

rian en caso de no cumplir la Empresa sus compromisos.

La Compañía de la Louisiana tuvo sus dificultades para comenzar la obra, según se expresa en una nueva concesión que obtuvo por decreto de 29 de Marzo de 1859, en que se le ampliaron los plazos y se le concedieron otros grandes beneficios, como el de la duración del privilegio, que era de setenta y cinco años; el de una legua de terreno sobre cada lado de la línea de las que tuviere el Gobierno, una faja de cien varas en todo el tránsito de la vía y una legua cuadrada en donde tuviera que construir estaciones, corrales ó caballerizas. En este decreto no se mencionaba nada de fianza, y en caso de caducidad, la Empresa conservaría la propiedad de las obras que hubiere ejecutado.

La prodigalidad de estas enormes franquicias no fué suficiente para que la Compañía de la Louisiana cumpliera sus compromisos, no obstante que se le ampliaron nuevos plazos por decreto de 25 de Octubre de 1860. En consecuencia, hubo necesidad de declarar que esta concesión había caducado, como consta en un decreto expedido en Chihuahua con fecha 15 de Octubre de 1866. En este mismo decreto se hizo una nueva concesión á la *Compañía del tránsito de Tehuantepec*, quien obtuvo las mismas franquicias que su antecesora y contrajo idénticas obligaciones, y además, que garantizaría con 100,000 pesos en oro, que entregaría al Ministro mexicano en Washington á los noventa días de la fecha de expedido el decreto. El término de la concesión se redujo á sesenta años.

Esta Compañía de la Louisiana tuvo el mismo resultado que sus predecesoras, y no habiendo cumplido con las condiciones estipuladas, fué preciso declarar su caducidad, según consta en decreto de 26 de Agosto de 1867.

Aunque á grandes rasgos, he procurado informar al Senado de las diferentes concesiones que se han otorgado para llevar á efecto la construcción del ferrocarril por el Istmo de Tehuantepec. Esta tarea, que podrá parecer inútil tratándose de esa diversidad de concesiones, no lo es cuando se trata también de otro privilegio que se ha otorgado posteriormente. No obstante, creo como miembro de la comisión de Industria, á que me honro pertenecer, manifestar cuántas dificultades ha tenido que vencer el Gobierno mexicano y cuántos esfuerzos ha hecho para lograr la comunicación de los dos mares por su propio territorio.

Voy también á exponer al Senado lo más breve que me sea posible, las diversas concesiones que se han dado á D. Emilio La-Sère, las cuales se han estado reviviendo por una serie de decretos.

La primera concesión otorgada á La-Sère es de fecha 6 de Octubre de 1867, concediéndole una facultad que no se había dado á ninguna de las empresas anteriores, y era la de que podría aprovechar ó no la navegación del río Coatzacoalcos, lo cual importaba una gran ventaja para la Empresa, puesto que la eximia de los gastos que tendría que erogar para proporcionarse la entrada á la barra y aumentaba con el mayor tramo del camino los fletes y pasajes.

La Compañía que organizara La-Sère debería á los diez y ocho meses presentar los planos de la carretera y ferrocarril al Ministerio de Fomento para su aprobación, y á los seis meses de esta fecha comenzar las obras del ferrocarril y telégrafo, estando obligado á concluir cada año por lo menos quince leguas. La carretera debía estar terminada á los tres años de expedida la ley, y el plazo de la concesión era de setenta años contados desde la conclu-

sión del ferrocarril; pasado este tiempo, el Gobierno adquiriría la posesión y propiedad del ferrocarril, con el material rodante necesario y en buen estado. El Gobierno cedía á la Empresa una mitad de los terrenos baldíos que se encontraran á una legua de distancia de cada lado del ferrocarril, y además algunas otras concesiones á los buques de la Compañía que navegasen por el Coatzacoalcos. La Compañía estaba obligada á pagar al Gobierno el 15 por 100 de los productos líquidos de la Empresa y un real por cada pasajero y bulto de mercancías que transitaran por la vía. Las obligaciones de La-Sère serían garantizadas por una fianza de 100,000 pesos, otorgada á satisfacción de nuestro Ministro en Washington, que perdería en caso de la declaración de caducidad expresada en el art. 42 de la concesión.

No trascurrió mucho tiempo sin que pretendiera La-Sère nuevas concesiones, que obtuvo por decreto del Congreso de la Unión el día 2 de Enero de 1869. En él se le conservaron las concesiones hechas en el decreto anterior, y se le concedieron nuevos plazos, reduciendo á 8 por 100 el 15 que debía entregar al Gobierno. Se introdujo además la novedad de que una vez terminado el plazo para la concesión, el Gobierno tendría derecho á la propiedad del camino, mediante el pago de su precio por avalúo, perdiéndose la ventaja que se tenía en los contratos anteriores, de que terminado el plazo de la concesión, pasaría la propiedad al Gobierno sin pagar nada de indemnización; en el anterior decreto y en éste se obligó á pagar ó arreglar con D. Francisco Falconet lo que le daba la Compañía Sloo de los \$ 600,000 que le prestó, continuando el Gobierno sin responsabilidad alguna respecto á esta reclamación.

Se suponía que los fondos estaban

dispuestos para esta Empresa, que La-Sère contaba con recursos de las grandes plazas comerciales y que todo estaba listo para comenzar los trabajos, cuando de improviso se presenta este señor solicitando del Congreso de la Unión permiso y concesiones para abrir el canal de Tehuantepec. Recientes están estos hechos, y no se puede uno explicar cómo se ha podido abusar de nuestra candidez para que pudiéramos tomar á lo serio sus propuestas sobre asunto de tal magnitud. Muchos de nosotros hemos dado un voto de aprobación en tal sentido, y no acierto á explicar de qué medios se ha valido este hábil empresario para obtenerlos. Sin embargo, contó con el apoyo de personas que están consideradas como las más grandes eminencias políticas.

Pero sea de esto lo que fuere, lo cierto es que con fecha 14 de Diciembre de 1870, se concedió al Sr. La-Sère permiso para abrir un canal por el Istmo de Tehuantepec, bajo condiciones que no deben ocupar la atención de la Cámara, obligándose La-Sère á otorgar una fianza de 50,000 pesos, que no llegó á otorgar. En 22 de Mayo de 1872, solicitó y obtuvo una próroga de un año para los plazos que se le habían concedido á la Empresa para el reconocimiento y principio de las obras que había contratado. Inútil es manifestar que nada absolutamente hizo este empresario. Sin embargo, se le otorgó en 15 de Enero de 1874 otra próroga de un año á los plazos que se le dieron en 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870.

No me atrevo á calificar de avaricia el deseo de la Empresa por conservar esta concesión; pero lo cierto es que á pesar de esto se le concedieron nuevas concesiones con fecha 14 de Diciembre de 1874, y se le concedía también una subvención de 7,500 pesos por kilóme-

tro de camino construido. Nada se mencionaba del canal de Tehuantepec, limitándose solo este decreto á la prórroga de los plazos concedidos para la construcción del ferrocarril.

Esta rápida narración tiende á manifestar las facilidades que por parte de México han encontrado todos los empresarios de cualquier país que hayan sido por tal de llegar á obtener la inmensa ventaja de la comunicación interoceanica. Por esta razón se nota una tan gran variedad, á la vez que un espíritu benévolo y creciente siempre por parte de México, para llevar á cabo esta gigantesta obra que ha preocupado al comercio del mundo. Por esto se han multiplicado las concesiones desde la concedida de 1842 y sus ampliaciones posteriores, hasta la última otorgada á La-Sère, siendo esta última sin disputa la más onerosa.

Verdad es que la concesion hecha á Garay comprometia demasiado los intereses nacionales, sobre todo en aquella época; pero la que ahora se pretende revalidar, impone inmensos gravámenes á la Nación y nulifica casi por completo los beneficios que debía reportar México. Y si no, véase la cesion que se hace de terrenos en una zona inmensamente rica, la propiedad perpetua del camino por la Compañía, la reducción del tanto por ciento y la generosa subvencion de 7,500 pesos por cada kilómetro construido.

¡No ha sido todo esto dar más de lo que pidiera el más exigente!

Cuando se otorgó la concesion al C. Garay, el mundo comercial exigia un paso del uno al otro Océano, y esta necesidad era más suprema para el gobierno americano que acababa de adquirir la Alta-California y no tenia medio de comunicarse con su nuevo territorio. De aquí nacieron las mal dirigidas gestiones del gobierno americano. Por esto dijo alguna 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 que fuera accesible, y encontró el Istmo de Panamá, que si bien es más distante, es tres veces más corto que el nuestro. Posteriormente se ha creado en la vecina República el gran interés del ferrocarril del Pacífico, que, á pesar de todas sus dificultades, es puramente americano, y es seguro que el gobierno y el pueblo de aquella nacion, en vez de contribuir para la construcción de una obra semejante, han de procurar impedir la á todo trance.

Así que el comercio, parece que si no satisfecho con los dos pasos que tiene para el Pacífico, tampoco se preocupa por otro paso de las mismas condiciones, aun cuando pudiera mejorar mucho su servicio.

Lo que sí es indudable, es que se aceptaria por el comercio, y éste haria esfuerzos por lograr, que se abriese un canal que proporcionara paso franco á la marina. Para el logro de esta idea, tanto la comision de Industria, como el que habla, creen que seria fácil combinar los esfuerzos de los gobiernos europeos y americanos. Esta idea que se ha estudiado y se seguirá estudiando, tanto en lo general del proyecto, como en sus más pequeños detalles, no es ni puede ser el resultado del charlatanismo. Tiene la ciencia que determina de una manera precisa, si son preferibles las ciento y tantas esclusas que necesita el canal de Tehuantepec, al inmenso túnel que requiere el de Darien, ó las grandes dificultades é inmensos costos que exige el de Nicaragua.

A México le conviene por ahora impartir con profusion sus recursos para patentizar la conveniencia, posibilidad y ventajas relativas que tiene nuestro Istmo sobre cualquiera otro canal que se intentare construir. Este es sin dis-

puta el esfuerzo patriótico que se debe hacer con el fin de no dejarnos arrebatada esta grande obra por negligencia ó abandono. Tenemos ingenieros demasiado inteligentes que pueden dedicar sus estudios, no de un dia ó de un mes como se ha practicado hasta ahora, sino de mucho tiempo, para demostrar al mundo entero las ventajas de nuestra localidad. Si México abandona esta tarea á los extraños, lo más fácil será que resulte no solo pospuesto, sino que no llegue ni á figurar en ese gran concurso.

Nuestro Istmo tiene varias ventajas que se aprovecharian para la construcción del ferrocarril, el cual una vez concluido estableceria una competencia ventajosa para el comercio. Su más cercana proximidad á los grandes mercados y lo bondadoso de su clima, serian bastante aliciente para competir con el Istmo de Panamá y con el ferrocarril del Pacífico. México, pues, podia estudiar y combinar los medios de llevarlo á efecto; pero antes se debe averiguar si es más urgente y necesario á sus intereses, establecer la competencia con el Istmo de Panamá ó desarrollar en el interior de la República un sistema de ferrocarriles que se reclama como una necesidad de su existencia. Cuestion es esta bien difícil, que no es dable á mi insuficiencia poder resolver.

Voy á terminar, señores, haciendo una explicacion la más breve, pero acaso la más penosa, porque se refiere á la incapacidad de la Empresa solicitante. Se ha hablado mucho sobre este hecho en un terreno que no puede traerse á una discusion seria, porque no se podria justificar; pero eso que se ha hablado en todas partes y en todos los tonos, ha cubierto á la Empresa de desprestigio y es casi imposible se rehabilite. Suponiendo que todo lo que se ha dicho fuera falso, está fuera de toda

duda que la Empresa no inspira la menor confianza. En la vida social comun, cuando algun individuo no ha cumplido con lo que se ha comprometido, y vemos que ha faltado á sus promesas, nos apartamos de él y nos cuidamos de creer y de esperar en la verdad de sus ofrecimientos.

La Empresa La-Sère lleva nueve años de haber obtenido la concesion, y en este dilatado tiempo ni un solo hecho ha demostrado su intencion de cumplir. Lejos de esto, periódicamente ha venido solicitando y obteniendo nuevas franquicias á las que se le otorgaron primitivamente, y haciendo concebir nuevas esperanzas, con las cuales ha entretenido nuestra credulidad.

México, por la infraccion de los compromisos, ha adquirido derecho á una indemnizacion, calculada en 100,000 pesos, que fué la garantia otorgada á satisfaccion y por consiguiente bajo la responsabilidad del Ministro de México en Washington. Esta suma, que hace bastante tiempo debió entrar en las cajas nacionales, es la misma que hoy se nos ofrece como garantia del cumplimiento de nuevas estipulaciones, y además, se ofrece una nueva fianza de 100,000 pesos para dentro de ocho meses, la cual se otorgará en esta capital. Parodiando á Espronceda, se puede decir: ¡Una promesa más, qué importa al mundo!

La comision, por el más humilde de sus miembros, cree haber patentizado que la República no se ha detenido ante ningun sacrificio por tal de obtener la realizacion del camino á través del Istmo de Tehuantepec; asimismo que ha sido pródiga con la Empresa La-Sère, á quien ha concedido plazos y más plazos, gracias y más gracias, sin haber obtenido jamas por su parte recompensa alguna, y por esto nunca se le podrá juzgar de poco generosa y magná-

nima, si en esta vez ha querido ser justa.

Entrando al exámen de las razones que se han manifestado por el C. Ministro de Fomento para inclinar el ánimo de la Cámara en favor de la próroga que se solicita, manifestaré: Que el plazo por el cual se solicita la próroga no es más que de ocho meses.

No creo que la duracion del plazo sea la que ha de animar á la Cámara para conceder una próroga que es inconveniente conceder, como ya lo he demostrado. Así es que sean ocho meses, un año ó el tiempo por el que se haga la próroga, es lo mismo, porque siempre sucederá lo que ha estado sucediendo hace ya tantos años.

Otra de las razones que principalmente existen para no conceder la próroga ni por los ocho meses que se solicitan, es la de que el mismo C. Ministro de Fomento nos ha dicho que existe una comision nombrada por el gobierno de los Estados-Unidos, con el objeto de reconocer los trazos y ver cuál es al que presta su apoyo; el gobierno americano nos ha dicho tambien que la Compañía de vapores de Panamá ha entrado en convenios con la Compañía del ferrocarril, con objeto de tener un ferrocarril propio. Hay, además, otra consideración, y es que el Sr. Lerne ha propuesto que se hagan nuevos reconocimientos de trazos para ver por cuál de ellos es más conveniente y favorable la comunicacion interoceánica.

Pues bien, señor, ¿cuál sería el resultado que se obtuviera, si la comision encargada del estudio del trazo, viniera á declarar que el trazo más ventajoso era el que pasara por el Istmo, y que las ventajas que se obtuvieran fueran para el país, sin que se crea por supuesto que ellas superarán ni siquiera fueran iguales á las que se tenían el año de 48 en que solamente se daban quince millas por solo el derecho

de tránsito por el Istmo de Tehuantepec? Pues el resultado sería que dentro de ocho meses las cosas estarían en el mismo estado.

En las diferentes conferencias que la comision ha tenido con el C. Ministro de Fomento, se nos han hecho por su Señoría algunas objeciones, á las cuales debo dar pública contestacion para que se vea lo poco fundadas que ellas son.

Se ha dicho por el C. Ministro de Fomento que nada se pierde en esperar otros ocho meses á la actual Compañía, supuesto que en el largo período de 67 á la fecha no se ha presentado nadie á solicitar la construccion ya del ferrocarril, ya del canal interoceánico.

Esta objecion no prueba absolutamente nada, en razon de que las diferentes concesiones que se han otorgado siempre ha sido á la misma Compañía, que de período en período ha sacado nuevas prórogas, nuevas concesiones, y siempre en cada una de ellas destruyendo, acabando por completo con todas las ventajas que la Nación habia adquirido.

Si ahora se nos dijera que se habia declarado caduca la concesion, que se habian dado ventajas para los que nuevamente la solicitaran y que no se habia presentado nadie, entonces sí se fenderia razon para decir que no se habia presentado nadie; pero cuando ni un solo dia ha estado esta empresa libre, cuando la actual Compañía no la ha dejado ni un momento, no se puede venir á dar como buena razon el que no haya habido solicitantes.

Para concluir réstame solamente llamar la atencion de la Cámara sobre que mientras más han sido las concesiones que se han venido haciendo, más han sido las desventajas para la Nación.

Así es que la actual concesion no tiene ni un solo lado bueno por el cual merezca ser prorogada, y por lo mismo

suplica al Senado que se sirva dar un voto de aprobacion al dictámen que ha presentado consultando no es de aprobarse el proyecto de ley venido de la Cámara de Diputados, en que se próroga la concesion otorgada al Sr. Lerne para construir un ferrocarril á traves del Istmo de Tehuantepec.

El C. SECRETARIO.—Se pregunta á la Cámara si el negocio es de gravedad. No lo es.

¿Está suficientemente discutido?

Lo está.

A peticion del C. Azpíroz se pregunta en votacion nominal si se aprueba.

Votaron por la afirmativa los CC. Aguirre, Astiazarán, Balandrano, Blanco, Carvajal, Cervantes, Clavería, Cueto, Dondé, Fernandez, Flores, García, Hernandez, Izunza, Jáuregui, Lira, Lláven, Mendoza, Mercado, Núñez, Parada, Peniche, Peon Contreras, Perales, Ramirez Juan José, Ramirez José H., Robert, Rojas, Ruelas, Saavedra, Salas, Velez, Verdugo, Vicencio y Viezca.

Por la negativa los CC. Azpíroz y Rincon.

Por la afirmativa 36.

Por la negativa 2.

Queda aprobada la primera proposicion.

El mismo SECRETARIO.—Está á discusion la segunda proposicion, que dice:

“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.”

No hay quien pida la palabra.

En votacion económica, ¿se aprueba? Aprobada.

A la Cámara de Diputados para los efectos constitucionales.

El C. AZPÍROZ, secretario.—La comision de Poderes ha presentado un dictámen, que termina con la siguiente

PROPOSICION.

“Es primer senador suplente por el Estado de Colima, el C. Adolfo B. Carsi.”

¿Se toma inmediatamente en consideracion este dictámen?

Está tomado.

Está á discusion.

No hay quien pida la palabra.

En votacion económica, ¿se aprueba? Aprobado.

El mismo SECRETARIO.—Se nombra en comision á los CC. Saavedra y secretario Peon Contreras, para introducir al salon de sesiones al C. Carsi, con objeto de que preste la protesta de ley.

Introducido el C. Carsi y verificado el acto de la protesta, ocupó su respectivo asiento.

El C. PRESIDENTE.—Se levanta la sesion.