era bastante, pues ninguna autori-

zacion de ese género puede dictarse por una sola Cámara, y por un simple acuerdo económico no es lícito al Ejecutivo suspender la ejecución de las leyes.

“Cree la comision que el Ejecutivo, en uso de su facultad de iniciativa no tiene necesidad de autorizacion alguna para celebrar contratos que sujete á la aprobacion del Congreso; pero si él cree necesitar la dicha autorizacion, no puede ésta darse sino en forma de ley sujeta á todas las formalidades constitucionales.

“Rectificado el hecho asentado por el Ministerio, y tocada ligeramente una cuestion constitucional por ser sumamente clara, pasa la comision á ocuparse de la revalidacion que se solicita.

“Es sensible á la comision proponer á esta Cámara un acuerdo opuesto al aprobado por la de representantes; pero á ello la obliga un deber imperioso, y tiene la esperanza de que los diputados se persuadirán de la rectitud de sus intenciones, y será fácil su conformidad con la conclusion de este dictamen. Por respeto á dicha Cámara se esforzará la comision en sus razonamientos, aun á riesgo de extenderse demasiado.

“En verdad en este caso lo difícil no es encontrar razones para desechar el proyecto de ley sin saber escoger las más acertadas. Para probar esto, la comision hará un ligero exámen de las diferentes concesiones otorgadas para construir un ferrocarril, ó un ferrocarril y un canal en nuestro istmo, porque de este estudio se desprenden observaciones muy útiles; en seguida se ocupará del estado actual del negocio, y concluirá con la posibilidad de la empresa solicitante para realizar la obra.

1842.—*Concesion á D. José Garay.*

“De mucho tiempo atrás se ha creí-

do que el istmo de Tehuantepec es el punto más conveniente para establecer un paso entre los dos Océanos; pero no fué hasta 1842 en que se hizo la primera concesion por el gobierno mexicano á D. José Garay, á quien se encomendó la ejecución de la obra, que debía ser, abrir una vía de comunicacion entre los dos Océanos por navegacion, en donde fuese practicable, y por medio de ferrocarril de traccion de vapor en donde no se pudiese navegar. El empresario se obligó á abrir la comunicacion interoceánica por navegacion ó ferrocarril una, y otra por vapor y á pagar al gobierno la cuarta parte de los productos líquidos de lo que cobrase por derecho de tránsito durante cincuenta años, al cabo de los cuales ese derecho pasaria íntegro al gobierno. Este, á su vez, cedió al empresario todos los terrenos de propiedad nacional que se encontraran á diez leguas sobre cada lado del camino ó canal; concedió por sesenta años privilegio exclusivo para hacer la navegacion por buques y carros de vapor, y declaró que dentro de cincuenta leguas del camino ó canal, todo extranjero podia adquirir bienes raíces y establecer todo género de industria aun la minera; quedó eximido el capital que se invirtiera en la obra de toda clase de impuestos, así como las mercaderías y pasajeros de tránsito, de toda clase de derechos aduanales durante los cincuenta años de la concesion.

1843.—*Ampliacion de la misma.*

“El 9 de Febrero, por gestiones de Garay, se expidió un nuevo decreto, declarando que todas las concesiones hechas con anterioridad en terrenos baldíos, tanto á nacionales como á extranjeros, para poblarlos y cultivarlos, y que permaneciesen en aquella calidad por no haber sido poblados y cul-

tivados, estaban comprendidos en la concesion hecha á la empresa de la comunicacion de los dos mares.

1843.—*Se manda establecer un presidio.*

“El empresario hizo valer ante el gobierno que se habian hecho los reconocimientos necesarios para abrir la vía de comunicacion, y que ésta habia de ser un canal. El plazo señalado para cubrir los reconocimientos era de diez y ocho meses, que espiraban el 30 de Setiembre de 1843, y el 4 de Octubre se dictó una nueva disposicion, en que se mandó establecer en el istmo un presidio de 300 criminales, bajo la direccion de la empresa y para auxiliar sus trabajos. En la parte expositiva de este decreto, se asienta que se habian practicado los reconocimientos necesarios y estaban para comenzar los trabajos.

1843.—*Próruga por un año para comenzar los trabajos.*

“Sin embargo de esto, un nuevo decreto expedido el 28 de Diciembre, concediendo próruga de un año al plazo de diez meses que tenia el empresario para comenzar los trabajos, se dice que Garay habia tenido grandes inconvenientes de vencer para los reconocimientos de terreno y direccion que debía darse á la vía, lo cual parece indicar que no estaban concluidos dichos reconocimientos.

“Pertrechado con estas concesiones, Garay marchó á Europa con objeto de formar la compañía que debía dar cima á su gigantesca empresa; pero parece que fueron totalmente inútiles sus gestiones; pues espiró el primer plazo y también la próruga, cuya validez fué objeto de grandes discusiones, sin que se comenzaran los trabajos. Pero diez dias antes de que se cumpliera el último plazo, el apoderado de Garay ocurrió al gobierno por un nuevo plazo y otras varias concesiones, asegurando

que habia empresarios en Londres que deseaban un nuevo reconocimiento. La solicitud pasó al Congreso con la nota de urgente; pero aunque la Cámara de Diputados votó las nuevas concesiones, y la comision respectiva del Senado opinó porque se aprobaran, la ley no llegó á expedirse.

1846.—*Se revalida y se hacen nuevas concesiones á Garay.*

“Más tarde, el 5 de Noviembre de 1846, uno de nuestros gobiernos, con facultades que nadie le habia otorgado, dió un decreto reviviendo todos los decretos de concesion á favor de Garay, y le hizo nuevas concesiones, siendo la más importante la que declaraba que debía compensarse á la empresa con los terrenos baldíos más inmediatos, los de propiedad particular, de corporaciones y comunes que existiesen dentro de las diez leguas de cada lado del camino, y que quedan exentos de derechos por veinte años los instrumentos, máquinas destinadas á la agricultura y á las artes, y por el término de seis años todos los artículos de *subsistencia, vestuario, muebles* y demas útiles para la construcción y *adorno* de las casas destinadas á los colonos. No podia ser más amplia esta concesion, que no tuvo más límites que el de sujetar á la aprobacion del gobierno los contratos que celebrase para la introduccion de familias y trabajadores.

Diferentes traspasos hechos por Garay.

“El empresario Garay no fué feliz en sus gestiones para formar una compañía en Europa, á pesar de los inmensos beneficios de la concesion, y el tiempo corria y las obras no comenzaban. Para tener sin duda un apoyo en un gobierno extranjero, traspasó la concesion á la casa inglesa de Manning y Mackintosh, la cual, á su vez, la pasó á

D. Pedro A. Hargous, de Nueva-York, y éste á la compañía de Nueva-Orleans del istmo de Tehuantepec.

“Hechos estos trasposos sin conocimiento del gobierno mexicano, y habiendo caducado las concesiones hechas á Garay, sobrevinieron multitud de accidentes que pusieron en grave riesgo la paz que acababa de firmarse con los Estados-Unidos, y sea dicho en obsequio de la habilidad de nuestros diplomáticos de aquella época, solo pudo salvarse por la destreza con que supieron manejarse en aquellas difíciles y complicadas circunstancias en que estuvo colocada la República.

“Varios años trascurrieron en contestaciones con la República del Norte, y entretanto el mundo comercial necesitaba urgentemente un paso para el otro Océano. Esta necesidad se había hecho más exigente con motivo de la adquisición que los Estados-Unidos hicieron de nuestra Alta-California. El asombroso desarrollo que se anunciaba de las riquezas en aquella, despertaba el interés comercial y era preciso un camino que facilitara su contacto con los mercados americanos. Llegó á creerse tan indispensable esta comunicación, que hubo miembro del senado americano que pidiera se nos arrebatase la comunicación por el istmo como una primera é indispensable necesidad de aquel pueblo.

“Entretanto el tiempo trascurría, y aquella necesidad cada día creciente, no podía conformarse con las complicadas discusiones diplomáticas en que estaba envuelta la idea de Tehuantepec. El gobierno de los Estados-Unidos, apoyando las injustas pretensiones de la compañía de Nueva-Orleans causaba un mal inmenso á México y á sus mismos intereses. Profundos secretos de la diplomacia, que no siempre se rigieron por nobles móviles!

1852.—*Se convocan postores para la obra.*

“México, á la vez que discutía sus derechos para no reconocer los trasposos hechos por Garay, se dedicó á buscar la solución del problema en sus propias fuerzas y expidió una convocatoria llamando empresarios para la obra. Varias compañías se formaron entre nosotros, llenas de nobles aspiraciones; pero no era esto solo lo que bastaba para llevar á efecto la obra, sino recursos pecuniarios que no hemos podido obtener del extranjero, á pesar de nuestra tal vez imprudente liberalidad.

“Una tenaz oposición que hacia el partido liberal á la administración del integérrimo general Arista había motivado su renuncia de la presidencia y traído el célebre golpe de Estado de D. Juan Bautista Ceballos, que condujo á la República á la dictadura militar. ¡Siempre el partido liberal ha sido víctima de sí mismo!

1853.—*Concesion á la Compañía.*

“Habían trascurrido solo unos días del golpe de Estado cuando el gobierno creado en su consecuencia ajustó y publicó como ley en 5 de Febrero de 1853 un convenio celebrado con la que se llamó “Compañía mixta,” por el cual esta se comprometía á comenzar un camino de madera desde el punto en que el Goatzacoalcos deja de ser navegable en dirección al Pacífico, al año de la fecha del contrato y á concluirlo á los tres. A comenzar la construcción de un ferrocarril al año de este último plazo y á concluirlo dentro de cuatro. El gobierno ofreció á la empresa toda protección y los terrenos que necesitase para construir la carretera, ferrocarril, muelles, diques, almacenes y demás dependencias siendo de propiedad nacional y si de particulares previa expropiación é indemnización. La empresa gozaría por

cincuenta años del privilegio exclusivo de tránsito por la vía de comunicación y de navegación en el río Goatzacoalcos, pudiendo en consecuencia cobrar peajes y derechos de tránsito conforme á la tarifa que aprobaria el gobierno. Le sería lícito á la empresa importar libre de derechos todos los materiales necesarios para la construcción y conservación del camino y también los objetos que no pudieran obtenerse en el istmo, y que para su manutención y vestuario necesitasen los trabajadores. Las obligaciones contraídas por la compañía fueron de construir la carretera y ferrocarril en los términos referidos, de construir faros, en los extremos de la línea, en el bajo de los Alacranes y en el puerto de Acapulco á beneficio del gobierno, de canalizar la barra del río Goatzacoalcos; de entregar al gobierno el 20 por ciento de los productos líquidos del camino y de conducir la correspondencia nacional libre de gastos. El privilegio sería por 50 años al cabo de los cuales el gobierno estaría en posesión y propiedad del camino. Como garantía de la ejecución de la obra la empresa debía depositar y depositó en la tesorería general \$ 600,000, que debía perder como perdió en caso de que no comenzase las obras de la carretera y el ferrocarril en los plazos estipulados. El gobierno se reservó el derecho de imponer hasta un real por bulto y por pasajero que transitase por el istmo. Esta empresa dirigida por Mr. A. E. Sloo hizo esfuerzos supremos por cumplir sus compromisos; pero no pudo obtener los recursos necesarios, debido tal vez á que ya estaba muy adelantada la idea del ferrocarril de Panamá, y á que ya germinaba y se calentaba la de construir el ferrocarril del Pacífico.

1857.—*Caducidad.*

“La empresa no cumplió el convenio y se declaró caduca la concesión en 3 de Setiembre de 1857.

1857.—*Concesion de la compañía de la Louisiana.*

“México perdió pues por sus dificultades interiores, por la ambición de un empresario y por las indebidamente pretensiones del gobierno americano, una brillante oportunidad de hacerse el conducto del comercio del mundo. La compañía mixta obtuvo una concesión ventajosa para México y útil á sus intereses. Será de lamentarse siempre su desgraciado éxito. Pocos días después de haberse declarado caduca la concesión de Sloo, se otorgó una nueva á la “Compañía de la Louisiana de Tehuantepec,” en decreto de 8 del mismo Setiembre, bajo las bases de la anterior, pero se concedieron algunas más ventajas á la empresa, como eximirla de construir el faro de los Alacranes, reducir el 20 por ciento que debía recibir el gobierno de las utilidades líquidas al quince y ampliar el tiempo del privilegio á sesenta años. Concluido este término como en la concesión Sloo, el ferrocarril con todos sus útiles debía pasar á la propiedad del gobierno.

“La compañía de la Louisiana se hizo cargo de pagar los 600,000 pesos con sus réditos que D. Francisco P. Falconet prestó á la “Compañía mixta” para cumplir el compromiso que contrajo en el art. 14 de su contrato. Todas las obligaciones de este convenio debían garantizarse con una fianza de cincuenta mil pesos que se perderían en caso de no cumplir la empresa sus compromisos.

1859.—*Nuevos plazos y concesiones á la misma.*

“Parece que la “Compañía de la Louisiana” tuvo muchas dificultades