

para comenzar la obra segun se expresa en una nueva concesion que obtuvo por decreto de 29 de Marzo de 1859, en que se ampliaron los plazos y concedieron nuevos y grandes beneficios. Se concedieron 75 años de privilegio contados desde la conclusion del ferrocarril, una legua de tierra de cada dos que tuviere el gobierno sobre cada lado de la línea, y una de cada tres de las que tuviere sobre cada ribera del Goatzacoalcos. Además una faja de cien varas en todo el tránsito de la vía, y una legua cuadrada en los puntos en que tuviere que construir estaciones, corrales ó caballerizas. En este decreto nada se habló de fianza y en caso de caducidad conservaria la empresa la propiedad de las obras que hubiere ejecutado.

1860.—*Se le conceden nuevos plazos. Caducidad de la concesion anterior y se otorga otra nueva á la compañía del tránsito de Tehuantepec.*

“La liberalidad de estas concesiones no fué bastante para que la compañía de la Louisiana cumpliera sus compromisos, no obstante habersele concedido nuevos plazos en decreto de 25 de Octubre de 1860. En consecuencia se decretó que habia caducado en decreto expedido en Chihuahua el 15 de Octubre de 1866. El mismo decreto hizo una nueva concesion á la “Compañía del tránsito de Tehuantepec,” quien obtuvo las mismas concesiones que su antecesora, y contrajo las mismas obligaciones que garantizaria con cien mil pesos en oro que debia entregar al ministro mexicano en Washington á los noventa dias de la fecha del decreto. El término de la concesion se redujo á sesenta años. Corrió esta compañía la misma suerte que sus predecesores, declarándose caduca la concesion en decreto de 26 de Agosto de 1867 por no haber cumplido con las condiciones estipuladas.

1867.—*Caduca la concesion anterior.*

“Con la brevedad que ha sido posible y solo para dar una idea de las variantes que ha tenido el negocio que va á ocupar al Senado, ha extractado la comision en sus puntos principales, los diferentes decretos expedidos para construir un ferrocarril en el istmo de Tehuantepec. La tarea podrá parecer inútil tratándose no de ese cúmulo de decretos, sino de otro posterior. Sin embargo, la comision cree que ningun trabajo es inútil, y menos este en que cumple con un deber poniendo de manifiesto cuántas dificultades ha vencido el gobierno mexicano, y cuántos esfuerzos ha hecho por llegar al resultado de comunicar los dos mares por su propio territorio.

“La comision va á concluir esta parte de su informe con el extracto de las concesiones hechas á D. Emilio La-Sere, que se han estado reviviendo con una serie de decretos de que se ocupará brevemente.

1867.—*Primera concesion á D. Emilio La-Sere.*

“La primera concesion otorgada á La-Sere es de 6 de Octubre de 1867, otorgándole una facultad que no se habia dado á las empresas anteriores, á saber, que podria aprovechar ó no la navegacion del Goatzacoalcos, lo cual desde luego es una ventaja para la empresa, puesto que la libertaba de los gastos necesarios para facilitar la entrada por la barra, y aumentaba con el mayor tramo del camino los fletes y pasajes.

1869.—*Segunda concesion á La-Sere y prórroga de plazos.*

“A los 18 meses de la concesion deberia la compañía que tomase La-Sere presentar los planos de la carretera y ferrocarril al Ministerio de Fomento

para su aprobacion, y á los seis meses de esta fecha comenzar las obras del ferrocarril y telégrafo, debiendo concluir cada año por lo menos quince leguas. La carretera debia estar concluida á los tres años de la ley. El plazo de la concesion es de setenta años contados desde la conclusion del ferrocarril, y pasado este tiempo el gobierno debe adquirir la posesion y propiedad del ferrocarril con el material sobrante necesario y en buen estado. El gobierno debe dar á la empresa una mitad de los terrenos baldíos que se encuentran á una legua de distancia de cada lado de solo del ferrocarril, y hace algunas concesiones á los buques de la compañía, que naveguen el Goatzacoalcos. La compañía debera pagar al gobierno el 15 por ciento de los productos líquidos de la empresa, y un real por cada pasajero y bulto de mercancías que transiten por la vía. Los compromisos de La-Sere los garantiza con una fianza de cien mil pesos otorgada á satisfaccion de nuestro ministro en Washington, que perderá en caso que se declare la caducidad por cualquiera de los motivos expresados en el art. 42 de la concesion. No pasó mucho tiempo sin que viniera La-Sere con nuevas pretensiones que obtuvo por decreto del Congreso de la Union el 2 de Enero de 1869. En él se le conservaron las concesiones que le habia hecho el decreto anterior otorgándole nuevos plazos que deberian contarse desde esta última fecha, y se redujo á ocho por ciento el quince que debia entregar el gobierno de los productos líquidos del camino. En este decreto se introdujo la novedad de que pasado el tiempo de la concesion tendria el derecho el gobierno de adquirir la propiedad del camino mediante el pago de su precio por avalúo, perdiéndose la ventaja estipulada en los convenios anteriores de que á la espiracion del plazo

pasaria la propiedad al mismo gobierno sin tener que pagar indemnizacion alguna. En el decreto anterior como en este, se obligó á pagar ó arreglar con D. Francisco P. Falconet lo que justamente le daba la compañía Sloo de los \$ 600,000 que le prestó, continuando el gobierno sin responsabilidad alguna sobre esta reclamacion.

“Parecia que á La-Sere le sobraban fondos, que habia organizado una compañía, y que casi contaba con los recursos de las grandes plazas comerciales, cuando en lugar de apresurarse á cumplir los compromisos contraidos, se presenta al Congreso de la Union á solicitar permiso y concesiones para abrir el canal de Tehuantepec. Acaban de ocurrir los hechos y no podemos explicarnos, cómo ha podido abusarse de nuestra candidez para que pudiéramos tomar á lo serio sus propuestas sobre asunto tan grave. Muchos de nosotros hemos dado nuestro voto en tal sentido y hoy no podemos explicarnos de qué medios se ha valido el hábil empresario para conquistarlos. Sin embargo, es cierto que contó con el apoyo de hombres, á quienes estamos acostumbrados á considerar como las más distinguidas de nuestras eminencias políticas.

1870.—*Concesion á La-Sere para abrir el canal.—1872. Prórroga de plazos.—1874.—Nueva prórroga.*

“Sea de esto lo que quiera, la verdad es, que se concedió en 14 de Diciembre de 1870 á La-Sere la facultad de construir un canal por el istmo de Tehuantepec, bajo condiciones que no merecen la atencion de la Cámara, y sobre todo bajo la fianza de cincuenta mil pesos que no llegó á otorgarse. En 22 de Mayo de 1872, se solicitó y obtuvo del Congreso de la Union una prórroga de un año á los plazos concedidos á la empresa para reconocer y comenzar las obras que habia contratado. Es inútil



decir que nada pudo hacer el empresario en su gigantesca obra, y que en 15 de Enero de 1874 se otorgó una nueva prórroga de un año á los plazos establecidos en los decretos de 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870.

1874.—*Nuevas concesiones y nueva prórroga.*

“Mas era insaciable no la avaricia, no el deseo de lucro de la empresa, sino su empeño en conservar la concesion, y al efecto era necesario entretener la ansiedad de México por ver ejecutada la importante obra de la comunicacion interoceánica. Con este objeto se vinieron á obtener nuevas concesiones y el decreto de 14 de Diciembre de 1874 concedió una subvencion de \$ 7,500 por kilómetro de camino construido, pagadero en los términos del mismo decreto. Nada se habló ya del canal de Tehuantepec, limitándose el decreto á prorrogar nuevamente los plazos concedidos para la construccion del ferrocarril.

*Comparaciones.*

“Por esta sencilla narracion de los hechos se viene naturalmente en conocimiento de las facilidades que han encontrado todos los empresarios de cualquiera nacionalidad que han sido para obtener las ventajas que han deseado para abrir la comunicacion interoceánica. Desde la onerosísima concesion de 1842 y sus ampliaciones posteriores, hasta la última otorgada á La-Sere, hay una variedad tal, y un espíritu benévolo siempre creciente de México en favor de la obra que ha preocupado al comercio del mundo, que no es posible á la imaginacion abarcarla por mucha atencion que se tenga.

“Sin embargo del estudio de todas las concesiones otorgadas, se viene fácilmente en conocimiento de que por una gradacion ascendente desde la em-

presa Garay hasta la de La-Sere, ésta es la más onerosa para la Nacion. Es verdad que la concesion Garay comprometia altamente los intereses nacionales con especialidad en aquella época; pero la que crearon los decretos que se pretenden revalidar impone á la Nacion inmensos gravámenes y casi hace nulos los beneficios que debe reportar á México. Véanse si no la cesion que se hace de tierras, en una zona asombrosamente rica, las pocas obligaciones que se imponen á la compañía, la propiedad perpetua del camino aun en el caso de no cumplir sus compromisos, la reduccion del tanto por ciento que le corresponde al gobierno y la generosa subvencion de 7,500 pesos por kilómetro.

“Es indudable que esto ha sido dar más allá de lo que podia esperar el más exigente. Pero podrá objetarse que si las concesiones son francas el camino ha debido construirse, puesto que es de suponer que el empresario por su propio interes ha debido procurarse recursos. Esto es cierto; pero reconoce otras causas de que se va á ocupar la comision.

*Condiciones actuales de la comunicacion.*

“En la época de la concesion Garay el mundo comercial exigia un paso del uno al otro Océano y esta necesidad era más apremiante para el pueblo y gobierno americano que acababa de adquirir la alta California y no tenia medio de comunicarse con su nuevo territorio. De aquí procedieron las mal dirigidas gestiones del gobierno americano. Pero como dijo otra vez la comision, los intereses del mundo no podrian estar paralizados por cuestiones diplomáticas más ó menos importantes. El comercio pensó en otra salida más accesible y muy pronto se puso en movimiento y encontró el istmo de Pana-

má que si bien más distante, es tres veces más corto que el nuestro. Poco despues se ha creado en la vecina República el gran interes del ferrocarril del Pacífico que á pesar de todas sus dificultades es puramente americano, y es claro que el gobierno y el pueblo de aquella nacion no han de contribuir y aun procurarían impedir una obra contraria á sus propios intereses.

“Por ahora el comercio parece, si no muy satisfecho, sí conforme con los dos pasos que tiene para el Pacífico. No da muestras de procurarse otra de las mismas condiciones aun cuando pudiera mejorar mucho su servicio.

*Necesidad de un canal.*

“Lo que el comercio del mundo aceptaria y haria esfuerzos supremos por obtener, seria un canal que le abriese franco paso á la marina. Para esta obra está persuadida la comision que seria fácil combinar los esfuerzos del comercio y de los gobiernos americanos y europeos. Pero este pensamiento, que se ha estudiado, que se sigue estudiando y se estudiará aún, tal vez por mucho tiempo, no puede ser resultado del charlatanismo. La ciencia tiene que averiguar todavía si son preferibles las ciento y tantas exclusas que necesita el canal de Tehuantepec, al inmenso túnel que requiere el de Darien, ó á las grandes dificultades é inmensos costos que exige el de Nicaragua.

“Al gobierno de México conviene por ahora emplear profusamente sus recursos para demostrar al mundo la conveniencia, posibilidad y ventajas relativas que tiene nuestro istmo sobre cualesquiera otros para construir un canal. Este es el esfuerzo patriótico que se debe hacer á fin de no dejarnos arrebatar esta nueva obra por falta de diligencia. Tenemos inteligentísimos ingenieros que pueden dedicar, sus es-

tudios no de un dia ó un mes como hasta hoy se ha hecho, sino de mucho tiempo, para demostrar al mundo las ventajas de nuestra localidad. Si México deja este trabajo á los extraños, no será raro que resulte pospuesto en ese gran concurso.

*Competencia útil al gobierno.*

“Sin embargo, nuestro istmo tiene algunas ventajas relativas que aun pudiesen aprovecharse para construir el ferrocarril que una vez concluido sin duda estableceria una competencia ventajosa para el comercio. Su mayor proximidad á los grandes mercados y la bondad relativa de su clima, serian bastantes para competir con el istmo de Panamá y con el ferrocarril del Pacífico. Podia pues México estudiar los medios de llevarlo á cabo; mas debe antes averiguar si es más urgente á sus intereses, la competencia de que se ha hablado, ó desarrollar en el interior de la República un sistema de ferrocarriles que se reclama como una necesidad de su existencia. Question es ésta harto difícil, que ni es del caso, ni se cree suficiente la comision para resolverla.

*Incapacidad de la empresa.*

“Llega ya la comision á la última parte de este dilatado informe, sin duda la más breve; pero la más penosa porque se refiere á la incapacidad de la empresa solicitante para llevar á efecto sus compromisos. Mucho se ha dicho sobre esto en un terreno que no puede traerse á discusion seria, porque no se podria justificar; pero eso que se ha dicho en todas partes, en todos los tonos, ha llenado á la empresa de desprestigio y nada podria rehabilitarla. Mas suponiendo que todo lo que se ha dicho sea falso, está fuera de duda que la empresa no inspira confianza algu-



na. En la vida comun cuando alguna persona nos ha faltado con falsas promesas á lo estipulado, nos retiramos de ella y nos cuidamos de creer y de esperar el cumplimiento de sus compromisos. La empresa La-Sere lleva nueve años de haber obtenido la concesion, y en este largo lapso de tiempo con ningun hecho ha demostrado su intencion de cumplir sus promesas. Lejos de esto, periódicamente ha venido pidiendo nuevas gracias y haciendo concebir nuevas esperanzas, con que ha entretenido nuestra credulidad.

“La Nacion por la infraccion de los compromisos ha adquirido derecho á una indemnizacion, calculada en 100,000 pesos que fué la garantía otorgada á satisfaccion, y por consiguiente bajo la responsabilidad de nuestro ministro en Washington. Esa cantidad que hace mucho tiempo debió entrar en las cajas nacionales, es la misma que se nos ofrece como garantía del cumplimiento de las nuevas estipulaciones. Además se ofrece para dentro de ocho meses una nueva fianza de cien mil pesos otorgada en esta capital. Una promesa más que irá á la fosa comun de las no cumplidas.

*Conclusion.*

“La comision cree haber demostrado que la Nacion no ha parado en sacrificio alguno para conseguir la ejecucion

de un camino por el istmo de Tehuantepec. Asimismo que ha sido pródiga con la empresa La-Sere á quien ha concedido plazos y más plazos, gracias y más gracias, sin obtener por su parte recompensa alguna, y así no se le podrá juzgar de poco generosa y magnánima si una vez ha querido ser justa.

“Por estas consideraciones la comision sujeta á la aprobacion del Senado las siguientes

PROPOSICIONES.

“Primera. No es de aprobarse el contrato celebrado entre el Ministro de Fomento y el representante de la compañía del Ferrocarril de Tehuantepec para revalidar la concesion de 14 de Diciembre de 1874.

“Segunda. Devuélvase el expediente á la Cámara de Diputados con inclusion de este dictámen, que contiene las observaciones que hace el Senado al proyecto de ley, para los efectos constitucionales.

“Salon de comisiones de la Cámara de Senadores. México, Setiembre 30 de 1876.—*M. Peniche.—J. H. Ramirez.—F. Vidana.*”

Primera lectura é imprímase.

El C. PRESIDENTE.—Se levanta la sesion.

Sesion del dia 3 de Octubre de 1876.

Presidencia del C. Peniche.

Comunicaciones.—Segunda lectura del dictámen que consulta no es de aprobarse el contrato sobre próroga del ferrocarril de Tehuantepec.

A las cuatro de la tarde se pasó lista resultando presentes los CC. Aguirre, Azpíroz, Balandrano, Bengoa, Blanco, Buelna, Carvajal, Clavería, Cueto, Cervantes, Dondé, Flores, García Alberto, Goytia, Hernandez, Izunza, Lémus, Lerdo, Lláyen, Mendoza, Mercado, Núñez, Parada, Peniche, Perales, Peon Contreras, Ramirez, Rojas, Ruelas, Rul, Ramirez José H., Robert, Rincon Gallardo, Salas, Sanchez Azcona, Saavedra, Urueta, Viezca, Vidana, Velez, Verdugo y Vicencio.

Abierta la sesion se dió lectura á la acta de la que se verificó el dia 30 del próximo pasado. Puesta á discusion sin ella fué aprobada.

La secretaria dió lectura á las siguientes comunicaciones:

De la Cámara de Diputados remitiendo el expediente relativo á la pension que solicita la Sra. María Porrúa de Salazar.

A las comisiones de Hacienda y Guerra.

De la misma, participando el nombramiento de Presidente y Vicepresidente de aquella Cámara.

De enterado.

Del C. Francisco Leyva participando que no sigue haciendo uso de la licencia que le concedió la Legislatura del Estado de Morelos, por lo que se ha recibido del poder Ejecutivo del mismo.

Enterado y al archivo.

Del gobierno del Estado de México, remitiendo una coleccion de leyes y decretos vigentes del Estado.

Recibo y al archivo.

Del gobierno del Estado de Chiapas, remitiendo cinco decretos expedidos por el mismo.

Recibo y al archivo.

De la Legislatura de Aguascalientes, participando la apertura del primer período de sus sesiones ordinarias.

Enterado y al archivo.

Del C. Rodrigo Rincon, participando que por licencia que le concedió la Legislatura del Estado de Aguascalientes hizo entrega del gobierno del mismo al C. Rafael Sagredo.

Enterado y al archivo.

Del C. Rafael Sagredo participando haberse encargado del gobierno del Estado de Aguascalientes en virtud de la licencia concedida al C. Rodrigo Rincon.