

Está á discusion su admision.

El C. PRESIDENTE.—Tiene la palabra el C. Ruelas.

El C. RUELAS.—Creo que conforme al Reglamento una vez dispensado el trámite de segunda lectura al dictámen que se acaba de leer, se debe poner á discusion inmediatamente.

El dictámen de que se trata tiene fundamentos cuyo estudio por más que se precipite su impresion no podrá estar hecho para pasado mañana, y los que opinamos en contra de las facultades extraordinarias no nos será posible emitir nuestras ideas cuando no hemos hecho un estudio concienzudo del asunto.

Hay dos ideas enteramente nuevas en el proyecto de ley que se ha presentado.

La conculcacion del artículo 20 de la Constitucion y la cuestion de la libertad de la prensa. Estas dos ideas no se han llegado á discutir porque en la ley de facultades anteriormente decretada no se comprendia esta parte que ahora se consulta.

Hago esta observacion porque se podrá objetar que el negocio de facultades extraordinarias siempre ha sido el mismo desde la primera vez que se presentó, y por lo mismo no hay necesidad de hacer un nuevo estudio.

Confieso con toda franqueza que si este asunto se festina, si no se nos da el tiempo suficiente para estudiarlo, pasará sin discusion, cosa que ciertamente no hará ningun honor á una Cámara tan respetable como el Senado.

Suplico á los ciudadanos Senadores que se sirvan tener presente estas circunstancias antes de votar sobre la que solicita.

El C. PRESIDENTE.—Tiene la palabra el C. Mercado.

El C. MERCADO.—Cuando las Comisiones unidas autoras del dictámen que se ha presentado han tenido el honor por conducto de uno de sus miembros

de suplicar á la Cámara se sirva dispensar el trámite de segunda lectura, lo ha hecho en vista de estas consideraciones: la primera, que tantas veces se ha discutido esta cuestion que no hay uno solo de los miembros del Senado que no tenga formado su juicio, y la segunda, que como saben los ciudadanos Senadores, está para terminar el plazo para el cual se han concedido las facultades extraordinarias.

Por estas razones tienen el honor las comisiones de suplicar á la Cámara se sirva aprobar su mocion sobre dispensar la segunda lectura á su dictámen.

El C. SECRETARIO.—En votacion nominal pedida por el C. Viezca se pregunta si se aprueba la dispensa de segunda lectura al dictámen sobre facultades extraordinarias.

Votaron por la afirmativa los CC. Aguirre, Azpíroz, Balandrano, Clavería, Cueto, Cervantes, Carvajal, Dondé, Flores, García, Hernandez, Izunza, Jáuregui, Lémus, Lerdo, Llávén, Mendoza, Mercado, Núñez, Parada, Peniche, Ramirez Juan José, Rojas, Robert, Rincon, Saavedra, Velez, Verdugo y Vicencio.

Por la negativa los CC. Blanco, Buena, Perales, Ruelas, Rul, Ramirez José H., Salas, Sanchez Azcona, Urueta, Viezca y Vidaña.

Por la afirmativa 30.

Por la negativa 11.

Queda dispensada la segunda lectura.

El mismo SECRETARIO.—La Mesa dispone se ponga á discusion el dictámen sobre próroga de facultades el sábado próximo.

El mismo SECRETARIO.—La comision de Poderes ha presentado un dictámen que termina con la siguiente

PROPOSICION.

“Es primer Senador suplente por el Estado de Durango, el C. Ignacio Lira.”

¿Se toma inmediatamente en consideracion?

Está tomado.

Está á discusion.

No hay quien pida la palabra.

En votacion económica, ¿se aprueba? Aprobado.

El C. PRESIDENTE.—Se levanta la sesion pública para entrar en secreta.

Sesion del dia 13 de Octubre de 1876.

Presidencia del C. Peniche.

Los senadores Astiazarán y Lira prestan la protesta de ley.—Comunicaciones.—Discusion del dictámen de la comision de Industria sobre la próroga del ferrocarril de Tehuantepec; aprobado.—Dictámen de la comision de Poderes consultando la validez de la credencial del C. Adolfo Carsi; aprobado.—El C. Carsi presta la protesta de ley.

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

Se abrió la sesion dándose cuenta con la acta de la que se verificó el dia anterior. Puesta á discusion sin ella se aprobó.

El C. SECRETARIO.—Se nombra en comision á los senadores Hernandez y secretario Llávén para introducir al salon de sesiones á los senadores Astiazarán y Lira con objeto de que presenten la protesta de ley.

Introducidos los senadores Astiazarán y Lira prestaron la protesta de ley y tomaron asiento entre los demas senadores.

El C. SECRETARIO.—Se han recibido las siguientes comunicaciones:

De la Cámara de Diputados remitiendo los expedientes relativos á la revalidacion de estudios que solicitan los alumnos Manuel y José Sanchez, Higinio Núñez, Jesus Icaza, Benjamin Franco Gochicoa y Joaquin María Salazar.

A la comision de Instruccion pública.

De la legislatura del Estado de México participando que aquel congreso no secunda la iniciativa del de Hidalgo, relativa á que los efectos paguen al introducirse en la República un 15 por ciento, dejándose de cobrar la contribucion federal; que asimismo apoya la iniciativa de la legislatura de Hidal-

go, relativa á la reforma del art. 101 de la Constitucion, en sentido de no proceder amparo en negocios judiciales, no secundando la de la legislatura de Michoacan, sobre que se declare vigente, con algunas adiciones y reformas, la ley de 30 de Noviembre de 1861, derogando la 20 de Enero de 1869.

A sus antecedentes.

De los secretarios de la legislatura del Estado de Yucatan, participando que aquel cuerpo clausuró el segundo periodo de sus sesiones ordinarias.

Enterado y al archivo.

El mismo SECRETARIO.—Está á discusion el dictámen de la comision de Industria, que consulta no es de aprobarse el contrato celebrado entre el ministerio de Fomento y el representante de la compañía del ferrocarril de Tehuantepec para revalidar la concesion de 14 de Diciembre de 1861.

El C. PRESIDENTE.—Tiene la palabra el C. Azpíroz.

El C. AZPÍROZ.—He pedido la palabra con el objeto de hacer notar á los ciudadanos Senadores que el dictámen á discusion ha merecido la aprobacion del Ejecutivo y despues ha pasado á la Cámara de Diputados en que tambien ha sido aprobado.

Como la comision de Industria de la Cámara de Senadores ha opinado porque se debe reprobare, creo que para que pueda ilustrarse la opinion de los ciudadanos que tienen que dar su voto en este asunto y de tanta gran gravedad y cuando ha merecido la aprobacion del Ejecutivo y de la Cámara de Diputados, es necesario oír por lo menos al órgano del Ejecutivo y que este tenga á bien informar á la Cámara cuáles hayan sido las razones de conveniencia y utilidad que existan para consultar la próroga de las concesiones que se han hecho anteriormente y no se han realizado por varias causas.

Por lo expuesto, suplico al ciudada-

no Ministro de Fomento se digne informar sobre las razones que hay para consultar la aprobacion del Contrato que ha sido aprobado ya por la Cámara de Diputados y se discute ahora en la de Senadores.

El C. PRESIDENTE.—Tiene la palabra el ciudadano Ministro de Fomento para contestar una interpelacion.

El C. MINISTRO DE FOMENTO.—No habiendo sido yo el que celebró el Contrato de que se ocupa el Senado, no puedo entrar en los pormenores que se han tenido presentes para revalidar la concesion; pero sí diré lo que sé sobre este particular.

Entre las consideraciones que se han tenido presentes, una de ellas ha sido la de que en virtud de haberse formado comisiones por el Gobierno americano para reconocer la probabilidad de ser navegable el rio Coatzacoalcos, se ha manifestado que en la sima de Tarifa es donde habia un volúmen de agua suficiente para la canalizacion.

La Compañía americana encargada de presentar dictámen, no solo sobre la probabilidad de la navegacion del rio, sino sobre la ruta más á propósito para la navegacion, aun no ha concluido sus trabajos ó al menos no los hace públicos y entretanto ninguna Compañía sé que aventure sus capitales.

Con este motivo el Gobierno mexicano tomó en consideracion estas circunstancias y ha consultado la próroga del Contrato que se tenia formado.

Si la comision americana dictamina en un sentido favorable á la canalizacion del Istmo de Tehuantepec, en ese caso se formará una Compañía de grandes capitales y se llevará á cabo la apertura del canal.

Si la opinion de la comision científica no fuera sino contraria al canal, entonces tampoco se habria perdido nada porque ninguna otra Compañía se ha presentado y al cabo de ocho meses

nos encontraremos en la misma situacion que hoy, ya sea que se prorogue ó no la concesion.

En cuanto al contrato, nada tengo que decir, porque es el mismo que se celebró en el año de 1871 con solo la circunstancia de que además de la fianza que está depositada en Washington se da otra de 50,000 pesos, siendo esta la única ventaja por parte de México.

Esto es cuanto tengo que decir por vía de informe.

El C. PRESIDENTE.—Tiene la palabra el C. Blanco.

El C. BLANCO.—Ya que el ciudadano Ministro de Fomento ha tenido la bondad de dar el informe que acabamos de oír, me tomo la libertad de hacerle las siguientes interpelaciones para que se sirva manifestar si hay algo de verdad sobre ellas:

Si es cierto que se han hecho trabajos en el sentido del reconocimiento hidrográfico de las rocas de Tarifa y si estos trabajos que los ingleses llaman un Congo (?) están en poder del Ministerio.

Tambien deseo saber si la fianza de que habla la concesion está asegurada en los Estados Unidos, porque si no lo está, la concesion es desventajosa.

Hay otro punto que deseo se me satisfaga, y es el de si el Gobierno tiene noticia de que alguna otra Compañía se presente á solicitar la concesion procurando más ventaja para México, porque aunque nosotros debemos procurar toda clase de ventajas para nuestro país, si nuestros pesos se han de reducir á la mitad, más nos conviene prescindir de que se haga la canalizacion en Tehuantepec.

No estando suficientemente empapado en todos estos puntos, á fin de emitir mi voto con conciencia, deseo que el ciudadano Ministro se digne dar el informe que le he pedido.

El C. PRESIDENTE.—Tiene la pala-

bra el ciudadano Ministro de Fomento para contestar una interpelacion.

El C. MINISTRO DE FOMENTO.—Diversas Comisiones del Gobierno americano se han ocupado del estudio de esta cuestion.

Las Comisiones mexicanas solamente una de ellas se ha ocupado de este estudio y ha dado su opinion, y esta opinion tiene valor únicamente para nosotros, pero no para las Compañías americanas que ningun valor le han dado.

Esto es cuanto tengo que informar con respecto á los trabajos que se tienen hechos.

Respecto de la otra pregunta, los únicos datos que tengo son los siguientes:

Que habiendo quebrado la Compañía de vapores de Panamá, ha cedido algunos de sus vapores y ha formado parte en la empresa del canal. Esta es la única ventaja que se ha logrado; pero en realidad no hay ninguna otra Compañía que se haya presentado á efectuar la obra.

El C. PRESIDENTE.—Tiene la palabra el C. Ramirez J. H.

El C. RAMIREZ J. H.—Señor: el C. Ministro de Fomento ha manifestado á la Cámara las razones que en su concepto existen para aprobar la iniciativa ó convenio que se ha aprobado en la Cámara de Diputados y que ahora ocupa la atencion del Senado sobre el ferrocarril de Tehuantepec.

Las razones que el C. Ministro ha manifestado, han convencido á la comision para creer que no se debe aprobar este contrato, y le han servido tambien para inclinar á la Cámara en favor de su opinion.

Para esto, séame permitido hacer la historia de este negocio, haciendo un exámen comparativo de las distintas concesiones que se han hecho desde el año de 1842 hasta el de 1870.

Desde luego, manifestaré que se pue-

den establecer dos diferentes épocas: una ascendente, que comienza con la concesion Garay y termina con la concesion Sloo, y la otra descendente, que comienza con esta concesion y termina con el contrato que se discute.

En la primera concesion se estipulaba, entre otras cosas, que el Gobierno tendria un 25 por 100 de utilidad en los derechos de tránsito.

En la cuestion de tarifas serian muy reducidas, y además ésta muy importante, que pasado el término que se fijaba, el ferrocarril, con todo su material rodante, debia pasar al poder del Gobierno.

Esta concesion de 1842 estuvo á punto de producir un rompimiento entre las relaciones con México y los Estados-Unidos, en virtud de los traspasos que sin conocimiento del Gobierno mexicano, habia hecho Garay de sus concesiones, primero á la casa inglesa de Manning y Mackintosh, la cual á su vez trapasó á D. Pedro A. Hargous, de Nueva-York, y éste á la Compañía de Nueva-Orleans, del Istmo de Tehuantepec.

Con esta concesion, como he dicho antes, concluyó el período de ventajas que para México presentaba la construccion de este ferrocarril y terminaron las dificultades que pudieron sobrevenir con los Estados-Unidos, gracias al tacto y á la habilidad de nuestros diplomáticos de aquella época, que supieron salvar las dificultades en que estuvo colocada nuestra República.

Trascurrieron varios años en contestaciones con la República del Norte, mientras el mundo comercial estaba urgido por obtener un paso para el otro Océano. Esta necesidad subia de punto á causa de la adquisicion que hicieron los Estados-Unidos de nuestra Alta-California.

La fama que se adquirió de la rique-

za que producía la California, despertaba el interes comercial y general, y preciso se hacia establecer un camino que facilitara su contacto con los mercados americanos. Fué tan aceptada esta necesidad, que uno de los miembros del Senado americano pidió en plena sesion, se nos arrebatara la comunicacion por el Istmo, como una indispensable y urgente necesidad del pueblo americano.

Mientras tanto el tiempo trascurre, y esa necesidad cada dia más creciente, no podia adunarse con las intrincadas discusiones diplomáticas en que se hallaba envuelta la idea grandiosa de Tehuantepec. El gobierno de los Estados-Unidos, apoyando las injustas y absurdas pretensiones de la Compañía de Nueva-Orleans, originaba un mal inmenso á los intereses de México.

¡Insondables misterios de la diplomacia, que no siempre se guia por nobles móviles!

En el año de 1852, á la vez que México discutia sus derechos para no reconocer los traspasos hechos por Garay, se dedicó tambien á buscar la solucion del problema en sus propias fuerzas y expidió una convocatoria llamando empresarios para esta obra. Diversas compañías se formaron llenas de nobles y levantadas aspiraciones; pero esto no era bastante para llevar á efecto la obra, sino que se necesitaban recursos pecuniarios que no se han podido obtener en el extranjero, sin embargo de nuestra imprudente y genial liberalidad. La terrible oposicion que se hacia á la administracion del Sr. general Arista, lo obligó á renunciar la presidencia y se produjo el golpe de Estado de D. Juan Bautista Ceballos, que condujo á la República á la dictadura militar.

Pasados unos cuantos dias despues del golpe de Estado, el gobierno creado en su consecuencia, ajustó y publicó

como ley en 5 de Febrero de 1853, un convenio celebrado con lo que se llamó: "Compañía Mixta," por el cual dicha Compañía se obligaba á principiar un camino de madera desde el punto en que el Coatzacoalcos deja de ser navegable en direccion al Pacífico, al año de la fecha del contrato y á terminarlo á los tres; á comenzar la construccion de un ferrocarril al año de este último plazo y á concluirlo dentro de cuatro. El Gobierno ofreció á la Compañía toda su proteccion y los terrenos que necesitase para construir la carretera, ferrocarril, muelles, diques, almacenes, etc., que fueren de propiedad nacional, y si eran de propiedad particular, previa expropiacion é indemnizacion. La Empresa gozaria por cincuenta años del privilegio exclusivo por la vía de comunicacion y navegacion en el rio de Coatzacoalcos, pudiendo cobrar peajes y derecho de tránsito conforme á la tarifa que aprobase el Gobierno. Además, la Empresa tendria el derecho de importar libre de derechos, todos los materiales para las diversas construcciones, así como para los viveres y vestuario de los operarios. Las obligaciones que la Compañía contrajo, fueron la de construir la carretera y ferrocarril en los términos que he manifestado, construir faros en los extremos de la línea, en el bajo de los Alacranes y en el puerto de Acapulco, todo esto quedando á beneficio del Gobierno; además, canalizar la barra del rio Coatzacoalcos, entregar al Gobierno el 20 por 100 de los productos líquidos del camino y conducir la correspondencia nacional libre de gastos. Cincuenta años duraria este privilegio, y terminado, el Gobierno entraria en posesion y propiedad de todo el camino. La Empresa debia depositar \$600,000 como garantía del contrato, los cuales depositó en la Tesorería general, perdiéndolos, como los perdió, en el caso de

no comenzar las obras de la carretera y el ferrocarril en los plazos estipulados. El Sr. M. E. Sloo, director de esta Empresa, 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 se alentaba la de construir el ferrocarril del Pacífico.

No habiendo, pues, cumplido la Empresa, se declaró caduca la concesion el dia 3 de Setiembre de 1857.

México perdió, pues, por sus trastornos interiores, por la ambicion de un empresario y por indebidas pretensiones del gobierno americano, una brillante oportunidad de hacerse el conducto del comercio del mundo. La Compañía Mixta obtuvo una concesion ventajosa para México y útil á sus intereses. Siempre será de lamentarse su desgraciado éxito. Poco tiempo despues de haberse declarado caduca esta concesion, se otorgó una nueva á la Compañía de la Louisiana de Tehuantepec, por decreto de 8 de Setiembre de 1857, bajo las mismas bases que la anterior, pero con algunas ventajas más para la Empresa, como la de eximirle de construir el faro de los Alacranes, reducir el 20 por 100 que debia recibir el Gobierno de las utilidades líquidas á 15 por 100 y ampliar el tiempo del privilegio á sesenta años. Concluido este plazo, el ferrocarril, con todos sus útiles y accesorios, debia 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 virtud del art. 14 de su contrato. Todas las obligaciones de este convenio debian garantizarse con una fianza de 50,000 pesos, que se perde-