Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO

"EL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y EL DERECHO INTERNACIONAL"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

ROSSANA GUERRERO ROSAS

MEXICO, D. F. 1981

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

I N D I C E

CAPITULO IV

SITUACION DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC EN TRATADOS-INTERNACIONALES.

CAPITULO V

ANTECEDENTES HISTORICOS LEGISLATIVOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC.

CAPITULO VI

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC EN EL DERECHO VIGENTE - MEXICANO.

CAPITULO VII

EL REGIMEN INTERNACIONAL DE LOS CANALES INTEROCEANICOS EN LA DOCTRINA.

I N T R O D U C C I O N.

Básicamente abordaremos temas que consideramos de importancia, en el capítulo primero haremos un recorrido por el aspecto histórico, tomando en consideración que todo tiene una razón de ser, un origen; ello nos sirve para comprender el porque de la situación actual. Posteriormente, en el capítulo siguiente daremos a conocer sus aspectos geográficos, el porque del interés del tema en diversas épocas de la humanidad. Seguiremos con el estudio, aunque sea de manera breve de los canales interoceánicos de mayor importancia en el globo terráqueo; no sin mencionar la relación del Canal de Panamá y la posibilidad de la apertura de uno en nuestro territorio en la misma época; los problemas, régimen y situación por la que atraviezan actualmente los Estados que se encuentran en esa situación. De que manera se ha visto el Istmo de Tehuantepec en los diversos tratados Internacionales, básicamente el Tratado de la Mesilla y su artículo VIII, los Tratados de Tránsito y Comercio y el de la Liberación de la Servidumbre de Paso, que tantos problemas le ocacionó a nuestro país. De manera general y para entender mejor nuestro tema de estudio, estudiaremos las diferentes leyes, decretos y Constituciones a través de las épocas de la historia. Ya en el capítulo sexto estudiaremos la relación que tiene nuestro derecho vigente con nuestro tema de estudio; para concluir de manera final en el aspecto doctrinal de los canales interoceánicos.

P R O L O G O

Cuando repasé los amplios temas del Derecho Internacional Público llamó mi atención en particular la problemática de los canales interoceánicos y de allí derive reflexiones alrededor del Istmo de Tehuantepec.

El Istmo de Tehuantepec, al centro del continente americano, tiene una posición geográfica privilegiada que podría ser utilizada por nuestro país para facilitar o incrementar el tráfico marítimo y el comercio internacionales.

Hemos sentido la intuición de que el Istmo de Tehuantepec debe ser resguardado como territorio mexicano, y por ello no simpatizo con la apertura de un canal interoceánico, sino con la creación de una ruta de comunicación terrestre con fines de comunicación interoceánica.

De igual manera, reitero mi agradecimiento al Dr. Carlos Arellano García por la fina atención y ayuda que me ha proporcionado a lo largo de la presente investigación.

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC.

1.- Epoca hispánica.
2.- Epoca colonial.
3.- Epoca independiente.
4.- Epoca contemporánea.

1.- EPOCA HISPANICA.- Al iniciarse la conquista española, la zona del Istmo de Tehuantepec adquiere gran importancia, por la facilidad que presenta para el tráfico interocéanico; se hicieron diversos estudios y se formularon proyectos para la apertura de un canal interoceánico, que las cortes de Cádiz en 1514 dispusieron se abriera.(1)

La escasa separación de los dos océanos debió atraer la atención; ya que en 1521 Hernán Cortes se preocupa por la comunicación entre los dos mares, (2) de tal manera, que en las Cartas que le manda al Emperador Carlos V, le manifiesta que el lugar donde se unen más los dos grandes mares, es la zona de Tehuantepeque, lugar al que le llama "El Secreto del Estrecho".(3) Sin embargo, las malas condiciones para el anclaje en Tehuantepec, desvían el tráfico hacia Acapulco.

---

(1) " Diccionario Enciclopedico U. T. H. E. A" Tomo IX Unión Tipográfica, Ed. Hispano - Americana, México 1952, pág. 1195

(2) " Gran Enciclopedia del Mundo" Durvan S.A., Editores, Tomo XIV, Bilbao 1967 Ed. Marín pág. 1039

(3) Sodi Alvárez Enrique " Istmo de Tehuantepec ", Talleres Gráficos de la Nación México 1967; pág. 60

Ya desde entonces se palpaba la importancia que tenía el hecho de que existiera en Tehuantepec la parte más angosta del Territorio Nacional, por medio de la cual se podría facilitar la navegación y comercio marítimo.

En el año de 1528 el portugués Antonio de Galvao, manifiesta de igual manera la posibilidad de abrir un canal por los Istmos de México, Nicaragua o el Darién Meridional. (4) Como lo veremos a través del estudio del presente trabajo, en México lo más que se logró fué la construcción de un ferrocarril a través del ya mencionado Istmo; no así en Panamá, ya que en 1914 se abre a la navegación marítima el Canal que se encuentra ubicado en su territorio.

Sabemos que desde la época de la conquista, a través de los diversos estudios que se hicieron para ubicar el territorio, se vió la posibilidad de comunicar al Atlántico con el Pacífico, de tal manera, que nuestro tema de estudio reviste históricamente vital importancia, siendo posteriormente motivo de tenaces discusiones y polémicas para nuestro país.

2.- EPOCA COLONIAL.- En el año de 1771, una comisión de Ingenieros se preocupa por realizar nuevos estudios geográficos del Istmo de Tehuantepec. (1) Desde 1789 se abre ya un camino por tierra, que conduce desde el puerto de Tehuantepec al embarcadero de

---

(4) Jaramillo Levi Enrique. " Una explosión en América : El Canal de Panamá " Siglo XXI, Editores Méx., S.A. 1976, 1a. Ed. pág. 28

(1) " Gran Enciclopedia del Mundo " Tomo XIV pág. 1048

la Cruz, y a través del Río Coatzacoalcos se forma una comunicación comercial entre los dos océanos. (2)

El 23 de mayo de 1803 procedente de Guaymas, llega a Acapulco, Alejandro de Humboldt, y el 3 de enero de 1804 remite al Virrey Iturrigaray un libro que contiene las Tablas Geográficas y Geográfico-Políticas del Reino de la Nueva España. (3) Posteriormente le comenta personalmente que la parte de Mexique en que se unen los dos océanos, El Atlántico y el Mar del Sur, es la zona del Istmo de Tehuantepec, situado al sureste del Puerto de Veracruz, es el punto de Nueva España en que el continente presenta menor anchura. Tiene una distancia de 45 leguas (304 Km), las fuentes inmediatas de los ríos Coatzacoalcos y Chimalapa parecen favorecer el proyecto de un canal de navegación interior. Para la apertura del canal interoceánico Humboldt propone nueve posibilidades, considerando que sería imprudente cavar canales en el Istmo de Tehuantepec o en el de Panamá si no se tomasen en cuenta. Naturalmente, que a pesar de las posibilidades de creación de una ruta transoceánica, el problema no pasa a mayores.

3.- EPOCA INDEPENDIENTE.- Al independizarse nuestro país, se siguen los estudios tendientes a la apertura de un canal interoceánico a través del Istmo de Tehuantepec y los Estados Unidos, se interesaron en construirlo. (1) La primera Conferencia de las vías interoceánicas en América aparece en el Congreso de Panamá en 1826. El interés de los Estados Unidos por los Istmos estratégicos se manifestó en 1835, por medio de una resolución del Senado Norteamericano, recomendando al Presidente que abriera negociaciones con los gobiernos de las otras Naciones, en particular de Centroamérica y Nueva Grana-

(2) Sodi Alvárez Enrique.
Ob. Cit., pág. 60

(3) Sodi Alvárez Enrique
Ibidem pág. 60

(1) Diccionario Enciclopédico
V. T. H. E. A., Tomo IX pág. 1195.

da, con el objeto de proteger por medio de un tratado a los individuos o compañías que tomarán a su cargo abrir las vías ltransístmicas.

1824 es un año de importancia para la apertura de una vía interoceánica, ya que es precisamente el año, en que el gobierno de México envía una expedición para estudiar el istmo, dicha expedición la comanda el Coronel Juan de Orbegozo, quien sugiere la construcción de un camino o ferrocarril; por otro lado, el Gobierno del estado de Veracruz patrocina los trabajos de exploración del Istmo de un grupo que comanda Tadeo Ortíz, quien a la vez recomienda la construcción de una carretera.

Por Decreto de 28 de junio de 1824, (2) el Congreso General Constituyente reconoció las deudas contraídas por el Gobierno Virreinal hasta el 17 de septiembre de 1810, y entre otros, prometió pagar los gastos de la expedición que el gobierno organizó para averiguar la posibilidad de una comunicación entre el Océano Atlántico y el Pacífico a la altura del Istmo de Tehuantepec.

Influido por los escritos de Alejandro Von Humboldt que subrayaba la importancia de un camino que atravezará el istmo de Tehuantepec, el gobierno de la República Mexicana en 1824 había convocado a contratistas para la construcción de una vía férrea a través del mencionado Istmo; de tal manera que, este es el primer intento en la historia de México para la construcción de una comunicación transoceánica.

Pero no es sino hasta 1842, en el mes de marzo cuando Santa Anna firma la concesión para la construcción de un canal y ferrocarril a través del Istmo de Tehuantepec, a favor del español José Garay (3); la concesión de 1o. de marzo la transcribimos de ma

---

(2) Sodi Enrique.
Ibidem pág. 72

---

(3) González Ramírez Manuel.
" El Codiciado Istmo de Tehuantepec "
Colección Metropolitana
Núm. 18 Complejo Editoral
Mexicana S.A. de C.V., Méx.
pág. 37

nera literal, en el capítulo relativo a antecedentes legislativos; los puntos más soblesalientes son los referentes a la libertad de tránsito para todas las naciones, neutralización de la ruta, el derecho de cobro por uso de la misma que se otorga al concesionario por cincuenta años, expropiación de todos los terrenos necesarios pagando por ellos al empresario, no debiendo efectuarse más que los que se encuentren a un cuarto de milla de la obra, cesión de baldíos, colonización de extranjeros hasta 10 leguas a cada lado de la ruta. Solo que Garay no realiza las obras tal y como se estipulaba en el contrato, y el 28 de diciembre del mismo año, Santa Anna le amplía un año el lapso autorizado para la excavación del canal.

El 9 de febrero de 1843 se declaró por Decreto que cualquiera concesión hecha en años anteriores sobre baldíos en la región sobre el futuro camino, que no se hubiera aprovechado hasta entonces, se incluían en la concesión. De igual manera, se ordenan a los estados de Veracruz y Oaxaca para que dieran posesión de los mismos terrenos a José Garay. Otra ratificación y otra prórroga se decretó por dos años más el 5 de noviembre de 1846, estando México en plena guerra con los Estados Unidos; sólo que el 21 de agosto de ese mismo año, Garay había hecho arreglos sobre traspaso con la firma Manning y Mackintosh asociados con la casa londindense John Schneider y Cía., para poder presionar a México si no se le prorrogaba su contrato voluntariamente; Mackintosh era cónsul general inglés en México. Por otro lado, se indicó el interés de los Estados Unidos para construir una ruta por Tehuantepec; de tal manera, que el día 7 de enero de 1847, cuando los norteamericanos preparaban su desembarco en Veracruz, se extendió en México en escritura pública el traspaso de la concesión que José Garay había ofrecido a la firma inglesa ya mencionada, cediéndoles los terrenos a 10 leguas a cada lado del río Coatzacoalcoas hasta su confluencia con el Malatengo para su colonización aceptando el gobierno mexicano esta operación el 9 de julio.

Mientras tanto, los Estados Unidos al perder por lo pronto Tehuantepec, aprueban rapidamente el Tratado que tenían firmado con Colombia, intercambiándose ratificaciones el 10 de junio de 1848.

Posteriormente, los cesionarios ingleses transfirieron sus derechos a cuidadanos de los Estados Unidos, como lo notificó al gobierno del Presidente Herrera por conducto de su ministro de Relaciones Don José María de Lacunza, en nota de 20 de junio de 1849; el Ministro de los Estados Unidos Mr. Nathan Cliffordk, que decía: " Como tengo entendido que los privilegios concedidos por el contrato (Garay),

han sido confirmados y prorrogados por varios Decretos subsiguientes, espero confiadamente en que el gobierno mexicano se daría cuenta que sería injusto cualquier desconocimiento de esos derechos, adquiridos por ciudadanos americanos bajo circunstancias tan bien calculadas para incitarlos a lanzarse con su capital a esa empresa. No obstante estas favorables impresiones con relación a la buena fé de México, el infrascrito cree, que con el objeto de evitar cualquiera mala inteligencia sobre la materia, es su deber poner en conocimiento de V. E., que el gobierno de los Estados Unidos tiene ciertas aprensiones de que el gobierno de México no se halle ni ahora ni en el futuro libre de influencias que tiendan a anular dicho contrato, principalmente, si no únicamente, por que ciudadanos de los Estados Unidos están interesados en él y en los privilegios que asegura. Si tal fuese la verdad, tal medida no dejaría de ser vista por el presidente de los Estados Unidos como prueba de un ánimo que se sea completamente de las relaciones pacíficas existentes entre los dos países, y del espíritu y aún de la letra de los tratados que se fijan en esas relaciones".

Lo anterior daría la pauta a los Estados Unidos a tratar de negociar nuevamente la apertura de la vía interoceánicas, intento que había fallado en el Tratado de Guadalupe Hidalgo.

Es también en 1849, cuando la Compañía The Tehuantepec Railway Company de Nueva Orléans, adquiere el privilegio de Tránsito en la ruta. Sus directivos, Peter A. y Louis Eugéne Hargous, armandos expediciones exploradoras : la primera que visita la zona del Pacífico, y la segunda que examina la ruta terrestre; sólo que apenas tienen tiempo de localizar una línea de ferrocarril, mientras que los estudios del canal estan en proceso. Dicha compañía no adelanta en ningún aspecto.

En 1850, Inglaterra y los Estados Unidos, tratan de resolver amigablemente el problema de la cuestión istmica, por lo que el 19 de abril de ese año, firman el Tratado de Transacción, Clayton- Bulwer, mediante el cual, aparece por primera vez la zona istmica mexicana, en un documento extranjero. De esa manera, los Estados Unidos volvían a tratar el tema del Istmo de Tehuantepec, aunque de manera indirecta; el artículo 1o. de dicho Tratado, establecía que ninguno de los dos países firmantes obtendrían o mantendrían contrato exclusivo sobre cualquier canal que cruzará Centroamérica, ni lo fortificaría ni colonizaría en sus inmediaciones, ni asumirían ninguna clase de dominio sobre los países correspondientes. Estos principios se hicieron extensivos a los ferrocarriles que se construyeran con el mismo propósito y Tehuantepec quedaba incluído en el Tratado . Para

entonces los Estados Unidos tenían la urgencia de la ruta transoceánica y a través de la "Panamá Railroad Company", el 28 de enero de 1855, inauguran su ferrocarril interoceánico.

Haciendo una síntesis diremos: Manning y Mackintosh teniendo en su poder la concesión para la apertura de la vía interoceánica, la traspasan al norteamericano Louis Hargous el 27 de octubre de 1848, sabían que les quedaba un poco más de un mes del último plazo de dos años concedido por el Decreto de Salas de 5 de noviembre de 1846, para que diera principio a las obras de construcción de la vía, ya que de no empezarse, la concesión se rescindía por incumplimiento. Aún así, no hacen nada; y no es sino hasta el 13 de enero de 1849 cuando Manning y Mackintosh solicitan al gobierno mexicano se les reconozca como cesionarios de Garay en todos los derechos de la concesión; México no otorga el reconocimiento solicitado y declara que la concesión había caducado. Por otro lado, el norteamericano Louis Hargous había vendido la concesión con el poder que tenía de los ingleses, a la firma de su hermano el senador Peter A. Hargous y asociados de Nueva York con fecha 5 de febrero de 1847, o sea tres meses después del término. Los Estados Unidos aprovechándose de esta circunstancia trataron de hacen valer esos "derechos"; si México hubiera decidido no prorrogar dicha concesión, estaba actuando dentro de sus atribuciones soberanas, así que Peter Hargous se dirigió al Congreso Americano el 6 de febrero, y el 30 de abril del mismo año, el Secretario de Estado dirigía una carta a su Ministro en la capital mexicana redactada con mucha habilidad, a favor de la casa Hargous, la cual es dada a conocer en México el 20 de junio. El 11 de julio del mismo año, México en contestación a la Carta del 6 de febrero, por medio de su Secretario de Relaciones Interiores y Exteriores, niega que la concesión haya sido nulificada, aludiendo de que en caso de que ésta se anulara sería por el incumplimiento de las obligaciones contraídas; que en cualquier caso México se encuentra interesado en la construcción de la obra, por considerarla benéfica, y que si no se confirmara la concesión Garay, se extendería una nueva con el objeto de garantizar el cumplimiento de la obra; México no tan sólo no negaba la confirmación de la concesión, sino incluso se comprometía a la creación de un nuevo convento, lo cual acarrearía a nuestro país, un sinnúmero de problemas y dificultades en el futuro. Para el mes de agosto los Estados Unidos ya pensaban en la creación de un Tratado con México respecto al Istmo de Tehuantepec. Para principios de 1850, se organiza en Nueva Orleans una compañía que se denominó "The Tehuantepec Railroad Company of New Orleans", con un capital de nueve millones de dólares, tres de los cuales se destinarían a acciones liberadas a pagar a Hargous y

socios, el valor de la concesión que se trasmitía a la compañía, convirtiéndose Garay en accionista de la empresa, y aunque esta ejecutó numerosos actos nunca se pudo organizar legalmente por impedimento de las leyes del estado de Luisiana, así que los ciudadanos norteamericanos no podían alegar haber sufrido daños económicos, sino se les confirmaba la concesión. Dicho de esta manera, eran fuertes intereses políticos los mezclados en el asunto, ya que si obtenían la firma de un Tratado que diera a los Estados Unidos el derecho a obrar con bastante libertad de la ruta que se construyera, no tenía importancia alguna quien fuera el constructor. De ésta manera y, por instrucciones de Washington, se inician negociaciones para la firma del tratado.

El 23 de abril de 1850 se lleva a cabo la celebración del Tratado Clayton- Bulwe, entre los Estados Unidos e Inglaterra; pero no es sino hasta el 22 de junio del mismo año cuando los Estados Unidos firman con México un Tratado con el objeto de llevar a cabo la comunicación interoceánica.

El Tratado Clayton Bulwe de manera proteccionista, menciona por primera vez en la historia de nuestro país la zona istmíca de Tehuantepec ; en dicho documento, tanto los Estados Unidos como Inglaterra se obligaban entre otras cuestiones a :

" A no ocupar, ni colonizar, ni fortificar, ni ejercer dominio alguno sobre Nicaragua, la Costa de la Mosquita, Costa Rica, ni ninguna otra parte de la América Central. A no levantar fortificaciones en la vía marítima que se construyere ".

" A no ejercer sus buenos oficios por el gobierno de la región istmíca del continente para que facilitara su construcción ".

" A no extender invitaciones a otros gobiernos, de tal manera que el mayor número posible de países, al interesarse en una empresa de tan magno interés universal, contribuyeran a mantener su más absoluta universalidad ".

" Así mismo a estudiar su protección a rutas practicables en Panamá y Tehuantepec ". (4)

---

(4) Sodi Enrique
Item. pág. 103

Este es el primer antecedente que tenemos acerca del Istmo de Tehuantepec a nivel internacional; pero, no es sino hasta el 22 de junio de 1850, (5) cuando los Estados Unidos de Norteamérica celebran con nuestro gobierno un Tratado con el objeto de llevar a cabo la comunicación interoceánica por el Istmo, dicho Tratado será estudiado en su oportunidad, por lo cual solo nos limitaremos a mencionarlo.

El 1o. de enero de 1851 el Presidente Herrera, informaba al Congreso acerca de los Tratados que había celebrado nuestro país con los Estados Unidos, uno de los cuales se refería al paso por el Istmo de Tehuantepec; un año más tarde el General Arista informaba al Congreso de México nuevamente sobre el asunto del paso por Tehuantepec mismo que no es resuelto sino hasta pasado un año. (6) Por otro lado, la concesión otorgada originariamente a Don José Garay sufre tantos altibajos, que varias veces es traspasada a diversas compañías inglesas y norteamericanas. (7) El 25 de enero de ese mismo año, se lleva a cabo la firma del Tratado de 23 de junio del año anterior, incluyendo las reformas al mismo realizadas en nota con fecha 24 de agosto de 1850, mismas que estudiaremos al realizar la investigación del Tratado de 1850. El 22 de mayo de 1851, el Gobierno declara prorrogada la concesión Garay; debido a las cuestiones internas que regían al país en aquella época, el Gobierno mexicano el 3 de junio de 1851 hace una invitación a los técnicos de " The Tehuantepec Railway Company " a abandonar el país, siendo que di

(5) " Los Presidentes de México ante la Nación de 1821 a 1966 ". Cámara de Diputados. 1966, Vol. 1, pág. 669

(6) González Ramírez Manuel. Ob. Cit. pág. 37

(7) Sodi Enrique. Item. pág. 75

cha compañía era la que tenía interés en la apertura de la Vía intero ceánica. La Cámara rechaza de manera tajante la celebración del Tratado del Istmo de Tehuantepec, y así lo da a conocer el 7 de abril de 1852; dicho rechazo, tiene respuesta, ya que en mayo del mismo año el Gobierno de Mariano Arista expide un Decreto, total mente revolucionario para su época, que tienda a reservar, por lo menos en parte, para manos mexicanos la construcción de la ruta interoceánica, por medio del cual, quedaba abierta la posibilidad de la apertura por canal a través del multicitado Istmo. Es en 1870, cuando el Gobierno vende, en $ 600,000.00 la concesión para construir una vía istmica de ferrocarril al inglés Falconnet, solo que por discrepancias entre los accionistas se ven interrumpidas las obras. De igual manera, se otorga a "The Bhuantepec Railroad Co.", la concesión mencionada, se realizan algunos trabajos y levantamientos, pero por falta de cumplimiento de los términos dicha concesión se anula.

No es, sino hasta el 21 de marzo de 1853, en la presidencia del General Lombardini cuando México se libra de la servidumbre de paso que tenía otorgada al Gobierno de los Estados Unidos, el cual todavía no es ratificado; siendo el 30 de abril del mismo año cuando se publica la noticia de que se ratifica el Tratado de Neutralidad relativo al paso por Tehuantepec. Viendo los Estados Unidos que no habían logrado nada respecto a Tehuantepec, enfocaron su interés a otra parte importante del territorio de la República, celebrando el Tratado de Amistad de 30 de diciembre de 1853, también llamado tratado de la Mesilla, cuya importancia se palpa en el artículo VIII, que estudiaremos más adelante; se amplia el Tratado Santanista y se constituyó un nuevo Tratado llamado Mc. Lane- Ocampo, en el que son planteados a la vista, y en medio de las condiciones económicas e internacionales que prevalecierón en aquella época; dicho documento contenía 13 artículos, 11 de los cuales se referían al problema del paso interoceánico, de ahí su importancia. (8) Es el 18 de julio de 1854, cuando se aprueba el Tratado de la Mesilla.

En 1857, se otorga una nueva concesión; ahora, a la "Louisiana Tehuantepec Company,", realizando nuevos estudios y levantamientos; en 1859, se llevan a cabo reformas a dicha concesión.

(8) González Ramírez. Manuel Ibidem, pág. 101

El 14 de diciembre de 1859, se lleva a cabo la firma del Tratado de Tránsito y Comercio por medio del representante mexicano Melchor Ocampo y el estaunidense Roberto Mc. Lane.

Continuan las reformas a la ya reformada concesión de 1857 y 1859 en 1860.

Al paso de la historia nuestro istmo ha sido punto codicioso de los Estados Unidos de Norteamérica, por la cercanía que existe entre uno y otro oceano; así tenemos que, una expedición de la United State Survey al mando de Robert Wilson Shufeldt desembarca en las Costas del Golfo de México, al cual se le incorporan tres ingenieros mexicanos designados por el Gobierno, quienes realizan estudios tendientes a la apertura de un canal interoceánico. Por otro lado, " The Tehuantepec Railroad Company" el 20 de diciembre de 1870 consigue del gobierno mexicano una nueva concesión para construir un canal o un ferrocarril, o ambos; su presidente Simon Stevens trata de obtener el apoyo de la " Interoceanic Canal Comission" para la construcción del Canal, quien afirma que las condiciones no podrían ser más favorables para la construcción del canal.

Tomando en consideración la importancia que empezó a adquirir el establecimiento de vías férreas en nuestro país que comenzó a manifestarse en 1860, en 1878 se otorga a Edward Learned de Nueva York, la primera concesión para construir el ferrocarril interoceánico de Tehuantepec, la cual establece entre otras cuestiones que los trabajos deberían realizarse en el término de tres años, obligándose el Gobierno a conceder una subvención de $ 7,500.00 por Km, construído. En los tres primeros años pactados se construyerón solamente 75 Km., razón por la cual se canceló la concesión y después de que ambas partes se sometieron al arbitraje, el Gobierno pagó al contratista la cantidad de $ 127, 000.00 plata mexicana y $ 1,500 dólares.

En 1880 un ingeniero norteamericano, James Buchanan Eads, presento al Ministro de Fomento General Carlos Pacheco un plan para construir un ferrocarril de dimensiones colosales. Buchanan proponía la construcción de una obra ferroviaria que superara el canal marítimo existente en Panamá, la existencia de puertos en el Golfo de México y Pacífico, en los cuales se recogiesen los barcos completamente cargados, los transportara por tierra en un proyecto de 13 a 16 horas, de uno a otro océano, listos para seguir navegando, por medio de un-

sistema de doce vías y un costo de $ 50,000,000.00 de dólares. (9) Porfirio Díaz le concede la concesión en 1881, la cual establece que las obras deberán realizarse en un plazo no mayor de 12 años, (10) sólo que los inversionistas norteamericanos que lo apoyaban, le retiraron su ayuda, viendo esta situación, Porfirio Díaz tiene que afrentar dicha responsabilidad y habilita a Don Delfín Sánchez como contratista funcionario Público, y por medio de un contrato le confía la construcción del ferrocarril por Tehuantepec; sólo que, las condiciones económicas son muy precarias y dicha empresa no funciona; al conciliarse este contrato, Don Delfín Sánchez recibe un millón oro y 2,670 179.40 plata mexicana.

Carlos Pacheco, Ministro de Fomento General en 1882, como colaborador del presidente Díaz, se considera la persona idónea para continuar las obras del ferrocarril a través de Tehuantepec, así que tras breve charla con Porfirio Díaz, éste decide su construcción, solicitando un empréstito de 27 millones de libras esterlinas destinadas a terminar el ferrocarril, pero debido a cuestiones de mal administración, dicha empresa también fracasa. (11)

El 14 de octubre de 1888, se conviene con el General Edward Mc. Murdo en la construcción del ferrocarril interoceánico.

Definitivamente, tal parecía que el anhelo de Porfirio Díaz de construir una vía que uniera oriente con occidente a través del istmo de Tehuantepec, por medio de una vía interoceánica, no se iba a lograr.

Del emprestito solicitado a Berlín y Londres de 27 millones, sólo quedaban 2 millones de pesos plata mexicana; con lo cual S. Stahhope (ingles), H. H ampson y L. Carthell (norteamericanos)

---

(9) Sodi Enrique. Item pág. 123

(10) Sodi Enrique. Item pág. 124

(11) Sodi Enrique. Item. pág. 126

aceptan continuar las obras interrumpidas por medio de la comunicación ferroviaria en México, logrando de esa manera unir Coatzacoalcos y Salina Cruz por una vía interoceánica; aunque con grandes deficiencias ya que hubo de ser reconstruido totalmente con posterioridad. El 11 de noviembre de 1899, el Poder Legislativo aprueba una iniciativa del Ejecutivo en el sentido de que la casa S. Person & Sons Ltd. explote el ferrocarril y explore los dos puertos mediante una concesión durante 51 años a Mr. Pearson.

4.- EPOCA CONTEMPORANEA .- Concluídas las obras de rehabilitación del ferrocarril, éste se transforma en el mejor del país; por su equipo, técnica del transporte y necesidad de tráfico. El negocio Pearson obtiene el 25 % de sus beneficios y el Gobierno Mexicano el 75 %. En la construcción del ferrocarril y el acondicionamiento de Coatzacoalcos y Salina Cruz como puertos terminales, Porfirio Díaz invierte 120 millones de pesos. Por otro lado, Pearson invita a " The American Hawaii Co " a que revise su política transportista y que elija a Tehuantepec en lugar de Cabo de Hornos, como ruta para su comercio. A pesar de que dicha compañía rechaza la invitación, por considerarla insegura, Pearson no se desanima e incluso, invierte de su patrimonio personal la cantidad de 13 millones de pesos; de lo cual, el Gobierno Nacional obtiene el 33 % de las acciones de la Compañía naviera, acciones que en 1915 le produjeran dividendos por valor de 8 millones de pesos .(1) Así pues, Salina Cruz es elegido como puerto terminal en el Pacífico, por concesión de fecha 16 de mayo de 1902, por medio de su actuación se reconstruyen puentes y se reacondicionan vías; substituyendo el acero a la madera; llevándose a la zona técnicos, trabajadores y equipo; con lo cual, el viejo equipo es desechado.

Hubo que esperar hasta principios del siglo XX para que allí se desarrollara una corriente comercial; la creación de un ferrocarril a través del Istmo y la habilitación de sus terminales marítimas : Puerto México (Coatzacoalcos) en el Golfo, y Salina Cruz en el Pacífico, en sustitución de Tehuantepec, dan vida a esta ruta que permite llegar con una gran economía de tiempo al lado occidental de América Central. (2) El reconstruido ferrocarril interoceánico de Tehuantepec, es abierto a la circulación a principios de 1907.

---

(1) Sodi Enrique.
Item. pág. 132

---

(2) "Gran Enciclopedia del Mundo "
Tomo XIV pág. 1039

Dos sucesos históricos son los que provocan el ocaso del desarrollo económico del sistema y comercio transoceánico creado por Díaz: la revolución y la eliminación de Tehuantepec como posibilidad geográfica norteamericana para la apertura de un canal marítimo y en consecuencia la opción en favor de Panamá. Con lo cual, Pearson abandona el país regresando a Londres, siendo derribado Díaz por la revolución maderista.

No es sino hasta el 14 de abril de 1937, cuando se lleva a cabo la celebración de un tratado con los Estados Unidos, mediante el cual, se deja sin validez el de 30 de diciembre de 1853 (Tratado de la Mesilla), documento que reviste gran importancia hasta esa fecha, y en especial el ya citado artículo VIII.

Definitivamente, la posibilidad de la apertura de un canal interoceánico a través del Istmo de Tehuantepec, ha sido motivo de múltiples estudios a lo largo de la historia; así el 27 de abril de 1939, salió publicado en los diarios mexicanos la noticia de la apertura de un canal en el suelo nacional. (3) Debido a un proyecto de canal discutido en Washinton a través de Tehuantepec, para lo cual se invertiría la cantidad de ochenta millones de dólares, mediante una proposición hecha por el norteamericano Tinkham; incluso al proyecto estuvo en manos de la comisión del Canal Mexicano, designada por el Congreso Americano. Afortunadamente a pesar de las diferentes gestiones que hizo el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica a través de sus representantes no pudieron conseguir nada.

(3) "Gran Enciclopedia del Mundo"
Tomo XIV pág. 480

---

(3) Ver Periódico Universal de los días 20 y 27 de abril; 17 de mayo; 14 de julio de 1939.

CAPITULO SEGUNDO

ANTECEDENTES GEOGRAFICOS

1.- Oceanos.

2.- Istmos

3.- Canales

4.- Situación geográfica

1.- OCEANOS.- Para el hombre, el mar ha sido considerado siempre como un factor de vital importancia, no tanto como proveedor de alimentos, sino como vía de acercamiento entre hombre y pueblos.

Por otro lado, el mar ha provocado grandes ansias de saber y de conquista entre la humanidad. Con el comercio y la guerra en la antiguedad se da un gran auge a la navegación; ya en la Edad Media, con los grandes descubrimientos geográficos, el hombre se preocupa por estudiar los mares desde un punto de vista físico, de tal manera, que a mediados del Siglo XIX, se crea la Ciencia del mar: Oceanografía, en la cual se incluyen ciencias como Hidrología, Biología Marina, Biología Pesquera, etc.

El océano es la parte más importante de la biosfera por su volumen y extensión superficial. La palabra océano se emplea para designar enormes extensiones de agua, que de modo ininterrumpido y continuo rodean las masas continentales.

Etimológicamente, océano proviene del latín oceanus: inmensa y dilatado mar que cubre la mayor parte de la superficie terrestre. (1) Los griegos emplearon la palabra para designar una corriente de agua profunda o un extenso mar, que circundaba la tierra. (2)

(1) " Diccionario de la Lengua. Española " Ed. Espasa Calpe, Madrid 1970, 19 Ed. pág. 934

(2) Enciclopedia Ilustrada Cumbre, tomo 9, Ed. Cumbre Máx., 1965 , pág. 190

En las primeras épocas de la humanidad, los grandes mares aislarón al hombre y a unos pueblos de otros; al surgir la navegación y transformarse los mares en factores de enlace entre pueblos, se le da una gran importancia al comercio marítimo.

Al tenerse un escaso conocimiento de la tierra en el aspecto geográfico, se tiene la idea confusa en la antiguedad de las aguas europeas del Atlántico del Norte y suponían que las masas de agua estaban separadas y divididas entre sí. Con los grandes descubrimientos geográficos se llega a la conclusión de que el mar se encuentra constituido por inmensas extensiones de agua, a las cuales se les empieza a dar el nombre de océanos.

Posteriormente, a principios del Siglo XVI, los autores dividen a los océanos en tres: Atlántico, Indico y Pacífico; posteriormente se agregan el Glacial Artico y el Glacial Antártico.

La ecología marina surge a finales del Siglo pasado, con el nombre de oceonografía biológica; en los últimos tiempos y junto a los estudios ecológicos clásicos viene prestándose creciente atención a tareas de pura Ecología aplicada, tendientes a mejorar por los más diversos procedimientos el medio marino; se pretende de igual manera realizar explotaciones de los recursos marinos de forma adecuada y evitar así mismo actuaciones que puedan degradar el ecosistema, como serían los residuos industriales, vertidos de crudo, etc..

Una gran parte de la población mundial vive del mar, hubo una época en la historia de la humanidad, en la que el dominio del mar significó el dominio de la tierra.

En todo tiempo, la capacidad humana para surcar los océanos, para hacer del mar una vía segura para el acarreo de mercancías y gentes ha sido un índice inequívoco de desarrollo de poderío económico y político. La tradicional relación entre el hombre y el mar se manifiesta sobre todo en las actividades económicas de la pesca y del transporte marítimo; el mar ha sido siempre vía de tránsito, fuente de recursos, lugar de deporte y descanso, etc..

Existen pueblos y Naciones que viven de cara al mar, como sería el caso de nuestro territorio, el cual consta con 9903 Km. de litorales, (3) ya que se encuentra ubicado entre los dos grandes océanos que existen: el Atlántico y el Pacífico, situación que sin duda es privilegiosa. El estudio de nuestros litorales ha sido siempre de gran interés, ello es muy importante, ya que nos ayuda al mejor aprovechamiento de nuestros recursos naturales; ahora bien, no sólo es rica en cuanto a especies acuáticas sino que es abundante en relación a los medios de comunicación que nos ofrecen. Las rutas marítimas Nacionales ponen en contacto los puertos del país, con otras Naciones, teniendo los puertos del Golfo de México, mayor tráfico que las rutas del Océano Pacífico. Las rutas marítimas Internacionales comprenden las del Golfo de México y Mar de las Antillas; y las del Océano Pacífico. Las primeras se extienden de Tampico a Galveston, Nueva York y principales Puertos europeos (Liverpool, Rotterdan, Hamburgo, Saint Nazarire, Bilbao); de frontera a Nueva Orleans; de Progreso a la Habana y Nueva York. Las del Pacífico se dirigen principalmente a San Francisco, Estados Unidos de Norteamérica y Panamá.

Desde fines del siglo pasado, el tráfico marítimo internacional de nuestros puertos se realiza con barcos extranjeros pertenecientes a grandes empresas navieras de los Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Alemania, España, Japón, etc..

En cambio, el tráfico Marítimo Nacional o de Cabotaje es de vital importancia para el desarrollo de nuestra economía, se lleva a cabo en barcos costeros, pertenecientes a nuestra naciente flota marítima nacional.

Entre los principales puertos mexicanos tenemos: sobre el Golfo de México, el de Coatzacoalcos, Veracruz y por el lado del Océano Pacífico el de Salina Cruz, Oaxaca. Como se puede deducir, dos grandes puertos unen al llamado Istmo de Tehuantepec, de ahí la importancia de nuestro tema central de estudio.

---

(3) Cordero, García y Santín, "Geografía de la República Mexicana" Ed. Herrero 3a. Ed. Méx. 1971, pág. 14

La importancia de los océanos para el transporte es de sobraconocida, tomando en consideración que cubren más del 70% de la superficie terrestre, y que junto con los ríos, lagos y aguas subterraneas forman lo que se llama Hidrósfera.

2.- ISTMOS.- Istmo es la lengua de tierra que une dos continentes o una península con un continente. (1)

En nuestro territorio tenemos ubicado el Istmo de Tehuantepec, que se encuentra donde geográficamente termina América del Norte y empieza Centroamerica; va de Salina Cruz, en el Estado de Oaxaca, a Coatzacoalcos, en el Estado de Veracruz.

Con el propósito de reducir ciertas rutas marítimas y facilitar la navegación, algunos Istmos han sido cortados, construyendo canales interoceánicos; como sería el caso del Canal de Panamá, Suez y Kiel, de los cuales nos ocuparemos de estudiar más adelante.

3.- CANALES.- Desde el punto de vista etimológico, canal proviene del latín canales, que significa cauce artificial por donde se conduce el agua para dar salida o para diversos usos, en otra acepción significa el estrecho marítimo, que a veces es obra de la industria humana. (1)

Canal es la Vía de agua artificialmente construída que es utilizada para la navegación y que pone en comunicación dos mares, dos ríos, o bien un río con el mar.

(1) Diccionario de la Lengua Española pág. 762

(1) Diccionario de la Lengua Española, pág. 240

Cabe hacer la distinción con respecto a los estrechos; los cuales son vías acuáticas naturales, pasos angostos que comunican dos secciones de los grandes mares.

Tanto los canales como los estrechos son considerados como vías acuáticas, las cuales pueden ser internacionales; si los ríos, canales o estrechos son utilizados de manera substancial por las marinas mercantes o de guerra pertenecientes a estados que no poseen orillas en dichas vías. (2) De igual manera, se puede tratar de vías acuáticas nacionales cuando dichos canales cruzan el territorio de un sólo estado, forman parte integrante del territorio del mismo y se encuentra bajo el imperio de su soberanía.

Para determinar que normas de derecho van a ser las aplicaciones para el perfecto funcionamiento de un canal es necesario tomar en cuenta : 1.- Si existen Tratados Internacionales celebrados al respecto ; de ser así, serán aplicables las disposiciones del mismo.

2.- En caso de no existir, queda sometido a la soberanía del estado ribereño.

3.- Se suele establecer un régimen de internacionalización por vía convencional, cuyo objeto no es el sustraer el canal internacionalizado a la competencia del estado ribereño, sino imponer ciertas obligaciones encaminadas a facilitar el paso de navíos extranjeros.

Así pues, los canales revisten gran importancia ya que acortan las distancias entre los grandes mares, en México se pensó en la apertura de un Canal, al nivel del Istmo de Tehuantepec, incluso se elaboraron una serie de proyectos tendientes a la comunicación transístmica, lo cual como ya veremos más adelante dió lugar a una serie de problemas en la historia de nuestro país.

---

(2) Baxer " Vías Acuáticas Internacionales, Leyes, Instituciones y Control " pág. 58

Los tres canales de mayor reelevancia internacional son : Suez, Kiel y Panamá, llamados interoceánicos, ya que ponen en comunicación dos océanos. (3)

4.- SITUACION GEOGRAFICA.- El Istmo de Tehuantepec se encuentra ubicado entre la Bahía de Campeche en el Atlántico y en el Golfo de Tehuantepec, en el Pacífico ; tiene una anchura de 235 Km. y se extiende entre los Estados de Veracruz y Oaxaca ; en la Costa del Atlántico esta el puerto de Coatzacoalcos y en la del Pacífico el de Salina Cruz ; ambos se comunican por ferrocarril y carretera. (1)

Istmo de Tehuantepec, es el nombre que recibe el estrechamiento mayor del territorio de México y el más septentrional de América Central, entre el Atlántico y el Pacífico, en línea recta.

Geográficamente se puede descomponer en tres partes

1.- La planicie costera del Golfo de México, drenada por el Río Coatzacoalcos.

2.- La parte montañosa, de escasa altura en general (Cumbres de Chiuela, Cerro Atravezado) y,

3.- La planicie costera del Pacífico, a la que llega el Río Tehuantepec, pero que esta bañado principalmente por los Ríos Uuchitán y Ostula.

El Río de Tehuantepec desemboca por el Pacífico por la Bahía de la Ventosa ; su cuenta mide 10,566 Km^2 y se calcula su es-

(3) Diccionario de la Lengua Española pág. 755

(1) Gran Diccionario Enciclopedico Ilustrado, Tomo VI, Selecciones del Reader's Digest, Barcelona 1971, pág. 472

currimiento anual en 1585 millones de M^3; se llama en su nacimiento de la Ciénega, y después recibe el de Mijangos antes de su confluencia con el San Carlos. (2)

La importancia que reviste el citado Istmo es palpable de manera inmediata; a principios del siglo XVI al iniciarse la conquista española adquiere gran importancia, ya que facilita el tránsito transoceánico.

Existen actualmente tres líneas de ferrocarril en Oaxaca, entre ellas las del Istmo, que pasa por Ixtepec y Tehuantepec antes de llegar a Salina Cruz, Oaxaca; la carretera panamericana atraviesa todo el estado de noroeste a sureste pasando por Huajuapán, Oaxaca; Tehuantepec y Juchitan. De igual manera, existe a la vez de Tehuantepec a Salina Cruz y a Coatzacoalcos a través del Istmo. (3)

Precisamente la estratégica situación geográfica que tiene el Istmo de Tehuantepec, ha dado lugar a que se haya pensado en otra época en la unión de los dos grandes mares, en virtud de que se acortan distancias para el tráfico principalmente del comercio.

Inclusive, como lo estudiaremos en el capítulo respectivo, se llevaron a cabo una serie de concesiones y contratos tendientes ya no tan sólo a una vía interóceanica terrestre, sino la apertura de un canal interocéanico; cuestión que la causo al Estado Mexicano uno de los más graves problemas de su Historia.

---

(2) Diccionario Enciclopedico U. T. H. E. A., Ob Cit., pág. 1195.

---

(3) Zepeda Tomas
" La República Mexicana, Geografía y Atlas ".
Ed. Progreso S.A., Máx. 1970.
Pág. 134

CAPITULO TERCERO :

LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL EN CANALES INTEROCEANICOS.

1.- Canal de Suez.
2.- Canal de Panamá.
3.- Canal de Kiel.

1.- CANAL DE SUEZ.- Hace aproximadamente 4000 años, los antiguos egipcios construyerón canales navegables a través del Istmo de Suez, en una franja de tierra que separa a Egipto de Asía Occidental, (1) sólo que en el año de 767 D.C., con la invasión de los árabes estos caen en desuso. De igual manera, Napoleón ya pensaba en la creación de mejoras a las rutas marítimas, uniendo al Mar Mediterraneo con el Mar Rojo.

Por otro lado, el francés Fernando de Lesseps en 1824, consigue la cooperación del Gobierno egipcio para la apertura del proyecto de realización del Canal de Suez, en aquel entonces Egipto se encontraba bajo el mando del Tercer hijo de Mohamed Alí.

En 1856 se inician los trabajos relativos a la construcción del canal, bajo la supervisión de Fernando de Lesseps, el cual establece como base de operaciones un Puerto artificial en Port - Said, y abre unas acequías desde el Nilo hasta el Istmo para abastecer el agua dulce a 20,000 trabajadores.

El proyecto consistía en la apertura de un Canal de 9 metros de profundidad, partiendo del Norte hacía el Sur, que unese los lagos situados en esa dirección.

---

(1) Selecciones del Reader's Digest " El gran Libro de lo asombroso e inaudito " Ed. Reader's Digest, Méx. 1976 1a. Ed., pág. 167

De los años 1863 a 1869 la mano de obra va siendo sustituída por dragas mecánicas y equipos de excavación. En octubre de 1869 cruza a través del Istmo el primer trasatlántico, buque de ensea ña francesa Louise - et- male.

El Canal es abierto a la navegación en 1869, con lo cual Egipto se convierte en una de las principales vías de comercio internacional y centro de atención y atracción para Europa, y camino hacia el Imperio Británico de las Indias. Sólo que la creación del Canal trae como consecuencia una crisis financiera y, en 1876, se crea una caja de la deuda extranjera con una confiscalización dual de Inglaterra y Francia. (2)

La regresión en Egipto abre las puertas a las fuerzas de la denominación mundial, y los monopolios y las financieras internacionales concentrán sus actividades en la excavación del Canal del Suez; encontrándose el Canal de Suez en manos anglo-francesas, Nasser (3) empieza a ver la posibilidad de nacionalizarlo, para tal efecto lleva a cabo el planteamiento y contra ataque en el más absoluto de los silencios, convenciendo a compañeros y amigos y así no dejar opción alguna a gobiernos extranjeros; de esa manera, el 24 de julio reúne a sus militares de confianza, entre ellos al Coronel Mohmud Yunes, al que le encarga prepare un plan de acción para apoderarse de la administración y control del Canal, y llevar a cabo el golpe definitivo la noche del 26 de julio del mismo año. En la fecha indicada, y en la inmensa Plaza de Mohamed Alí en Alejandría, habiéndose reunido una gran multitud que espera una importante comunicación de Nasser, este les habla de Fernandind de Lesseps y denuncia el colonialismo hipotecario, a la vez toma el Canal en nombre del pueblo, diciendo que el Canal será de Egipto y dirigido por egipcios. De esta manera, el Canal se encuentra en poder del Coronel Mohmud Yunes y sus comandos que han realizado la operación sin el menor percanse. (4)

---

(2) Genios y Lideres de la historia, Vol. X
Ediciones Moratan S.A.
Bilbao España 1980, pág. 16

---

(3) Nasser de origen egipcio emprendedor de la nacionalización del Canal de Suez.

---

(4) Genios y Lideres de la historia Ob. Cit., pág. 130

Características del Canal de Suez :

1.- Tiene una longitud de 160 Km.
2.- Une al Mar Mediterraneo con el Mar Rojo.
3.- Va desde Post - Said a Suez.
4.- Es un Canal situado en el continente Africano.
5.- Fue abierto en territorio egipcio, por una compañía privada cuando Egipto era un estado vasallo de Turquía.
6.- Obra dirigida por el francés Fernando de Lesseps.
7.- Abierto a la navegación el 17 de noviembre de 1869, mediante una concesión hecha por 99 años, cuyo mayor accionista llego a ser el Gobierno Inglés.

En cuanto a su Régimen Jurídico, tenemos que el Canal de Suez, se encuentra regido por dos Textos legales. Los Dos Decretos otomanos, de 1854 y 1856, que concedían su explotación a la Compañía Universal del Canal de Suez, y la Convención de Constantinopla de 1888.

Características Generales relacionadas a la zona del Canal:

1.- En 1854 Fernando de Lesseps, constructor del Canal, expuso por primera vez al Virrey de Egipto Said Pacha, la cuestión de la construcción de una vía acuática a través del Istmo de Suez. (5)

2.- En 1856, el 26 de julio se lleva a cabo la nacionalización del Canal por el gobierno egipcio.

3.- En 1888, se firma la Convención de Constantinopla, representada por Turquía, las grandes potencias europeas, (6) España y los Países Bajos, en la cual se establecían los siguientes principios :

---

(5) Baxter, Ob. Cit., pág. 65

---

(6) Gran Bretaña, Alemania, Austria, Francia, Italia y Rusia. pág. 68

A.- Libertad de Navegación comercial en todo tiempo (Tiempo de paz y guerra).

B.- Libertad de paso para los barcos de guerra, siempre y cuando no efectúaran paradas, ni desembarcáran tropas ni material.

C.- La neutralización del Canal, el cual no podía ser bloqueado ni atacado en tiempo de guerra.

Los firmantes de la Convención se interesarón más que nada por la obtención del derecho del libre paso, mientras que Egipto permanecía bajo una ocupación británica temporal, que cada vez parecía ser más permanente por el transcurso de los años.

4.- La Compañía Universal de Canal Marítime de Suez, era una Sociedad Anónima, organizada para construir y explotar un Canal Marítimo de gran navegación a través del Istmo de Suez (7).

5.- De un total del 100 %, un 44.18 eran acciones británicas y el resto propiedad de inversionistas privados franceses y de otros países ; la administración, según los Estatutos de la Compañía, estaba integrada por 16 Directores ; nueve de los cuales eran británicos, 5 egipcios, un holandés y un estaunidense . Los británicos fuerón los que usarón principalmente la vía interocéanica por el curso de los años. Posteriormente, en 1949 se reconoce la presencia de cinco directores egipcios en el Consejo de Administración, debido a exigencias de éstos.

Por otro lado, el domicilio administrativo se establece en París, donde un personal francés realiza sus actividades bajo la Dirección del Gerente General ; con una Agencia en Londres y una Delegación de la Compañía en Nueva York.

El mantenimiento y conservación del Canal era supervisado por un Triunvirato de funcionarios formados por un Jefe de Servicios Administrativos, un Jefe de Tránsito y un Ingeniero en Jefe. Las rela -

(7) Baxter. Ibidem, pág. 69

ciones con el Gobierno egipcio erán mantenidas por mediación de un agente superior de la Compañía en el Cairo, que desempañaba las funciones que hoy en día podríamos equiparar a las de un embajador.

6.- Como resultado de la Primera Guerra Mundial en 1914, los poderes que Turquía tenía sobre Egipto, son transferidos a Inglaterra, y por medio de un Tratado de Alianza entre Inglaterra y Egipto de 26 de agosto de 1936, se fija un régimen de colaboración. En el Artículo 8o. de dicho Tratado, se autorizaba a la Gran Bretaña a mantener fuerzas militares y aéreas en la vecindad del Canal con objeto de asegurar su protección, sin que ello constituyese de modo alguno una ocupación. Pero en las dos guerras mundiales Inglaterra violó este acuerdo, y en 1948 permitió a Egipto que lo violara también por su enfrentamiento contra Israel. (8)

Por medio de un Acuerdo Anglo- Egipcio de 27 de julio de 1954 se preveé la evacuación de las fuerzas británicas, en un plazo de 20 meses, estacionadas en la zona del Canal (84,000 hombres). Sin embargo la base de Suez, deberá ser puesta de nuevo a disposición de Inglaterra en caso de que Egipto, Turquía o los Estados miembros de la Liga Arabe Unida, sean atacados por una potencia extranjera. El 26 de julio de 1956 la Compañía del Canal fue expropiada por el Gobierno egipcio, dando lugar a la intervención anglo-franco-israelí. Fecha desde la cual Egipto administra la Compañía del Canal, manteniendo el principio de Libertad de Navegación.

El 21 de septiembre de 1956, se constituyó una " Compañía de usuarios del Canal de Suez ", formada por 18 estados, que representan el 90 % del tránsito del Canal.

7.- En 1967, con la guerra entre Israel y los Países Arabes, el principio de Libertad de Navegación no se aplica a Israel, constituyendo así, una violación a dicho principio de la manera siguiente :

A.- Prohibición absoluta a barcos de otras nacionalidades, que transporten mercancías de Israel.

---

(8) Genios y Lideres de la historia. Ibidem pág. 131

B.- Igual prohibición a todos los barcos israelíes a atravezar el Canal.

C.- Por otro lado, las mercancías con destino a Israel erán confizcadas.

8.- Desde la guerra de 1967, el Canal de Suez se encuentra cerrado a la navegación; siendo la más perjudicada la República Arabe Unida, ya que se ve privada de los ingresos que le proporcionaba; y no para la navegación internacional, que prefiere la utilización de barcos gigantescos, dándole la vuelta al Cabo de Buena Esperanza.

2.- CANAL DE PANAMA.- La idea de apertura de un Canal interoceánico a través del Panamá es bastante antigua; de tal manera, que ya Hernán Cortés en 1521 mencionaba a Carlos V, la preocupación que tenía de unir el Atlántico con el Mar del Sur. Posteriormente en 1528, el portugues Antonio Galvao manifestaba la posibilidad de abrir un Canal por los Istmos de México, Nicaragua o el Darién Meridicional. (1) Posteriormente Fernando el Católico manda a construir un camino a través del Istmo, el cual se lleva a cabo con grandes sacrificios, lo que sirve de base al florecimiento de Panamá. Por otro lado, en 1529 Alvaro Saavedra cumpliendo órdenes de Carlos V, levanta los primeros planos para la construcción de un Canal por Panamá. Fuerón los Ingenieros flamincos que envío Felipe II los primeros que, basados en un estudio serio juzgarón practicable un Canal por el Istmo de Darién; sólo que Felipe II desecha este proyecto posteriormente, tomando como base la frase biblica: " El hombre no separará lo que Dios unió ". Durante los siglos XVI, XVII y XVIII se repitierón las recomendaciones que aventureros y exploradores presentaban a sus respectivos gobiernos. Años después, las grandes potencias se disputarían su dominio.

El Canal de Panamá fué abierto a la navegación mundial el 15 de agosto de 1914. Desde ese día, más de 460,000 naves y más de 2,000 millones de toneladas han transitado por el Canal.

Los ahorros que ha producido a la navegación y a los consumidores de todo el mundo son enormes y como resultado de su apertura se han creado nuevos mercados internacionales y nuevas industrias. Su posición geográfica lo convierte en punto clave para el progreso de la América Latina.

---

(1) Jaramillo Levi, Ob. Cit., pág. 28

La operación del Canal y el Gobierno Civil de la zona del Canal no implican costo alguno para el contribuyente norteamericano.

La Compañía del Canal de Panamá cubre el costo de todas sus operaciones, paga los intereses sobre la inversión inicial y devuelve a los Estados Unidos el costo neto del Gobierno Civil que incluye servicios médicos y de salubridad pública.

La Compañía del Canal de Panamá atiende la vía interoceánica y actividades conexas, mientras que las funciones civiles son responsabilidad del Gobierno de la zona del Canal. Ambas son dependiencias del Gobierno de los Estados Unidos. El gobernador de la zona es también presidente de la compañía del Canal.

La Compañía funciona bajo una Junta Directiva nombrada por el Secretario del Ejército, quien representa al Presidente de los Estados Unidos en la supervisión de la Empresa del Canal.

A pesar de que el diseño básico del Canal es el mismo que cuando abrió en 1914, se le han hecho mejoras físicas y se han establecido nuevos procedimientos para responder a las crecientes demandas del tráfico marítimo mundial. Actualmente el Canal atiende más tráfico y naves más grandes, en menor tiempo que en cualquier época de su historia. Con otras mejoras del mismo tipo que se han hecho en el pasado, sin la inclusión de obras mayores, como nuevas exclusas o cauces, el Canal estará capacitado para atender los aumentos en el tráfico que se pronostican para la mayor parte del resto de éste siglo.

El Canal de Panamá tiene 81 Km. de largo, de aguas profundas, una al Atlántico con el Pacífico, va desde Colón a Balboa, se encuentra abierto en territorio panameño, por una concesión hecha por el Gobierno de Panamá a los Estados Unidos por un período de 100 años. Los trabajos fuerón iniciados por una Compañía francesa (1882-1888), al mando de Fernando de Lesseps, dicha compañía fracasa, debido a desastrosas inundaciones y desprendimiento de tierra, así como enfermedades causadas por las inclemencias del clima tropical y los escándalos financieros; los trabajos son continuados y terminados por los Estados Unidos bajo la dirección del General Goethals, entre 1904 y 1914; el Canal tiene una superficie de 1430 Km^2, la parte principal es la faja de 50 millas de largo por 10 de ancho, que rodea al Canal propiamente dicho.

Al terminar la gran obra del Canal de Panamá se otorga una recompensa especial al General Goethals. El Presidente de los Estados Unidos lo nombró primer gobernador de la Zona del Canal de Panamá. Desde entonces cada gobernador ha sido escogido entre los oficiales del Cuerpo del General Goethals, para un período de cuatro años.

La administración de la Vía acuática corresponde al Director Marítimo, quien invariablemente es un Oficial de la Armada de los Estados Unidos, su período administrativo es de tres años. Se necesitan de igual manera muchos especialistas para la Administración del Canal; casi 10,000 panameños trabajan en agencias relacionadas con el Canal.

Como antecedentes al Primer Tratado celebrado con el objeto de la construcción de un Canal Interoceánico en Panamá, tenemos que Panamá pertenecía a Colombia. Estados Unidos lleva a cabo el 12 de diciembre de 1846, la celebración del Tratado de Amistad y Comercio Mallarino-Badlak con Colombia, el cual en su artículo 35 concedía a los Estados Unidos el derecho de tránsito por la Ciudad de Panamá, asumiendo el Gobierno norteamericano la obligación de garantizar la soberanía colombiana provocada por las actividades inglesas en Belice y en la Costa de Mosquitos de Nicaragua, que amenazaba su provincia panameña, y ante la negativa de Inglaterra a firmar un acuerdo con ella sobre el particular. (2) En 1898 durante la guerra de Cuba, los Estados Unidos apreciarón en todo su valor la necesidad de un Canal, cuando tuvierón que enviar un buque de guerra Oregón de San Francisco a la Habana a lo largo de 21,000 Km.

Es en 1903, cuando los Estados Unidos obtienen el control permanente del Canal de una faja de 16 Km., para el futuro Canal a cambio de 10,000,000 de dólares. A partir de 1913, los Estados Unidos entregarían a Panamá 250,000 dólares al año y se comprometían a garantizar la Independencia del país.

---

(2) " Zorrilla Luis G.
Historia de las relaciones entre México y Estados Unidos de Norteamerica.
1800 .- 1958 ", Biblioteca.
Porrúa Núm. 29,
Ed. Porrúa, 2a. Ed., Méx.
1966, 2a. parte, pág. 120

En cuanto a su régimen jurídico tenemos que se encuentra en una serie de instrumentos internacionales y derecho público interno de Panamá y los Estados Unidos, los que principalmente son: (3)

1.- El Segundo Tratado de Hay Pauncefote de 18 de noviembre de 1901.

2.- El "Spooner Act" de 28 de junio de 1902.

3.- Tratado Hay-Banau-Varilla de 18 de noviembre de 1903.

4.- La "Panamá Canal Act", de 24 de agosto de 1912.

5.- Las "Recles and regulation of the Panamá, Canal and the approaches therito", de 9 de julio de 1914.

6.- Tratado de 7 de septiembre de 1917, entre Panamá y los Estados Unidos.

7.- Las nuevas normas de 25 de septiembre de 1925.

8.- La "Canal Zone Act", de 1934.

9.- Declaración conjunta entre Panamá y Estados Unidos, de 7 de febrero de 1934.

10.- Tratado General de Amistad y Cooperación entre la República de Panamá y los Estados Unidos de 2 de marzo de 1936.

11.- El Tratado Alfaro-Hill de 1936.

12.- Convenio sobre bases de 18 de marzo de 1942.

13.- Arreglo sobre las bases de 1942, de 10 de diciembre de 1947.

14.- Tratado de Mutuo entendimiento y Cooperación entre la República de Panamá y los Estados Unidos, de 25 de diciembre de 1955.

15.- Nota histórica por medio de la cual Panamá rompe con los Estados Unidos de 9 de enero de 1964.

16.- Declaración Conjunta de 3 de abril de 1964.

17.- Proyectos de Tratados entre Panamá y los Estados Unidos de 3 de abril de 1967.

18.- Declaración Conjunta de 8 puntos, de 7 de febrero de 1974.

19.- Tratado de 7 de septiembre de 1977, entre Panamá y los Estados Unidos.

20.- El Derecho Constitucional Panameño.

---

(3) Fraga Itubarde Manuel.
"El Canal de Panamá", pág. 101

Todos estos documentos tienen gran importancia, ya que en ellos se denota la clara tensión entre la función geográfica del Istmo y el imperativo político de la integridad Nacional.

A continuación, trataremos de dar a conocer los puntos fundamentales de los documentos más trascendentales relativos a la materia en cuestión.

El Segundo Tratado de Hay- Pauncefote de 18 de noviembre de 1901 celebrado entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos, el cual estipulaba que serían aplicados al Canal de Panamá, los principios en vigor para el Canal de Suez.

Libertad de Tránsito en todo tiempo, ciertas restricciones a barcos beligerantes, posibilidades a los Estados Unidos de mantener en la zona del Canal fuerzas militares para mantener el orden; también por medio de éste Tratado, el Gobierno Británico reconoce a los Estados Unidos, la administración del Canal, con la obligación de establecer un régimen de libertad.

Por medio del Tratado Hay-Banau-Varilla, se obtiene la concesión de la zona del Canal, la cual se lleva a cabo después de que termina la insurrección de la provincia colombiana de Panamá contra el Gobierno Central de Colombia, donde se incluyen las siguientes disposiciones fundamentales. (4)

Los Estados Unidos garantizan y mantendrán la independencia de la República de Panamá.

Concesión a los Estados Unidos de derecho a perpetuidad, el uso, ocupación y control de la zona de la tierra y de tierra cubierta por agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal de 10 millas de ancho, una banda de seguridad de cinco millas a ambos lados; excepto las Ciudades de Panamá y Colón.

---

(4) Jaramillo Levi, Ibidem pág. 329

Panamá cede a los Estados Unidos, el derecho, poder y autoridad soberana dentro de la zona del canal.

Derecho del Gobierno de Panamá a transportar por el canal naves, tropas y elementos de guerra en todo tiempo, sin pagar derechos de ninguna clase.

Derecho de los Estados Unidos a emplear en caso necesario fuerzas armadas para la protección del Canal.

Así pues, existen bastantes documentos tendientes a legislar la zona del Canal de Panamá; en el Tratado General de Amistad y Cooperación entre la República de Panamá y los Estados Unidos de 2 de marzo de 1936 (5), donde en su artículo 1o. se deroga el 1o. del Tratado de 1903, relativo a la garantía de Independencia concedida por los Estados Unidos; entre otras estipulaciones, ambos países se comprometen a tomar de común acuerdo medidas de prevención y de defensa en caso de conflicto internacional.

En el Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación celebrado entre la República de Panamá y los Estados Unidos el 25 de enero de 1955, (6) se conviene en su artículo 3o., la abrogación del monopolio ejercido a perpetuidad por los Estados Unidos, de acuerdo al artículo V de la Convención de 18 de noviembre de 1903.

La lucha que sostiene Panamá por más de 60 años, contra injusticias por la Convención suscrita el 18 de noviembre de 1903, culmina con sucesos sangrientos el 9 de enero de 1964; lo cual causa la ruptura de relaciones diplomáticas entre el Gobierno de Washington y el de Panamá, a través de la llamada " Nota histórica por medio de la cual Panamá rompe con los Estados Unidos ". (7)

---

(5) Jaramillo Levi, Item. Pág. 339

(6) Jaramillo Levi Item., pág. 348

(7) Jaramillo Levi Item. pág. 356

El 3 de abril de 1964, por medio de una Declaración Conjunta, los Estados Unidos y Panamá vuelven a establecer relaciones Diplomáticas y designan embajadores para eliminar conflictos.

Después de tres años de negociaciones, el Ministro de Relaciones Exteriores de Panamá (Ing. Fernando Elita) y los negociadores panameños presentan Tres Proyectos de Tratados simultáneamente, (8) cuyos títulos son : Tratado del Canal de Panamá, Tratado de defensa del Canal de Panamá y su Neutralidad, y Tratado para la construcción de un Canal a nivel del mar por Panamá. Proyectos en los que se fija un término a la concesión de Estados Unidos, sobre el Canal y un aumento económico a Panamá, proyectos rechazados en 1967.

El 7 de febrero de 1974, anuncian conjuntamente el Secretario de Relaciones Exteriores de la República de Panamá (Juan Antonio Tack) y el Secretario de Estado de los Estados Unidos (Henry A. Kissinger), la Declaración de Ocho puntos Básicos para resolver el problema:

Abrogación del Tratado de 1903 ; así como sus enmiendas, al concertarse un nuevo Tratado sobre el Canal Interoceánico.

Eliminar el concepto de perpetuidad.

La terminación de jurisdicción de los Estados Unidos en territorio panameño, terminará de acuerdo a los términos del nuevo Tratado.

El territorio panameño sobre el cual se encuentra situado el Canal será devuelto a la jurisdicción de Panamá.

Panamá tendrá una participación justa y equitativa de los beneficios derivados de la operación del Canal.

De igual manera participará de la Administración del Canal, de acuerdo al Nuevo Tratado.

---

(8) Jaramillo Levi
Item pág. 359

Ambas Repúblicas participarán en la protección y defensa del Canal, de acuerdo al nuevo Tratado.

Previsión de nuevas obras para la ampliación de la capital del Canal, de acuerdo al nuevo Tratado.

El 7 de septiembre de 1977, se lleva a cabo la firma del Tratado sobre el cual Panamá recuperaría la soberanía sobre la zona del Canal.

Como se puede observar, todos los documentos relativos al Canal de Panamá se refieren en gran parte a un aspecto político económico, para lo cual es necesario hacer un examen de los mismos; la zona fué otorgada a perpetuidad; no fué cedida ni arrendada en ningún caso; se autoriza el control, ocupación y uso de la misma, pero de ninguna manera se renuncia a la soberanía, aunque se otorguen todos los derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y ejercitarían si fuesen los soberanos del territorio, ello con total exclusión del ejercicio por parte de la República de Panamá de tales derechos de soberanía, poder y autoridad (de acuerdo al artículo 3o. del Tratado de Hay-Banau-Varilla de 18 de noviembre de 1903).

Los tribunales estaunidenses han sostenido que la zona del Canal pertenece a los Estados Unidos, pero que no forma parte del mismo, lo cual da lugar a muy variadas interpretaciones. (9) Desde 1904 Panamá ha sostenido de una manera firme la tesis de que la soberanía le corresponde, ya que todo derecho no concedido de manera expresa es suyo. De igual manera, los panameños afirman que no existe concesión, sino arrendamiento en la zona del Canal. Por otro lado, la administración tiene características especiales diferentes a las que poseen las propiedades norteamericanas. Basicamente podemos hablar de criterios de índole técnica y militar por parte de los Estados Unidos, tendientes a la protección y seguridad de la zona. La Comisión creada por la Ley Spoiner funciona en forma mediocre, de 1904 a 1908; poco a poco (1908-1912), el presidente de la misma, el Ing. Goethals, fué asumiendo la totalidad de las funciones y la comisión para ser asesora suya. En 1912 este proceso se completo al crearse el cargo de gobernador del Canal de Panamá.

(9) Fraga I. Manuel pág. 104
Ob. Cit.

Los problemas fundamentales que existen entre la zona y la República de Panamá son básicamente de tipo económico: La competencia del comercio en la zona con el normal panameño; la cuestión del Canon Anual y, el monopolio de las comunicaciones transístmicas.

El llamado Convenio-Tratado de 1904 pretendió resolver el primero de estos problemas, restringiendo las operaciones mercantiles de los comisarios de la zona.(10). Por otro lado, el artículo 11 del Tratado Alfaro Kellogs, suscrito en Washington el 18 de junio de 1926, practicamente aniquilaba toda presencia de la soberanía panameña; ya que la República panameña entraba de manera automatica en guerra al hacerlo los Estados Unidos; en tales casos, los Estados Unidos asumirían el control de la navegación marítima, aérea, comunicaciones por radio, etc., el de todas operaciones militares, de orden público, concediéndose en todo tiempo, el libre tránsito de tropas para maniobras y otros fines por todo el territorio de la República. El 17 de octubre de 1933 el Presidente de Panamá Harnodio Arias visita a Roosevelt, emitiendo ambos un comunicado conjunto, en el cual ya se daban ciertas facilidades en la cuestión de la competencia ilícita de los comisarios. En 1903 se inician nuevas negociaciones, llegando al Tratado Alfaro-Hull, de 2 de marzo de 1936, el cual llevaba como anexo tres Convenciones, dos de ellas sobre comunicación radioeléctrica y otra sobre la carretera transístmica. El Tratado Totten-Gutierrez de Lara de 1936 a 1939 renunció a éste monopolio, y a cambio de otras concesiones el gobierno norteamáricanos acaba por construir a su costa, la carretera transístmica; de igual manera se abordan varias cuestiones de fondo, desaparece la garantía sobre el derecho de intervención en la República de Panamá; se reconoce que el Canal estaba definitivamente terminado desde 1902 y que Panamá había cumplido todas sus obligaciones en materia de cesión de tierras y aguas auxiliares, renunciando expresamente los Estados Unidos a solicitar alguna posterior; se impusierón nuevas restricciones a los comisarios, a la residencia dentro de la zona, finalmente se reconoció que la zona del Canal es un territorio de la República de Panamá bajo la jurisdicción de los Estados Unidos, y el Gobierno norteamericano renunció a su derecho de mantener el órden público en las Ciudades de Panamá y Colón.

Siempre en la historia panameña, se ha tratado de dar una interpretación adecuada al Tratado Hay-Banau-Varilla; y no de manera unilateral, injusta, y de acuerdo a condiciones favorables y políticas del Gobierno norteamericano.

---

(10) Fraga I. Manuel
Ibidem pág. 113

Se ha dicho, que la posesión exclusiva del Canal de Panamá la va a adquirir el Gobierno panameño en 1999; cierto es que después de tantos privilegios que tenían los Estados Unidos de Norteamérica, éstos han ido en disminución; pero no olvidemos a Rosevelt, el cual tiene importancia vital respecto a nuestro tema central de estudio, el que indudablemente influyó en el cambio de la historia en nuestro país.

Nosotros pensamos que los Estados Unidos ejercen supremacía sobre la zona del Canal de Panamá mientras que la Soberanía panameña sigue correspondiendo al Gobierno de Panamá, ya que se trata de derechos no transferibles bajo ningún motivo o circunstancia. Dicho de otra manera quien ejerce la soberanía, es aquel país que tiene facultades de disponer sobre cuestiones relativas a su territorio, puede de igual manera transferir su derecho de supremacía territorial, para que otro estado actúe como si fuera en nombre propio.

3.- CANAL DE KIEL.- Se encuentra situado entre la Ciudad de Kiel (Bahía de Kiel) y la de Brunsbuttelkoog, en el estuario del río Elba. Tiene 98 Km. de largo, por 103 m. de ancho y 11 de profundidad.

En cuanto a sus características, las podemos resumir en las siguientes: Su nombre de origen alemán, significa Canal del Emperador Guillermo.

Es un Canal situado en el continente europeo, en Alemania, el cual une al Báltico con el Mar del Norte.

Fue abierto a la navegación entre 1887 y 1895 primero con fines estratégicos y después para desarrollar la navegación marítima. (1).

(1) Gran Diccionario Enciclopedico Ilustrado, Tomo IV. Selecciones del Reader's Digest. Barcelona 1971, pág. 458

La administración por el estado de un Canal interocéanico que encuentra en su territorio y esta sujeto a su soberanía y a su jurisdicción liberará al operador de la vía acuática de las presiones que pueden ser ejercidas por una soberanía territorial sobre un organismo emperador gubernamental o alguna compañía privada extranjera. Como en el Canal de Kiel, los buques del Estado interesado son los principales usuarios y la vía acuática no acorta los límites comerciales tanto como en el Canal de Suez o Panamá, los conflictos de intereses entre el propietario y los usuarios permanecen en gran parte del dominio interno; es por ello que el Canal de Kiel, sólo ha sido previsto en el Tratado de Versalles a nivel internacional, por medio del cual es internacionalizado, además de que fija los principios de Libertad de Tránsito para todos los barcos pertenecientes a Estados que no se encontrasen en estado de guerra con Alemania y la neutralización. (2)

El Tratado de Versalles, llamado Tratado de Paz entre las potencias aliadas y asociadas y Alemania, fué firmado en Versalles el 28 de junio de 1919, el cual en sus artículos 380 a 386 nos hace referencia al Canal de Kiel, donde se establece:

1.- El Canal estará abierto a la navegación, en igualdad de circunstancias a todo tipo de barcos de Naciones en paz con Alemania, con tasas equitativas y no ventajosas.

2.- La exigencia del establecimiento en Kiel de una autoridad local para tratar asuntos en primera instancia, con el fín de evitar que sean sometidos a la Liga de Naciones.

El Canal fué construído por el Gobierno Alemán y mantenido por el mismo, administrado por la República Federal Alemana, con mediación del Ministro Federal de Transportes. Su financiamiento se realiza sobre la misma base que las demás dependencias de su Gobierno y los barcos situados en la vía se sujetan a Leyes alemanas, de acuerdo al artículo 308 del mismo Tratado.

---

(2) Seara Vázquez Modesto
Derecho Internacional Público.
Ed. Porrúa, Méx. 1976, 5a. Ed.
Pág. 240

El Presidente Roosevelt propuso en conferencia tratar la política de la post-guerra y que el Canal fuera gobernado por las Naciones Unidas, situación que no se ha logrado hasta la fecha.

CAPITULO CUARTO:

SITUACION DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC EN TRATADOS INTERNACIONALES.

1.- Tratado de Guadalupe Hidalgo.
2.- Tratado de 23 de junio de 1850.
3.- Tratado de la Mesilla.
4.- Tratados de Tránsito y Comercio.
5.- Liberación de la Servidumbre de paso.

1.- TRATADO DE GUADALUPE HIDALGO.- Llamado "Tratado de Paz, Amistad y Límites y Arreglo Definitivo Entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América", firmado en la Ciudad de Guadalupe Hidalgo, entre México y los Estados Unidos, siendo Presidente interino Manuel de la Peña y Peña.

En el Proyecto de Tratado presentado por el Comisionado americano en Azcapotzalco, se hacía referencia al Istmo de Tehuantepec, (1) donde en el Artículo 8o. nos dice lo siguiente: "El gobierno de los Estados Unidos Mexicanos por este concede y garantiza para siempre el gobierno y ciudadanos de los Estados Unidos, el derecho de transportar al través del Istmo de Tehuantepec, de mar a mar, por cualesquiera de los medios de comunicación que existen actualmente, ya sea por tierra ó por agua, libre de todo peage ó gravámen, todos o cualquier artículo, ya sea de producto natural, ó productos ó manufacturas de los Estados Unidos ó de cualesquiera otro país estrangero, pertenecientes al dicho gobierno ó ciudadanos; y también el derecho del libre paso por el mismo, a todos los ciudadanos de los Estados Unidos. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos concede y garantiza igualmente al gobierno y ciudadanos de los Estados Unidos, el mismo derecho de paso para sus mercancías y artículos ya dichos, como á sus ciudadanos, por cualquiera ferrocarril ó canal que de aquí en adelante pueda concluirse para atravezar el dicho Istmo, ya sea por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, ó por su autorización, pagando unicamente aquellos peages que equitativa y justamente están señalados, y no otros más subidos, ni se recogerán ni colectarán otros de los-

(1) Castillo Najera Francisco.
"El Tratado de Guadalupe".
Ponencia del Congreso Mexicano de Historia, VIII Reunión.
(Durango, Septiembre 17-26 de 1947).
Méx. 1947, pág. 59

artículos y mercancías arribas mencionadas ó pertenecientes al gobierno o ciudadanos de los Estados Unidos, ó a las personas de aquellos ciudadanos por el paso sobre dicho ferrocarril, ó canal, que las que se cobren ó colecten por los mismos artículos y mercancías pertenecientes al gobierno o ciudadanos de México siendo del producto natural, ó productos y manufacturas de México, ó del cualquier país extrangero, u á las personas de sus ciudadanos. Ninguno de los dichos artículos, sea el que fuere, pertenecientes al gobierno ó ciudadanos de los Estados Unidos, que pasen ó transiten por el dicho Istmo, de mar á mar, en una ú otra dirección, ya sea por los medios que existen hoy de comunicación, ya por algún ferrocarril ó canal, que más adelante pueda construirse, con el objeto de transportarse á cualesquiera puerto de los Estados Unidos ó de algún país extranjero, quedará sujeto á pagar derecho alguno sea cual fuere, de importación o exportación. Los dos gobiernos por este artículo se comprometen, que con la menor demora posible convendrán y dictarán mutuamente aquellos reglamentos que puedan considerarse necesarios para evitar el fraude, ó contrabando, á consecuencia del derecho de paso así concedido, y perpetuamente garantizado al gobierno y ciudadanos de los Estados Unidos.

Por otro lado, en las instrucciones para los comisionados del gobierno mexicano acordadas en junta de Ministros de 20 de agosto de 1847, en vista de las proposiciones hechas por el Comisionado de los Estados Unidos, firmado el 30 de agosto de 1847, en el Artículo 7o., nos dice: "Sobre los privilegios que solicitaba el gobierno de los Estados Unidos para navegar por el Río de Tehuantepec o traficar por cualquiera camino ó vía que se estableciese entre los dos mares, el gobierno mexicano niega absolutamente toda conseción en el particular, y en último caso se ofrecerá a lo más, que el gobierno mexicano tendrá en consideración las buenas relaciones que pudiera mantener el gobierno de los Estados Unidos con la República Mexicana, y con arreglo á la confianza que le inspirare su conducta, no debe dudar de la reciprocidad de los mexicanos en los mismos términos que las demas naciones y nunca como México." (2)

En el Contraproyecto de Tratados y Fundamento del mismo, de 5 de septiembre de 1845, en el artículo 8o. del proyecto de V. E., se pretende la concesión de un paso libre por el Istmo de Tehuantepec para el mar del sur, en favor de los ciudadanos norteamericanos. México, de manera verbal manifiesta en aquel entonces a los Estados Unidos la concesión otorgada á un empresario particular, respecto del Istmo de Tehuantepec,

(2) Castillo Nájera Francisco.
Ob. Cit., pág. 65

el cual a su vez es transferido a súbditos ingleses, por lo cual, México no puede acceder a la petición hecha por los Estados Unidos.

En el llamado Tratado de Paz, Amistad y Límites, celebrado entre México y los Estados Unidos de Norteamerica, resultan inútiles todos los esfuerzos celebrados por los Estados Unidos para obtener la apertura de una vía interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec, tal y como lo estudiaremos más adelante, al analizar el aspecto histórico legislativo de nuestro tema de estudio.

2.- TRATADO DE 23 DE JUNIO DE 1850. (1) Es el primer Tratado que celebra México en razón al Istmo de Tehuantepec; anteriormente mencionamos el Tratado Clayton-Bulwe, celebrado entre Inglaterra y los Estados Unidos, ello como un antecedente del primer documento a nivel internacional en donde aparece, por primera vez mencionado nuestro preciado Istmo de Tehuantepec. El Tratado que nos preocupa, es el celebrado por los plenipotenciarios de Mexico y los Estados Unidos del Norte, para la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec. Tiene gran importancia por su contenido, a pesar de no haber sido aprobado por el Congreso, por lo cual lo tratamos en este pequeño estudio. A continuación transcribimos el Tratado en cuestión de una manera total:

" Ministerio de relaciones interiores y exteriores.- La República de México y los Estados Unidos de América, convencidos de las ventajas que debe proporcionar á ambas naciones la construcción por medio de una compañía, de un tránsito por el Istmo de Tehuantepec, con fin de facilitar la comunicación entre los océanos Pacíficos y Atlántico, han creído conveniente proteger dicha comunicación; y con tal designio, el Exmo. Sr. Presidente de la República de México ha autorizado ampliamente al Sr. D. Manuel Gómez Pedraza; y el Presidente de los Estados Unidos de América ha conferido plenos poderes al honorable Roberto Letcher, acreditado como enviado extraordinario y ministro plenipotenciarios de los Estados Unidos, cerca del gobierno mexicano; y dichos plenipotenciarios, después de haber cangeado sus respectivos poderes, que fueron hallados en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

(1) Dublan y Lozano
" Leyes y decretar Mexicanos
Méx. 1850; p.p. 152 - 157

Art. 1. " El individuo á quien el gobierno de México haya concedido, ó en lo futuro pueda conceder privilegio para construir camino ferrocarril ó canal, que atravesando el Istmo de Tehuantepec, comunique los océanos Atlántico y Pacífico, y todos los empleados en los trabajos de construcción, serán protegidos en sus personas y propiedades desde el principio hasta el complemento de la obra, y durante el tiempo del privilegio. "

Art. 2. " En cualquiera caso que el gobierno de México no pudiese prestar por sí solo dicha protección, los Estados Unidos del Norte le auxiliaran con fuerzas militares de mar ó tierra, para hacer la efectiva; y el presente tratado tiene por objeto formar una alianza defensiva entre ambas naciones, que garantice la protección de la obra."

Art. 3. " Cualquiera de las partes contratantes, para realizar dicha protección, podrá emplear con las restricciones ó modificaciones que adelante se expresan, la fuerza militar o naval que juzgue necesaria, cuya fuerza, si fuere de los Estados Unidos del Norte, será hospitalariamente recibida en los puertos del Istmo, y se le permitirá ocupar la línea de la obra, ó la parte de ella que se crea conveniente."

Art. 4." Los Estados Unidos del Norte prestarán este auxilio en el solo caso de que para ello sean requeridos por el gobierno mexicano, bien sea por el ministerio de relaciones de México, ó en requerimiento del ministro plenipotenciario de México, cerca del gobierno de los Estados Unidos del Norte, ó el de su comicionado, especialmente autorizado para este objeto, y residente en el local de la obra que se construya. El auxilio se prestará en el modo y términos, y por solo el tiempo que el requerente señale. En ningún caso este auxilio podrá emplearse contra los funcionarios de México, pues á estos se les compelerá al cumplimiento de sus obligaciones por su propio gobierno. "

Art. 5. " En cualquiera diferencia que ocurriere entre el gobierno de México y los empresarios, sea el actual ó los futuros, que pueda importar la pérdida del derecho al privilegio, se formará por la parte quejosa una exposición de sus pretensiones y motivos, y otra semejante por la otra parte, y ambas exposiciones pasarán á dos árbitros que no tengan investidura ni comisión diplomática, y que residan en territorio mexicano. Uno de estos árbitros será nombrado por los tenedores del privilegio, y el otro por el gobierno de México ; y ambos á dos, en caso de discordia, nombrarán un tercero con las calidades exigidas; y el fallo de los árbitros no tendrá apelación ni recurso alguno. De cualquiera otra

cuestión conocerán los tribunales mexicanos."

Art. 6. " Si de la decisión de los árbitros resultare la pérdida del privilegio, este será vendido en pública subasta, con las condiciones que el gobierno mexicano imponga, dándose noticia al público, tres meses por lo menos antes del remate, por medio de una publicación en dos de los principales periódicos de México y Washington. La venta se hará por un comisionado que nombren los árbitros; el importe de la venta se aplicará á los concesionarios que perdieren el privilegio, deducidos todos los gastos del juicio y de la venta al gobierno mexicano; se pagará en México solo la alcabala legal; el comisionado afianzará su manejo".

Art. 7. " Ningún gobierno ni corporación extranjera podrán adquirir el privilegio, que solo individuos particulares podrán comprar; y los compradores quedarán obligados á proseguir la obra hasta su terminación y á cumplir las concesiones requeridas por el gobierno de México, de los concesionarios cuyos derechos se hayan enagenado, ó cualesquiera otras condiciones que el mismo gobierno podrá legalmente imponer."

Art. 8. " Las contribuciones ó peajes que se impongan á los ciudadanos, oficiales y propiedades de los Estados Unidos del Norte, serán los mismos y no más altos que los impuestos á los oficiales, ciudadanos y propiedades de los Estados Unidos Mexicanos. Mas todos los productos del suelo ó de la industria de México disfrutarán del paso por un quinto menos de los de igual clase de los Estados Unidos del Norte."

Art. 9. " Queda convenido que el gobierno de México tendrá plena facultad para conceder los mismos privilegios, pero no mayores que los aquí se estipulan en beneficio suyo y de los Estados Unidos, á alguna ó algunas de las naciones comerciantes del mundo, ó los ciudadanos ó súbditos de estas si así lo juzgare conveniente. Pero siendo estos privilegios una compensación de los gravamenes de la garantía que otorgan los Estados Unidos del Norte, no se concederán por México dichos privilegios á otra nación, hasta que dicha nación por medio de un tratado satisfactorio á México se obligue á dar la misma garantía que los Estados Unidos del Norte."

" Ambas partes contratantes manifiestan su intención particular de que todas las naciones comerciales del mundo sean partícipes de los beneficios de este camino ó canal, cumpliendo con las condiciones de este artículo."

Art. 10. " Ambos gobiernos contratantes se comprometen á hacer conforme á las anteriores estipulaciones de este tratado, cuanto esté de su parte para mantener la neutralidad del paso y diez leguas a cada lado, como territorio de México, no solo en tiempo de paz, si no en el de guerra, aun que la guerra sea con alguna de las dos naciones, ó entre ellas mismas: entendiéndose que el paso será libre y seguro en tiempo de paz para toda clase de transporte de efectos y mercancías, armas ó municiones; mas en tiempo de guerra solo lo será para mercancías ó efectos que no sean contrabando de guerra, pues estos no podrán pasar por él. No obstante la neutralidad de la comunicación y de diez leguas á cada lado, México conserva plenamente la soberanía de dicha comunicación y territorio, pudiendo por lo mismo ejercer jurisdicción sobre los buques y personas que transiten, lo mismo que sobra los que residan en sus puertos y territorios, y debiéndose hacer los saludos como es de costumbre en los puertos."

Art. 11. " Si los tenedores del privilegio rehusaren entrar en un arreglo satisfactorio para asignar las cuotas ó precios del transporte, dentro de doce meses contados desde la fecha de esta convención, ó no cumpliesen su compromiso, la garantía convenida de protección, a la obra será inmediatamente retirada. Las cuotas no podrán fijarse ni alterarse por los empresarios sin la aprobación del gobierno de México. Cualquiera alteración en dichas cuotas comprenderá á ambas naciones contratantes, en los términos expresados en el artículo 8, conservando la distinción en favor de los productos mexicanos; y en caso de ejecutarse tal alteración, el gobierno de México la notificará al de los Estados Unidos del Norte, sesenta días después."

Art. 12. " El actual tenedor del privilegio dará por escrito su consentimiento á este tratado, para que dentro de cuatro meses queda archivado en la secretaria de relaciones de México, ó en la legación mexicana en Washington; por lo que se notificará al gobierno de los Estados Unidos, y antes de esto no se someterá el tratado á la aprobación del Congreso mexicano ó a la del senado del Norte."

Art. 13. " Este tratado se ratificará y cangeará en México ó Washington dentro de nueve meses; y si eso no fuera posible, dentro de doce de su fecha."

"En fe de lo cual, nosotros los plenipotenciarios de la república de México y los Estados Unidos de América, lo hemos firmado y sellado.

Fecho en la ciudad de México, á veintitrés de junio del año de Nuestro Señor mil ochocientos cincuenta, trigésimo de la independencia de la República mexicana, y septuagésimo quinto de la de los Estados Unidos de América."

Hemos traducido dicho tratado, que a posar de no haber sido ratificado tiene gran importancia, ya que denota el carácter proteccionista de los Estados Unidos de Norteamenica, a decir del artículo 2o. del mismo, cuando dice que el objeto del tratado es formar una alianza defensiva entre ambas naciones, que garantice la protección de la obra por Tehuantepec; tal y como ya lo hacía el Tratado Clayton-Bulwe celebrado entre Estados Unidos e Inglaterra.

3.- TRATADO DE LA MESILLA.- Tratado celebrado entre México y los Estados Unidos de Norteamerica el día 20 de julio de 1854, siendo presidente Antonio López de Santa Anna. Llamado "Tratado de límites entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de Norteamerica".

Dicho Tratado en su artículo VIII, establece: (1)

" Habiendo autorizado el gobierno mexicano, en 5 de febrero de 1853, la pronta construcción de un camino de madera y de un ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec, para asegurar de una manera estable los beneficios de dicha vía de comunicación a las personas y mercancías de los ciudadanos de México y de los Estados Unidos, se estipula que ninguno de los dos gobiernos pondrá obstáculo alguno para el tránsito de personas y mercancías de ambas naciones y que en ningún tiempo, se impondrán cargas por el tránsito de personas y propiedades de ciudadanos de los Estados Unidos, mayores de las que se impongan a las personas y propiedades de otras naciones extranjeras; ni ningún interés en dicha vía de comunicación ó en sus productos se transferirá á un gobierno extranjero.

---

(1) Zorrilla Luis G.
" Historia de las Relaciones entre México y Estados Unidos de Norteamerica ". 1800- 1958 " Biblioteca 1800 - 1958
Porrúa Núm. 28 . Ed. Porrúa 2a. Ed., Méx. 1966, 1a. parte pág. 355

Los Estados Unidos tendrán derecho de transportar por el Istmo, por medio de sus agentes y en valijas cerradas, las malas de los Estados Unidos que no han de distribuirse en la extensión de la línea de comunicación, y también los efectos del gobierno de los Estados Unidos y sus ciudadanos que sólo vayan de tránsito y no para distribuirse en el Istmo, estarán libres de los derechos de aduana y otros impuestos por el Gobierno mexicano.

Cuando se concluya la construcción del ferrocarril, el Gobierno mexicano conviene en abrir un puerto de entrada además del de Veracruz, en donde termina dicho ferrocarril en el Golfo de México, o cerca de este punto.

Los dos Gobiernos celebrarán un arreglo para el pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados Unidos, que este Gobierno tenga ocasión de enviar de una parte de su territorio á otra, situadas en lados opuestos del continente.

Habiendo convenido el Gobierno mexicano en proteger con todo su poder la construcción, conservación y seguridad de la obra, los Estados Unidos de su parte podrán impartirle protección, siempre que fuere apoyado y arreglado al Derecho de Gentes "

Este artículo representó un viraje completo del Gobierno americano al aceptar expresamente el Senado la concesión Sloo de 1853. Como antecedente a este Tratado, tenemos el de 21 de marzo de 1853 que se firmó sobre tránsito por Tehuantepec, el cual no fue ratificado por Estados Unidos.

Definitivamente, los Estados Unidos no iban a ceder en sus pretenciones, la construcción de una vía interocéanica a través del multicitado Istmo de Tehuantepec. Con la firma del Tratado de la Mesilla, México se mete en uno de los más graves problemas de difícil solución y que le pondría a nuestro país en una gravísima situación, y que nos sirve de antecedente al Tratado Mc. Lane- Ocampo.

Efectivamente, el Tratado de la Mesilla confiere el derecho de paso a los Estados Unidos, sus ciudadanos y sus agentes a través del Istmo mexicano.

4.- TRATADOS DE TRANSITO Y COMERCIO.- Llamado también Tratado Mc. Lane-Ocampo, de 14 de diciembre de 1859, firmado por Roberto Mc. Lane, representante de los Estados Unidos de Norteamerica en México; y Don Melchor Ocampo Ministro de Relaciones Exteriores en México, en el Estado de Veracruz, ; siendo presidente de la República Mexicana el Lic. Benito Juárez. Mediante dicho tratado, México concedía derecho a perpetuidad de libre paso entre uno y otro océano a los Estados Unidos de Norteamerica a través del Istmo de Tehuantepec, zona que se encuentra situada en los estados de Oaxaca y Veracruz. El texto del tratado es el siguiente.

"Tratado de Tránsitos y Comercio entre los Estados Unidos y México, firmado por Roberto M. Mc. Lane, Ministro de los Estados Unidos en México, y Melchor Ocampo, ministro de Relaciones Exteriores en México, en Veracruz, el 14 de diciembre de 1859:

ARTICULO I.- " Como una ampliación del Artículo VIII del Tratado de 30 de diciembre de 1853, la República Mexicana cede a los Estados Unidos y sus ciudadanos y bienes, en perpetuidad, el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec, de uno a otro océano, por cualquier camino que actualmente exista o que actualmente exista o que pueda existir en lo sucesivo, sirviéndose de él ambas Repúblicas y sus ciudadanos."

ARTICULO II.- " Ambas Repúblicas convienen en proteger todas las rutas actualmente existentes o que existieren en lo sucesivo al través de dicho Istmo, y en garantizar la neutralidad del mismo.

ARTICULO III.- " Simultáneamente con el uso por primera vez, bona fide, de cualquiera ruta al través de dicho Istmo para los propósitos de tránsito, la República de México establecerá dos puertos de depósito, uno al Este, al otro al Oeste, del Istmo. El gobierno de México no deberá imponer derechos sobre los efectos extranjeros o mercancías que pasen bona fide por dicho Istmo, y que no esten destinados al consumo de la República Mexicana. No se impondrán a los extranjeros y sus bienes que pasen por ese camino, contribuciones o derechos mayores que los que se impongan a las personas y bienes de los mexicanos. La República de México continuará permitiendo el tránsito libre y desembarazado de las malas (valijas de correos) de los Estados Unidos con tal de que pasen en valijas cerradas y que no hayan -

de distribuirse en el camino. En ningún caso podrán ser aplicables a dichas mulas, ninguna de las cargas impuestas o que en lo sucesivo se impusieran."

ARTICULO IV.- " La República Mexicana conviene en establecer por cada uno de los puertos de depósito, uno al Este, otro al Oeste, del Istmo, reglamentos que permiten que los efectos y mercancías pertenecientes a los ciudadanos o súbditos de los Estados Unidos o de cualquier país extranjero, se introduzcan y almacenen en depósitos que para tal propósito construyan, libres de tonelaje y de toda clase de derechos, excepto los gastos necesarios de corretaje y almacenaje, cuyos efectos y mercancías podrán ser retirados subsecuentemente para transitar al través de dicho Istmo, y para ser embarcados en cualquiera de dichos puertos de depósito para cualquier puerto extranjero, libres de tonelaje o derechos de otra clase; y se les podrá sacar también de dichos almacenes para su venta y consumo dentro del territorio de la República Mexicana, mediante el pago de los derechos o impuestos que dicho Gobierno Mexicano tuviese a bien cobrar. "

ARTICULO V.- " La República de México conviene en que si llegará a ser necesario en algún tiempo, emplear fuerzas militares para la seguridad y protección de las personas y los bienes que pasen por alguna de las precitadas rutas, empleará la fuerza necesaria para tal efecto; pero si por cualquiera causa dejara de hacerlo, el gobierno de los Estados Unidos, con el consentimiento o a petición del gobierno de México o de su Ministro en Washington o de las autoridades locales, civiles o militares legalmente competentes, empleará tal fuerza para éste y no otro objeto; y cuando en la opinión del gobierno de México cese la necesidad, dicha fuerza será inmediatamente retirada."

" Sin embargo, en el caso excepcional de peligro imprevisto o inminente para las vidas o las propiedades de los ciudadanos de los Estados Unidos, las fuerzas de dichas Repúblicas quedan autorizadas para obrar en protección de aquellos, sin haber obtenido previo consentimiento, y se retirarán dichas fuerzas cuando cese la necesidad de emplearlas. "

ARTICULO VI.- " La República de México concede a los Estados Unidos el simple tránsito de sus tropas, abastos militares y pertrechos de guerra por el Istmo de Tehuantepec, y por el tránsito o ruta de comunicación a que se alude en este convenio, desde la ciudad de

Guaymas en el Golfo de California, hasta el Rancho de Nogales o algún otro punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de México y Estados Unidos, cerca del 111 grado oeste de longitud de Greenwich, dándose inmediato aviso de ello a las autoridades locales de la República de México. Y asimismo, las dos Repúblicas convienen en que se estipulará expresamente con las compañías o empresas a quienes se concede en lo sucesivo el acarreo o transporte por cualesquiera ferrocarriles u otras vías de comunicación, en los precitados tránsitos, que el precio de transporte de las tropas, abastos militares y pertrechos de guerra de las dos Repúblicas, será a lo sumo la mitad del precio ordinario que paguen los pasajeros o las mercancías que pasen por dichos tránsitos; quedando entendido que si los concesionarios de privilegios otorgados ya o que en lo sucesivo se otorguen sobre ferrocarriles u otros medios de tránsito por dichos tránsitos, rehusaren recibir por la mitad del precio de transporte las tropas, armas, abastos militares y municiones de los Estados Unidos, el gobierno de éstos no les impartirá la protección de que se habla en los artículos segundo y quinto, ni ninguna otra protección. "

ARTICULO VII.- " La República Mexicana cede por el presente a los Estados Unidos, a perpetuidad, y a sus ciudadanos y bienes, el derecho de vía o tránsito al través del territorio de la República de México, desde las ciudades de Camargo y Matamoros o cualquier otro punto conveniente del Río Grande, en el Estado de Tamaulipas, por la vía de Monterrey, hasta el Puerto de Mazatlan a la entrada del Golfo de California, en el Estado de Sinaloa; y desde el Rancho de Nogales o cualquier punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de México y los Estados Unidos, cerca del 111 grado de longitud Oeste de Greenwich, por la vía de Magdalena y Hermosillo hasta la ciudad de Guaymas, en el Golfo de California, en el Estado de Sonora; por cualquier ferrocarril o ruta de comunicación, natural o artificial, que exista actualmente o existiere en lo sucesivo o fuere construído, del cual usará y se servirán en la misma manera y con iguales condiciones ambas Repúblicas y sus respectivos ciudadanos, reservándose siempre para sí la República Mexicana el derecho de soberanía que actualmente tiene sobre todos los tránsitos mencionados en el presente Tratado. Todas las estipulaciones y reglamentos de todas clases aplicables al derecho de vía o tránsito al través del Istmo de Tehuantepec, y en que han convenido las dos Repúblicas se hacen por el presente extensivos y aplicables a los precitados tránsitos o derechos de vía, exceptuando el derecho de pasar tropas, abastos militares y pertrechos de guerra desde el Río Grande hasta el Golfo de California. "

ARTICULO VIII.- " Las dos Repúblicas convienen asimismo en que, de la lista de mercancías que se anexa, el Congreso de los Estados Unidos elija las que, siendo productos naturales, industriales o manufacturados de una u otra de las dos Repúblicas, puedan admitirse para la venta y el consumo en uno u otro de los dos países, bajo condiciones en perfecta reciprocidad, bien se les reciba libres de derechos o con el tipo de derecho que fije el Congreso de los Estados Unidos, siendo la intensión de la República Mexicana admitir los artículos de que se trata, al más bajo tipo de derecho y hasta completamente libre del mismo si el Congreso de los Estados Unidos conviene en ello. Su introducción de una a otra República, se hará por los puntos que los gobiernos de ambas fijen, en los límites y fronteras de ellas, cedidos y concedidos para los tránsitos, y a perpetuidad, por este convenio, o al través del Istmo de Tehuantepec o del Golfo de California hasta la frontera interior entre México y los Estados Unidos. Si México concediere privilegios semejantes a otras naciones en las estaciones terminales de los precitados tránsitos sobre los Golfos de México y California y sobre el Océano Pacífico, lo hará teniendo en cuenta las mismas condiciones y estipulaciones y reciprocidad que se imponen a los Estados Unidos por los términos de este convenio. "

ARTICULO IX.- " Como una ampliación de los artículos catorce y quince del tratado de cinco de abril de 1831, en el cual se estipuló lo relativo al ejercicio de su religión a los ciudadanos de México, se permitirá a los ciudadanos de los Estados Unidos ejercer libremente su religión en México, en público o en privado, en sus casas o en las iglesias o sitios que se destinen al culto, como consecuencia de la perfecta igualdad y reciprocidad que según el artículo segundo del mismo Tratado, sirvió de base al mismo. Las capillas o sitios para el culto público, podrán ser compradas o serán consideradas como propiedad de los que las compren, como se compra o se conserva cualquiera otra propiedad, exceptuando de ello, sin embargo, a las comunidades y corporaciones religiosas a las cuales las actuales leyes de México han prohibido completamente y para siempre, obtener y conservar toda clase de propiedades. En ningún caso estarán sujetos los ciudadanos de los Estados Unidos, residentes en México, al pago de prestamos forzosos. "

ARTICULO X.- " En consideración a las precedentes estipulaciones y como compensación a las rentas a que renuncia México permitiendo el transporte libre de derechos, de bienes y mercancías por el territorio de la República, el gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar al gobierno de México la suma de cuatro millones de dólares,

de los cuales dos millones se pagarán inmediatamente sobre el canje de las ratificaciones de este Tratado, y los otros dos millones serán retenidos por el Gobierno de los Estados Unidos para el pago de las reclamaciones de ciudadanos de los Estados Unidos contra el Gobierno de la República de México, por daños y perjuicios ya sufridos, y cuya justicia será probada de acuerdo con la ley y el uso de las naciones y los principios de equidad; y se pagarán los mismos a prorrata hasta donde la citada suma de dos millones lo permita, en cumplimiento de una ley que expedirá el Congreso de los Estados Unidos para la adjudicación de la misma, y el resto de esta suma se devolverá a México por los Estados Unidos en caso de que sobrase algo después del pago de las reclamaciones reconocidas como justas."

ARTICULO XI.- "Este Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos y con el Consejo y consentimiento del Senado de los Estados Unidos, y por el Presidente de México en virtud de sus actuales facultades ejecutivas extraordinarias, y las respectivas ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington dentro del período preciso de seis meses a contar de la fecha de su firma o antes si fuere posible o en el asiento del Gobierno Constitucional si el Presidente y el Senado de los Estados Unidos propusieren algunas alteraciones o enmiendas, que fuesen aceptadas por el Presidente de la República de México".

El Tratado en cuestión tenía una Convención adjunta, cuyo texto es el siguiente :

" Convención entre los Estados Unidos y México para hacer cumplir las estipulaciones del Tratado y mantener el orden y la seguridad en los territorios de cada una de las dos Repúblicas ".

" Por cuanto a consecuencia de la actual guerra civil de México, y particularmente en consideración del estado de desorden en que se halla la frontera interior de México y los Estados Unidos, pueden presentarse ocaciones en que sea necesario para las fuerzas de las dos Repúblicas obrar de concierto y en cooperación para hacer cumplir las estipulaciones del Tratado y mantener el orden y la seguridad en el territorio de una u otra de las dos repúblicas ; por lo tanto, se ha celebrado el siguiente convenio :

ARTICULO I.- Si se violaren algunas de las estipulaciones de los tratados existentes entre México y los Estados Unidos, o si peligrare la seguridad y la tranquilidad de los ciudadanos de una de las dos Repúblicas dentro del territorio de la otra, y el gobierno legítimo y reconocido de aquélla no pudiere, por cualquier motivo, hacer cumplir dichas estipulaciones o proveer a esa seguridad, será obligatorio para ese gobierno recurrir al otro para que le ayude a hacer ejecutar lo pactado, a conservar el orden y la seguridad en el territorio de la dicha República donde ocurra tal desorden y discordia, y en semejantes casos especiales pagará los gastos la Nación dentro de cuyo territorio se haga necesaria tal intervención; y si ocurriere algún desorden en la frontera de las dos repúblicas, las autoridades de ambas, más inmediatas al sitio donde existe el desorden, obrarán de concierto y en cooperación para arrestar y castigar a los criminales que hayan perturbado el orden público y la seguridad de la otra República, y con ese objeto podrá arrestarse a los culpables en cualquiera de las dos repúblicas y entregárseles a las autoridades de la república en cuyo interior se haya cometido el crimen; la naturaleza y carácter de esta intervención, lo relativo a los gastos que ocacione y a la manera de arrestar y castigar a dichos criminales, serán determinadas y reglamentadas por un convenio entre el departamento ejecutivo de los dos gobiernos".

ARTICULO II.- Dicho artículo de la Convención establecía el procedimiento y término de la ratificación, similares a los del tratado.

Como antecedente a este Tratado, tenemos el Tratado Mon Almonte, firmado el 26 de septiembre de 1859 en París, por medio de Don Juan N. Almonte, representante del Gobierno ilégitimo de Miguel Miramón y Don Alejandro Mon, plenipotenciario del Gobierno español de Isabel II (2).

---

(2) López Gallo Manuel
" Economía y Política en la Historia de México".
Ed. el Caballito, Méx. 1980
17 Ed. pp. 179 - 180

Decimos que es ilegítimo, ya que meses antes fue reconocido el Gobierno de Don Benito Juárez por los Estados Unidos de Norteamerica, los cuales nombraron como su representante en México a Mr. Mc. Lane el 6 de abril de 1859; de tal manera, que el 30 de enero de 1860 el Gobierno de Don Benito Juárez protestaba por el Tratado Mon-Almonte, explicando lo antipatriótico y lesivo del mismo.

Numerosas han sido las críticas por ambos lados expuestas contra dichos convenios; solo, que el firmado por Don Melchor Ocampo en apariencia, es el que comprometió en mayor grado la soberanía Nacional. Ahora bien, es indiscutible que ambos comprometían la Soberanía de nuestro país; los orígenes del Tratado Mon-Almonte, se encuentran en los asesinatos perpetrados por simples delincuentes nacionales españoles, acaecidos en el mineral de San Dimas y en las Haciendas de San Vicente y Chiconcuaque. Estos crímenes se tiñeron con un matiz político en contra del Gobierno Liberal. Tanto la Administración de Comonfort como el Gobierno Conservador habían perseguido y castigado a los asesinos; a pesar de ello plugo a la reina de España que debía revertirse de un delito interno de orden penal, a un asunto de carácter internacional. Por otro lado, el tratado Mc. Lane-Ocampo, perseguía el reconocimiento de los Estados Unidos, mientras el Mon-Almonte no amparaba ni siquiera esa justificación, sino que buscaba un apoyo más directo de las Naciones europeas y con esa ayuda exterior dar cuenta del gobierno liberal legalmente constituido.

5.- LIBERACION DE LA SERVIDUMBRE DE PASO.- Después de los contantes problemas que tiene México para resolver el problema del Istmo de Tehuantepec, el 1934, al tomar posesión de la Presidencia de la Presidencia el General Lárazo Cárdenas, pocos días después del 1o. de diciembre de 1934, la Secretaría de Relaciones Exteriores le informa acerca de los asuntos pendientes de resolución con los Estados Unidos, dentro de los cuales en cuentra la vigencia del artículo VIII del Tratado de la Mesilla, el cual Santa Anna había ratificado, por lo cual los Estados Unidos podían exigir en cualquier momento el paso por el Istmo de Tehuantepec, de acuerdo a la obligación concertada en el pacto de 1853 (Tratado de la Mesilla), por medio del cual se otorgo a los Estados Unidos el derecho de paso sobre el Istmo.

Por lo cual, Lázaro Cárdenas, instruye al Dr. Francisco Castillo Nájera, embajador ante el Gobierno de Washington para que negociara la anulación de la obligación de permitir México sin restricciones el paso de los viajeros del vecino país del norte a través de la ruta interoceánica (1).

(1) González Ramírez Manuel.
Ibidem pág. 9

Con la política del buen vecino de Franklin Delaño Roosevelt, y siendo representante diplómatico de México, el Dr. Castillo Nájera, cuando se dirigía éste a una Conferencia de la Paz, en una charla ocacional con Mr. Summer Welles, subsecretario de Estado de los Estados Unidos, sin más preámbulos le pide al funcionario norteamericano que renuncia su gobierno a los derechos concedidos en el artículo VIII del Tratado de la Mesilla.

De igual manera, le hizo saber que a pesar de los años transcurridos, los Estados Unidos no habían usado jamás el Istmo, además de que dicha anulación sería prueba de buena voluntad. De esa manera, Mr. Welles estando de acuerdo en las razones ofrecidas por el Dr. Castillo Nájera, promete consultar dicha propuesta con su jefe, el Sr. Cordell Hull. Estando ya en Buenos Aires, nuestro embajador, habla con el Secretario Hull, a quien le expone las mismas razones quien también estuvo de acuerdo, con lo cual ofrece exponer el problema con Roosevelt, presente también en la Asamblea continental pacifista de Buenos Aires.

Roosevelt acoge la idea, opinando que dicho problema debería de ser puesto a consideración del Departamento de Marina.

Castillo Nájera presenta un memorándum, donde incluye la anulación del artículo VIII del Tratado de la Mesilla. (2)

Después de algunos meses, en la Misión Diplómatica en Washington se recibe la noticia oficial que el artículo VIII quedaba denunciado o sin efecto por parte de los Estados Unidos, anulación fechada el 14 de abril de 1937.

---

(2) Castillo Nájera Francisco.
Ibidem. pág. 93

CAPITULO QUINTO:

ANTECEDENTES HISTORICOS LEGISLATIVOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC.

1.- Constitución de 1824.
2.- Leyes Constitucionales de 1836.
3.- Ley de 1o. de marzo de 1842.
4.- Bases Orgánicas de 1843.
5.- Decreto de 28 de diciembre de 1843.
6.- Ley de 5 de noviembre de 1846.
7.- Ley de 17 de mayo de 1852.
8.- Convocatoria de 29 de julio de 1852.
9.- Prorróga de 13 de agosto de 1852.
10.- Aclaraciones de 21 de agosto de 1852.
11.- Contrato de 5 de febrero de 1853.
12.- Constitución de 1857.
13.- Decreto de 7 de septiembre de 1857.
14.- Decreto de 28 de marzo de 1859.
15.- Decreto de 15 de octubre de 1866.
16.- Decreto de 26 de agosto de 1867.
17.- Decreto de 7 de octubre de 1867.
18.- Decreto de 2 de enero de 1869.
19.- Ley de 20 de diciembre de 1870.

1.- CONSTITUCION DE 1824.- Firmada el 4 de octubre de 1824 y publicada al día siguiente por el Ejecutivo, con el nombre de Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, la cual estuvo en vigor hasta 1853, sin alteración alguna hasta su abrogación. (1)

Por Decreto de 24 de febrero de 1822 se instala el Congreso y se señalan las Bases Constitucionales, así como las autoridades que deberían ejercer los poderes. A raíz de la caída de Agustín de Iturbide el Congreso Constituyente por Decreto de 31 de enero de 1824 proclama el Acta Constitutiva de la Federación compuesta por 36 artí

(1) Tema Ramírez Felipe.
" Leyes Fundamentales de México
1800 - 1976 "
Ed. Porrúa, Méx. 1976
7a. Ed., pág. 153

culos, cuyos postulados se plasmarían concretamente en la primera Constitución de la República. Apaginadas discusiones se llevarón a cabo en el Congreso Constituyente, solo que éstas versarón unicamente sobre el tipo de República que debería de establecerse. La casta militar auxilio la formación de caciques de influencia regional que ansiaban a todo trance mantener la preminencia en sus localidades. Una República Federal, con Estados Libres e Independientes satisfacierón sus ambiciones personales y por ellos muchos de los diputados llegarón al Congreso investidos de poderes limitados, pudiendo sólo votar un régimen federalista. No obstante una de las características que con más tenacidad mantuvo la corriente liberal, se cimentaban los principios federalistas. En contraposición, los conservadores se distinguierón por su anhelo de instaurar un gobierno centralista, sin embargo, las influencias del Gobierno Centralizador de la colonia gravitaban más que nunca sobre la determinación que habría de tomar el Constituyente. (2) El 4 de octubre de 1824 en nombre de Dios Todopoderoso, autor y supremo legislador de la Sociedad, el constituyente decreto una Carta Federal compuesta por siete Títulos y 171 Artículos, donde se establecía entre otras cuestiones las siguientes :

Artículo 2o.- " La Nación Mexicana es libre e independiente para siempre de España y de cualquier otra potencia, y no es ni puede ser patrimonio de ninguna familia o persona ".

Artículo 3o.- " La Soberanía reside radical y esencialmente en la Nación y por lo mismo pertenece exclusivamente a ésta el Derecho de adoptar y establecer por medio de sus representantes la forma de Gobierno y demás Leyes Fundamentales que les parezca más conveniente para su conservación y mayor prosperidad, modificándolas o variándolas, según crea conveniente ".

Artículo 13.- " Pertenece exclusivamente al Congreso General dar Leyes y Decretos :

I.- Para sostener la Independencia Nacional, y proveer a la conservación y seguridad de la Nación en sus relaciones exteriores.

X.- Para arreglar el comercio con las Naciones Extranjeras y entre los diferentes Estados de la Federación y tribus de los Indios.

X I.- Para contraer deudas sobre el crédito de la República, y designar garantías para cubrirlas.

XII.- Para aprobar los Tratados de Paz, de Alianza, de Amistad, de Federación, de Neutralidad Armada, y cualquiera otra que celebre el Poder Ejecutivo.

XIX.- Para conceder o negar la entrada de tropas extranjeras en el Territorio de la Federación ".

Artículo 16.- " Entre las atribuciones del Poder Ejecutivo tenemos las siguientes:

VI.- Disponer la Fuerza permanente de mar y tierra, y de la milicia activa para la defensa exterior, y seguridad interior de la Federación:

XI.- Dirigir las negociaciones Diplómaticas, celebrar Tratados de Paz, Amistad, Alianza, Federación, Tregua, Neutralidad Armada, Comercio y otros ; más para prestar o negar su ratificación a cualquiera de ellos deberá preceder la aprobación del Congreso General;

Artículo 27.- " Ningún Estado establecerá, sin concentimiento del Congreso General, derecho alguno de tonelaje, ni tendrá tropas ni navíos de guerra en tiempo de paz "

Artículo 29.- " Ningún Estado entrará en transacción o contrato con otro, con potencia extranjera, ni se empeñara en guerra, sino en caso de actual invasión, o en tan inminente peligro que no admita dilaciones ".

Ya la Constitución de 1824 nos establece :

En su Artículo 1o., referente a la Nación mexicana, su territorio y religión, lo siguiente : " La Nación mexicana es para siempre libre e independiente del Gobierno Español y de cualquiera otra potencia ". En el Artículo 49, ubicado dentro del capítulo relativo a las Facultades del Congreso General :

Artículo 49.- " Las Leyes y Decretos que emanen del Congreso General tendrán por objeto :

I.- Sostener la Independencia Nacional, y proveer a la conservación y seguridad de la Nación en sus relaciones exteriores.

Artículo 50 .- " Las facultades exclusivas del Congreso General son las siguientes:

II.- Fomentar la prosperidad general, decretando la apertura de caminos y canales o su mejora sin impedir a los Estados la apertura o mejora de los suyos, estableciendo postes y correos, y asegurando por tiempo limitado a los inventores, perfeccionadores o introductores de algún ramo de industria, derechos por sus respectivos inventos, perfecciones o nuevas introducciones.

X I.- Arreglar el comercio con las Naciones Extranjeras, y entre los diversos Estados de la Federación y tribus de Indios.

XIII.- Aprobar los Tratados de Paz, de Alianza, de Amistad, de Federación, de Neutralidad Armada, y cualesquiera otro que celebre el Presidente de los Estados Unidos con potencias extranjeras.

XIV.- Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas y designar su ubicación.

XX.- Conceder o negar la entrada de tropas extranjeras en el territorio de la Federación.

En el capítulo de las Atribuciones del Presidente y restricciones de sus facultades y en su Artículo 110 nos señala, como dichas atribuciones entre otras las que a continuación se señalan:

I.- Publicar, circular y hacer guardar las Leyes y Decretos del Congreso General;

I I.- Dar Reglamentos, Decretos y órdenes para el mejor cumplimiento de la Constitución, Acta Constitutiva y Leyes Generales;

III.- Poner en ejecución las Leyes y Decretos dirigidos a conservar la integridad de la Federación, y a sostener su Independencia en lo exterior, y su unión y libertad en lo interior;

XIV.- Dirigir las negociaciones diplómaticas, y celebrar Tratados de Paz, Amistad, Alianza, Tregua, Federación, Neutralidad Armada, Comercio y cualesquiera otros; más para prestar o negar su ratificación a cualquiera de ellos, deberá preceder la aprobación del Congreso General.

En la parte relativa a Las restricciones de los Poderes de los Estados, y en el artículo 162 tenemos: Que ninguno de los Estados podrá entrar en transacción con alguna potencia extranjera, ni declararle la guerra; debiendo resistirle en caso de actual invasión, o en tan inminente peligro que no admita demora, dando inmediatamente cuenta, en éstos casos, al Presidente de la República".

A grandes rasgos, hemos hecho una exploración en la Constitución de 1824, y nos hemos percatado, que entre las Facultades exclusivas que tenía el Congreso general estaba la de fomentar la prosperidad general, valiéndose para ello de la apertura de caminos y canales y la habilitación de toda clase de puertos. Como se vió anteriormente se hicieron una serie de gestiones para la apertura de una vía a través del Istmo de Tehuantepec, como se verá más adelante, solo se logró la vía terrestre. La Constitución en estudio ya señalaba la apertura de un canal como fomento a la prosperidad; así que como observamos, el tema reviste Legalmente desde entonces particular importancia.

2.- LEYES CONSTITUCIONALES DE 1836 (1).- Bases Constitucionales expedidas por el Congreso Constituyente de 15 de diciembre de 1835, se encuentra formada por 7 Leyes, la Primera relativa a los Derechos y Obligaciones de los mexicanos y habitantes de la República la Segunda, de la Organización de un Supremo Poder Conservador; la tercera, Del Poder Legislativo, de sus Miembros y de cuanto dice relación a la formación de las Leyes; Cuarta, Organización del Supremo Poder Ejecutivo; Quinta, Del Poder Judicial de la República; Sexta, División del territorio de la República y el Gobierno Interior de sus pueblos; Septima, Variaciones de las Leyes Constitucionales. De ahí su nombre de Leyes Constitucionales.

---

(1) Tena Ramírez
Ob. Cit., pág. 203 y 55

En la Tercera Ley del citado ordenamiento, del capítulo relativo a la Formación de leyes, en su Artículo 44 estipula: " Corresponde al Congreso General exclusivamente: Fracción VIII. Aprobar toda clase de Tratados que celebre el Ejecutivo con potencias extranjeras y los concordatos con la silla apostólica. De igual manera, en su fracción X, señala: Que corresponde al Congreso General exclusivamente dar al Gobierno bases y reglas generales para la habilitación de toda clase de puertos, establecimientos de aduana y formación de los aranceles de comercio.

En la Cuarta Ley, en el artículo 17, establece. " Son obligaciones del Presidente de la República: Fracción X.- Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar Tratados de Paz, Amistad, Alianza, tregua, Neutralidad Armada, sujetándolos a la aprobación del Congreso antes de su ratificación; de igual forma en su fracción XXX, nos señala como otra obligación del Ejecutivo, la habilitación o cierre de puertos. En su artículo 18 nos dice que el Presidente no puede enajenar, ceder o permutar, ciudad, villa, lugar o parte alguna del territorio Nacional.

En la Ley Séptima, y en su artículo 1o. señala que " en seis años, contados desde la publicación de esta Construcción, no se podrá hacer alteración en ninguno de sus artículos ".

De manera indudable, nos percatamos que existe una prohibición de manera tajante de que el presidente de la República enajene parte alguna del Territorio Nacional, disposición que según la propia Constitución, no podría tener alteración alguna en seis años, o sea hasta el año de 1842. Como ya veremos más adelante, con la Ley de 1o. de marzo de 1842, se otorga una concesión, con respecto al Istmo.

3.- LEY DE 1o. DE MARZO DE 1842. (1) Ordenamiento que a la letra establece:

Antonio López de Sante Anna, General de División, Benemerito de la Patria y Presidente Constitucional de la República Mexicana a todos sus habitantes sabed :

---

(1) F. Ramírez José
" Memorias para servir a la Comunicación Interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec ".
Imprenta de Ingreso Cumplido
Méx. 1953 ; p.

Que constante con el propósito de procurar el engrandecimiento de la Nación y la felicidad de sus habitantes, teniendo presente las proposiciones que me han sido presentadas por D. José Garay y considerando que ningún medio puede ser más seguro y efectivo para promover grandes resultados del beneficio Nacional, que le traiga a la República el centro del Comercio y la Navegación de todas las Naciones, y que esto será la consecuencia del establecimiento de un paso fácil y breve del uno al otro océano, y que la naturaleza ofrece este medio sin grandes dificultades y sin necesidad de muy cuantiosas erogaciones en el Istmo de Tehuantepec, porque ahí se baja y se abate la Sierra Madre hasta el punto casi de desaparecer, porque ahí se encuentran los puertos, uno en el norte y otro en el sur, poco distantes entre sí y que el espacio que les separa esta comunicado en su mayor parte por una laguna y río navegables, porque ese terreno intermedio se presta a los trabajos y obras necesarias, y abundan materiales de construcción, y que si hasta ahora no se había fijado la atención en esta empresa que ella sola decidirá del engrandecimiento de toda la República, ha sido quiza, porque no se habían calculado la extensión de las consecuencias, o porque no se conocía la posibilidad de la ejecución, o bien porque preocupados con la idea de una cortadura oceánica no se había pensado en que un camino o canal de transbordo podía dar aproximadamente los mismos resultados, deseando hacer sin más no se puede lo que es posible, pero siempre lo muy importante para la República y para el mundo, y buscando en lo que es más asequible el principio de ulteriores empresas más extensas, puesto que la apertura de un camino de tránsito dando a conocer la facilidad de una cortadura que divide el continente, podrá hacer que se emprenda aunque más tarde tan grandiosa obra. Cierto además, de que para estimular el espiritú especulador es menester hacer concesiones de que siempre nació en la empresa y de que por ésta, la Nación obtendrá rentas conque ahora no cuenta, pagadas por el comercio de las otras Naciones y desde luego, las ventajas de ponerse en contacto con todo el mundo, formando sobre su territorio el emporio del comercio, y por consiguiente el de la riqueza y la abundancia a fín de exportar los súbditos de todo su territorio, en uso de las facultades que me concede el artículo VII de las Bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos he tenido a bien decretar lo siguiente :

Artículo 1o.- " Se abrira una vía de comunicación entre el océano Pacífico y el Atlántico en el Istmo de Tehuantepec ".

2o.- " Esta se verificara por navegación y donde ella no sea conveniente, por ferrocarriles en que se usara de carros de vapor. "

3o.- " El tránsito abierto en el Istmo será neutral y común a todas las Naciones, que se hayen en paz con la república Mexicana. "

4o.- " La ejecución de esta obra, se confía a D. José Garay, a quien se concede el derecho exclusivo; para el efecto, sus obligaciones y sus indemnizaciones serán las que van a expresarse:

Primera.- D. José Garay hara practicar a su costa, un reconocimiento del terreno y dirección que debe seguir la vía de comunicación y de los puertos que sea más conveniente designar, eligiendo los más comodos e inmediatos, lo que verificara a más tardar en el término de 18 meses contados desde esta fecha y comenzara las obras dentro de los 10 siguientes; si al término de éste no lo hubiere hecho, cesara el derecho exclusivo que le concede éste Decreto.

Segundo.- En los puertos que designe el empresario hara todas las obras necesarias para que sean de un abrigo suficiente y como modo uso, construira en cada una de ellas fortalezas y almacenes, formara el camino de comunicación entre ambos puertos, por navegación o ferrocarril, uno y otro por medio de vapor; establecera los carros que se calculen necesarios para que jamás se demoren por su falta los transportes.

Tercera.- Pagará el empresario todo el terreno de propiedad particular por donde haya de pasar el camino a justa tasación, pero no se ocupará mayor extensión por razón de utilidad pública que la de un cuarto de legua a cada lado, que será la que se pueda exigir que vendan los propietarios".

5o.- " Las indemnizaciones que se acuerden al empresario y a los que traspasen sus derechos o acciones son las siguientes:

Tendrá el derecho de percibir los de tránsito por cincuenta años, al cabo de los cuales lo adquirira el Gobierno de la República, y por sesenta el privilegio exclusivo de hacerlo por buques o carros de vapor fijando por fletes una cuota equitativa, pero el mismo empresario dara al Gobierno desde que la empresa ponga en corriente la comunicación, la cuarta parte de los productos líquidos de lo que se pague por el permiso de tránsito; deducidos los que son de administración, conservación y reparación; la misma cuarta parte dara la

empresa al Gobierno cuando entre en posición de los derechos de tránsito del camino por el mismo tiempo que lo haya recibido de ella. El Gobierno y la empresa podrán nombrar a interventores en la recaudación y en los gastos, por todo el tiempo en que respectivamente deban percibir la cuarta parte expresada, la propiedad de todos los terrenos baldíos que se encuentren a diez leguas de cada lado del camino o canal de tránsito. "

6o.- " A cincuenta leguas de cada lado del tránsito de comunicación es permitido a todo extranjero adquirir a propiedad raíz y dedicarse a todo genero de industria, con exclusión de la minera; aquel territorio será la Patria de cuantos vengan a radicarse en él, con sujeción a las Leyes de la República. "

7o.- " El Gobierno se compromete a prestar a la empresa de comunicación toda prestación y auxilio así para el reconocimiento, como para los trabajos de las obras; pero la indemnización de los servicios y prestación de los habitantes será de cuenta de la empresa, se compromete así mismo a no imponer ninguna contribución y renta sobre las mercaderias y pasajeros de tránsito, hasta que no haya transcurrido el tiempo de cincuenta años, y a no gravar a la empresa a esos fondos con impuestos ni prestamos forzosos. "

8o.- " El Gobierno tendrá en los puertos o otros lugares que designe de la comunicación del Istmo, los empleados de aduana que crea convenientes para el solo objeto de que cobran los derechos de importación y de exportación de lo que no vaya ni venga de tránsito, y de celar el contrabando. Y en ningún caso, podrán ingerirse en el cobro de los derechos de tránsito ni de flete, ni altjos, ni de tonelaje, ni de otra clase pues ninguno pagarán los buques que carguen o descarguen de tránsito, mientras éste pertenezca a la empresa. Las medidas administrativas para evitar el contrabando serán tales, que no se embarace el transporte por el istmo ; y para el efecto se expedirá un Reglamento particular."

9o.- " Concluídas las obras serán recondidas por dos facultativos nombrados el uno por el Gobierno, y el otro por la empresa, para que declaren, si ésta a cumplido con su contrato; y en caso de discordia los mismos facultativos nombrarán un tercero que la dirima, pero ningún genero de cuestión impedira que la comunicación se ponga en uso estando ya dispuesta al efecto; sin embargo la empresa queda siempre obligada a cumplir en todas sus partes la contrata. "

10o.- " En el caso de que fuera practicable la comunicación de los dos mares y se hicieron proposiciones para realizarla por alguna persona o compañía, no podrán ser admitidas en los cincuenta años de privilegio concedido al Señor Garay, sin su previo concentimiento o el de los que sus derechos representaren. "

11o.- " Por el tenor de las bases de este Decreto será escriturado el contrato entre el Gobierno y Don José garay, con las formalidades y requisitos que determinen las Leyes. "

" Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se lo de el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno Nacional en México, a Primero de 1842 - Antonio López de Santa Anna- José María de Bucareli.

Y lo comunico a V. E. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Dios y libertad. México, 1o. de Marzo de 1842 - Bocanegra - Exmo. Señor Gobernador de éste Departamento. "

Dicha concesión era contraria a los principios que la Legislación había fijado en materia de propiedad de extranjeros, tomando en consideración que José Garay era de nacionalidad española. La Ley de Colonización de 18 de agosto de 1824, fijo una zona de 20 leguas dentro de la cual quedaba prohibido a los extranjeros adquirir bienes raíces; al igual que la de 12 de marzo de 1828; La Ley de 6 de abril de 1930 prohibió a los extranjeros colonizar en estados de la República limítrofes con los suyos; Por otro lado, las Siete Leyes, prohibieron a extranjeros adquirir propiedades en nuestro territorio, si no se naturalizaban y casaban con mexicanas.

Días después de que se otorgó la concesión a Garay, se promulga un nuevo Decreto de Extranjería, el día 11 de marzo de 1842, donde se permite a extranjeros redidentes y avecinados en nuestro país a adquirir y poseer propiedades urbanas y rústicas por cualquier título, bajo ciertas condiciones. Aún así, queda una zona prohibida, ya que en el artículo 10o., nos establece como tal a los Departamentos que no sean limitrofes o fronterizos y que tuvieron costas, solamente a cinco leguas de ellas podran adquirir propiedad rústica los extranjeros. Así que de cualquier manera, dicha disposición era contraria al artículo 6o. del Reglamento, el cual hablaba de cincuenta leguas a cada lado.

4.- BASES ORGANICAS DE 1843.- (1) Sistema centralista establecido en las Bases Orgánicas de 12 de junio de 1843, donde se establece.

Artículo 10.- " Los extranjeros gozarán de los derechos que les concedan las leyes y sus respectivos Tratados ".

Artículo 53.- " Corresponde la iniciativa de Leyes al Presidente de la República, a los diputados y á las Asambleas departamentales en todas materias, y á la Suprema Corte de Justicia en lo referente a la administración de su ramo. "

Artículo 66.- " Son Facultades del Congreso:

XI I.- Habilitar puertos para el comercio extranjero y dar al gobierno bases y reglas generales para la formación de los aranceles de Comercio.

Artículo 87.- " Corresponde al Presidente de la República:

I.- Publicar y circular las Leyes y Decretos del Congreso Nacional y del Senado en su caso.

Artículo 89.- " No puede el presidente:

I V.- Enajenar, ceder, permutar o hipotecar parte alguna del territorio de la República "

Artículo 134.- " Son facultades de las Asambleas Departamentales:

I V.- Disponer de la apertura y mejora de los caminos del Departamento, y cuidar de su conservación, estableciendo en ellos peajes para cubrir sus costas; entendiéndose esta atribución sin perjuicio de lo que dispongan las leyes sobre caminos generales ".

Nuevamente, encontramos la prohibición tajante de enajenar el territorio al Presidente de la República, unicamente se repite la disposición constitucional anterior; la cual como ya sabemos, en la Ley de 1o. de marzo de 1842, fué pasada por alto.

(1) Tena Ramírez Ob. Cit., pág. 324.

5.- DECRETO DE 28 DE DICIEMBRE DE 1843 (1).- Mediante el cual se amplía el plazo señalado para las obras de comunicación de los océanos Atlántico y Pacífico.

"Valentín Canalizo, etc., sabed: Que habiendo hecho presente D. José Garay los grandes inconvenientes que ha tenido que vencer para el reconocimiento por peritos del terreno y dirección que debe darse a la vía de comunicación de los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, la escaces del tiempo que le queda para comenzar las obras dentro de los diez meses siguientes á los diez y ocho que se le concedieron para el reconocimiento en la obligación primera del artículo 4o. del Decreto de 1o., de marzo del año próximo pasado, he tenido a bien decretar, en uso de las facultades que concede al Gobierno la séptima de las Bases de Tacubaya, sancionadas por la Nación, lo siguiente.

"El plazo de diez meses concedido al empresario de las obras de la vía de comunicación de los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, para comenzar aquellas, se prorroga por un año más del término antes prefijado".

Se concede una prorroga por un año más, el término de diez meses, pero como ya veremos más adelante, se prorroga el término por dos años más, ratificando el Decreto primitivo.

6.- LEY DE 5 DE NOVIEMBRE DE 1846 (1).- Mediante el cual, el Gral. Don José Mariano Salas ratifica la Ley de 1o. de marzo de 1842.

Ministerio de relaciones interiores y esteriores.- El Escamo. Sr. general, en ejercicio del supremo poder ejecutivo, se ha servido dirigirme el decreto que sigue.

---

(1) F. Ramírez José Ob. Cit., p. 75

---

(1) F. Ramírez José.
Ibidem. p. 77

" José Mariano de Salas, general de brigada, en ejercicio del supremo poder ejecutivo de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed :

Que considerando :

1o.- Que uno de los principales deberes del gobierno es fomentar la colonización :

2o.- Que entre los medios que pueden adoptarse para ello, es de los más eficaces el que ofrece el proyecto de comunicación entre los dos mares.

3o.- Que este proyecto está aprobado, y que las disposiciones que hoy se dicta no son más que el Decreto que tenía ya aprobado en el año anterior la cámara de diputados, y que la comisión del senado había tambien ya aprobado, pues solo faltó la discución de está cámara, que no pudo realizarse por haberse presentado el Dictámen en los últimos dias del mes de Diciembre.

4o.- Que es de la mayor importancia concluir el negocio, á fín de que cuanto antes se ponga en practica el grandioso proyecto de unir los mares, he tenido a bien decretar lo siguiente.

Art. 1o. " Se ratifica el decreto de 1o. de Marzo de 1842 del gobierno provisional, que concedió á D. José Garay el privilegio esclusivo de abrir una vía de comunicación por el istmo de Tehuantepec para comunicar los Océanos Atlántico y Pacífico. "

2o. " Se ratifica el decreto de 9 de febrero de 1843, que concedió á la empresa de terrenos baldíos que se encuentran á diez leguas literales por cada uno de los lados del canal. "

3o. " Se ratifica el decreto de 6 de Octubre de 1843, que establece un presidio para auxiliar los trabajos de la empresa de comunicación de los dos mares, sin que se entienda obligatoria la condición de que el número de presidiarios sea el de trescientos. "

4o. " Se prorroga nuevamente el término concedido á D. José Garay, por dos años más, contados desde la publicación de este decreto. "

5o. " Los derechos de faro, pilotage y correspondencia de su tránsito, se fijarán por una ley, aplicándose conforme á lo dispuesto en la de 1o. de Marzo de 1842. "

6o. " Los terrenos de propiedad particular, de comunes y de corporaciones que resultaren en las diez leguas del tránsito del uno y otro lado de la comunicación, se compensaran á la empresa con otros baldíos que elija en los puntos mas inmediatos al istmo. "

7o. " Todos los colonos pertenecientes á la empresa, estan esentos por veinte años del servicio militar, menos en caso de agresión esterior al istmo. "

8o. " Quedan asímismo, y por el mismo término, esentos de toda contribución que no sea municipal. "

9o. " Serán libres de todo derecho por igual, los instrumentos y máquinas destinadas á la agricultura y las artes. "

10. " También se ecsiman de todo derecho por el término de seis años, desde que se establezca la colonia, los artículos de subsistencia, vestuario, muebles y demás utiles para la construcción y adorno de las cajas; pero si se extrajeren para el interior, quedarán sujetos a las leyes vigentes. "

11. " Todos los efectos destinados á la construcción y conservación de la vía de comunicación, previa la calificación correspondiente serán libres de derechos. "

12. " No admitirá la empresa colonos de nación que esté en guerra con la República. "

13. " Será condición espresa de las contratas, que los colonizadores han de renunciar su nacionalidad durante su residencia en el país, sujetándose ademas á las reglas estableoidas sobre colonización que no se opongan á esta ley."

14. " La empresa dará cuenta al gobierno para su aprobación, de todas las contratas que celebre para la introducción de familias y trabajadores, y llevará un registro público y autorizado de todas sus transacciones sobre colonización."

15. " No podrán perturbarse ni estraviarse en su origen, ni en su curso, las aguas de los rios ó arroyos que desaguen en el canal y sirvan para alimentarlo. Si alguno tuviere derecho al uso de ellas, se le indemnizará por la empresa con arreglo á las leyes que arreglan la ocupación de la propiedad en beneficio público."

Por tanto, mando se imprima, publique, circulo y se le de el debido cumplimiento. Palacio de gobierno general, México, á 5 de Noviembre de 1846 - José Mariano de Salas- A.D. José María Lafragua."

Y lo comunico á V. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, 5 de Noviembre de 1846.- Lafragua.

Ahora bien, hasta aquí nos podemos percatar de la tal pareceinsistencia de nuestro país para enajenar de alguna manera su territorio. La única diferencia que existe entre ambos decretos, es el hecho de disponer como condición de las contratas de colonos, la renuncia de la nacionalidad a extranjeros, durante su residencia en el país, sujetándose a las reglas de colonización.

7.- LEY DE 14 DE MAYO DE 1852 (1).- Mediante el cualse faculta al gobierno para celebrar una contrata sobre la apertura de un camino de fierro entre los mares Atlántico y Pacífico.

---

(1) F. Ramírez José .
Item. p.

El Exmo. Sr. presidente de la república se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

Mariano Arista, presidente de los Estados Unidos Mejicanos, á los habitantes de la república, sabed: Que el congreso general ha decretado lo siguiente:

Art. 1o. " El gobierno celebrará una contrata ó promoverá la formación de una compañía de nacionales, que serán preferidos en ambos casos, de extranjeros, ó bien de unos y otros, para abrir por canal, camino de hierro ó carretera, una vía de comunicación entre los mares Atlántico y Pacífico por el istmo de Tehuantepec. El gobierno no podrá ejecutar el convenio que hiciere sin que antes haya sido aprobado por el congreso general."

Art. 2o. " El gobierno, para hacer uso de la facultad que le concede el artículo anterior, se sujetará á las bases siguientes:

1a. / Que la contrata que celebre no tenga cláusula que pueda favorecer, por los derechos que conceda, reclamaciones de los gobiernos extranjeros contra la república ni menoscabar en nada el pleno y expedito ejercicio de su soberanía en el expresado istmo de Tehuantepec.

2a. / Que para dispensar á la empresa mas eficaz y constante protección, sea uno de los socios.

3a. / Que la comunicación inter-oceánica será libre y franca para todas las naciones del globo.

4a. / Que para hacer estables y perpetuos los beneficios de la comunicación, negocie con las potencias ligadas con la república por tratados, el reconocimiento expreso de la neutralidad del paso por el istmo, en caso de guerra.- Mariano Yañes, presidente de la cámara de diputados.- Gabriel Sagaceta, presidente del senado.-Francisco Enciso, diputado secretario.- Gerónimo Elizondo, senador secretario. "

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le de el debido cumplimiento. Palacio del gobierno nacional en Méjico, á 14 de mayo de 1852.- Mariano Arista.- A.D. José Fernando Ramírez.

Y lo comunico á V. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios y libertad. Méjico, mayo 15 de 1852.- Ramírez.

Cabe tomar en consideración el Tratado celebrado entre México y los Estados Unidos de Norteamerica el 23 de junio de 1850 ralativo a la comunicación inter-oceanica por el Istmo de Tehuantepec. El cual en su oportunidad fue estudiado.

8.- CONVOCATORIA DE 29 DE JULIO DE 1852 (1).- Convocatoria para la apertura de una vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de relaciones interiores y exteriores.- Aspirando al Exmo. Sr. presidente á obtener para la república todos los beneficios posibles en la ejecución de la ley de 14 de mayo último, que le impuso la obligación de celebrar una contrata ó de promover la formación de una compañía de nacionales, de extranjeros ó de unos y otros, para abrir una vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec, dispuso celebrar una licitación entre los postores que se habían presentado para esta empresa, á fín de que mejorando sus posturas con la competencia, la nación aprovechara sus ventajas y el gobierno pudiera tener una regla segura para otorgar la preferencia que la ley quiere conceder á los nacionales.

Esta idea, inspirada por la más recta intención, tan conveniente los intereses de la república, tan conforme a la regla común observada en todos los negocios de su clase, y en que el gobierno daba un testimonio inequívoco de imparcialidad y desprendimiento, no produjo otro efecto que el de aumentar y agravar las dificultades y embarazos que el negocio traía en si mismo. Para remover el que se presentaba como principal, pidió una aclaración de la ley, y para proteger y asegurar el intento de la empresa, que se decía formada

(1) F. Ramírez José
Item. p. 93

por nacionales, dispuso se dirigieran invitaciones á las personas que podían cooperar eficazmente á su realización, suspendiendo todo procedimiento y dándoles el tiempo necesario para reunir sus medios y dorman sus combinaciones. Nada en esta línea se ha perdonado para protegerlos y para cumplir la ley en su letra y en su espíritu.

Sin embargo, la malevolencia, auxiliada por las pasiones de partido, ha encontrado los medios de desnaturalizar y pervertir los legítimos y prudentes que el gobierno empleaba para llevar el negocio al término que el patriotismo y los verdaderos intereses de la Nación reclamaban. Sin preveer las consecuencias ni el inmenso daño que puede hacer, ha comenzado á desencadenarse la calumnia, sembrando inicuas desconfianzas para desacreditar á un gobierno que nada teme por sí, porque en el desenlace del negocio mismo tiene su vindicación y defensa. Mas el giro que ha tomado la oposición, los intereses que se atraviesan, influjos que los protegen, medios que se emplean y fines á que se encaminan, hacen temer muy fundamente que un negocio que llegó á presentar tan lisonjeras esperanzas de conducir á un arreglo honorífico y ventajoso para la república, pueda desgraciarse con ella, si no se precaben los inconvenientes con que ha tropezado y que forman el escollo en que puede fracasar.

Encontrándose esta particularmente en la forma de licitación, y siendo ella la que da armas á la maledicencia y ocación á los ruines manejos que emplean y emplearán el interés y las pasiones desordenadas, revistos ya con honestos y populares ropajes, el Exmo. Sr. presidente, para salbar la responsabilidad moral del gobierno y tentar el último medio que esta en su mano para librar á la nación de las contigencias á la que la exponen, ha dispuesto que no se haya ni se admita ninguna especie de puja, y que los que han hecho ó quieran hacer propuestas para la apertura de la vía de comunicación por Tehuantepec, las hagan por escrito y dirijan en pliego cerrado á la tesorería general, donde se conservaran de la misma manera hasta la resolución del gobierno, sujetándose además á las reglas y condiciones siguientes :

Primera.- Las posturas vendrán rubricadas en todas sus fojas por dos escribanos públicos.

Segunda.- El último perentorio término para presentarlas será el día 15 del inmediato agosto.

Tercera.- En vista de las propuestas presentadas, el gobierno designará la persona con quien ha de celebrar el contrato; advirtiéndole que pasado aquel término no se admitirán nuevas posturas ni mejoras.

Cuarta.- El gobierno considera de ningún valor ni efecto las propuestas que se han presentado en este ministerio; mas se reserva la facultad de negociar, el tiempo de la celebración del contrato, sobre las condiciones en aquellas contenidas y sobre las mas que sean necesarias y convenientes para expeditar su ejecución; bajo la inteligencia de que ellas no impondrán al postor mayores grávamenes pecuniarios que los contenidos en las bases dadas para las posturas.

Quinta.- Estas se reducirán únicamente a la apertura del camino y habilitación de sus puertos, pues las que versen sobre navegacion se harán por separado y serán consideradas de la misma manera.

Sexta.- Toda postura se sujetará a las bases respectivamente prefijadas en la siguiente Convocatoria. El que quisiere mejorar sus condiciones deberá aumentar o disminuir las cuotas ó períodos en sentido que manifieste su cláusula respectiva; de manera que el interés ó intento del gobierno se consiga, resultando mejorado por la postura.

Séptima.- El contrato que celebre el gobierno no producirá efecto, ni dará derecho alguno sino hasta que sea aprobado por el congreso.

CONVOCATORIA PARA LA APERTURA DE UNA VIA DE COMUNICACION INTEROCEANICA POR EL ISTMO DE TEHUANTEPEC.

Bases Generales.

1.- El gobierno admitirá posturas para la construcción de un ferrocarril que comunique los mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, bajo cualquiera de las condiciones siguientes: Primera. De ejecutar la obra por una cantidad determinada que se fijará en la postura. Segunda. De ejecutarla por su costo sin designar la cantidad. En ambos casos se entiende que el compromiso contraído es de dejar en completo corriente el camino, con todos sus trenes de transporte, y limpios y habilitados los puertos por donde debe hacerse la comunicación.

2.- Los postores son libres para escoger cualesquiera de los medios propuestos; mas el gobierno se reserva la facultad de preferir el que juzgue mas conveniente.

Bases para las posturas de la primera clase.

3.- Al que propusiere hacer el camino por una cantidad fija, se le pagará un interés que no exceda del 6 por ciento anual, de las sumas que invierta en la obra, liquidándose estas periódicamente en el tiempo y forma que después se convenga.

4.- Para seguridad de capital y reditos se hipotecan especialmente al empresario el camino y sus productos, consignándoseles una cuota que no exceda del 90 por ciento de estos para la amortización y pago de aquellos. La parte alícuota restante hasta ciento, quedará a beneficio del gobierno.

5.- Pagado que sea el capital y réditos, quedará el camino con todas sus obras, trenes, útiles, herramientas y cuanto le pertenezca, á beneficio del gobierno en pleno dominio y propiedad; mas al empresario se concederá el derecho de continuar percibiendo sus productos en la proporción que fijará en su postura, sujetando esta á las reglas siguientes: Primera, que la cuota que se le aplique no sea mayor que la que dejó de percibir y disfruto el gobierno durante el término de la amortización. Segunda, que la percepción de sus productos no exceda de veinte años, contados desde el día de la celebración del contrato. Tercera, que si antes de este tiempo hubiere percibido por dicha cuota una suma igual á la estipulada como costo de la obra, cese desde luego la percepción, quedando para lo de adelante todos los productos en beneficio del gobierno, y la empresa sin derecho ni representación alguna en el camino por esta causa.

6.- En cualquier tiempo podrá el gobierno asumir el pleno dominio y propiedad del camino, pagando á los empresarios la parte del capital que aún se les adeude y sus réditos vencidos; quedando además salvos los derechos que les concede el artículo, hasta reembolsarse de la suma exhibida, bajo las mismas condiciones en el estipuladas.

7.- El gobierno no garantiza á los empresarios, ni se obliga á pagar una mayor cantidad que la estipulada y determinada como soc

to de la obra, aún cuando efectivamente inviertan en ella otra mayor. - Tampoco les concede ni señala, para el pago de su capital o réditos -- otro fondo ni otra hipoteca para que los productos del mismo camino,- en la cuota y tiempo convenidos en el contrato que se celebre.

Bases para las posturas de la segunda clase.

8.- El empresario determinará el tiempo durante el cual pretende que se le conceda el derecho de percibir los productos del camino; y la parte alícuota concedida al gobierno bajar del cuarenta y cinco por ciento de los productos del camino, cuando se pretenda la concesión por todo aquel tiempo. El gobierno desea que este sea el mas corto posible, aunque en proporción se baje su loto.

10.- Durante la primera mitad del tiempo por el cual se celebre el contrato, el gobierno percibirá la parte de productos que en el se estipule ; mas en la segunda mitad se le aplicará la parte que en - el anterior percibió la empresa, y esta solo disfrutará la que correspondía á aquel.

Condiciones generales y comunes á ambas postura.

11.- Los postores determinarán las obras que ofrezcan hacer, especificándolas hasta donde fuere conveniente para formar una cabal - idea. El gobierno se reserva determinar el sistema de construcción - y de máquinas que ha de emplearse, advirtiéndose que estas deben ser de la mejor clase, y las obras sólidas y seguras.

12.- Designarán la ruta que ha de llevar el camino, ó la dejarán a la elección del gobierno.

13.- Fijarán en términos claros y precisos el tiempo dentro - del cual deben comenzar y concluir las obras, no excediendo de siete años, Se advierte que á la construcción del ferrocarril debe - preceder la apertura de una carretera, y que también se han de fijar los términos de su principio y conclusión.

14.- Se garantizará á satisfacción del gobierno el cumplimiento del contrato bajo una pena convencional que no bajará de - - 200.000 Esta cantidad se asegurará con el depósito del dinero, o -

especies valiosas, ó con hipotecas, ó con finanzas abonadas conforme á la ley. El empresario incurrirá en la pena de perder los gastos hechos, los materiales y herramientas acopiadas en territorio de la república, y los derechos que le da el contrato, si no comienza y concluye la carretera, y si no comienza el ferrocarril dentro de los términos estipulados.

15.- Comenzado que sea el ferrocarril, se devolverá al empresario el depósito ó cancelará la obligación en que consista la pena convencional; más si después de comenzado no lo concluye dentro de sus términos, incurrirá en las penas expresadas, excepto la multa, y solo tendrá derecho á que se considere como socio por el valor de los rieles, trenes, carros y demás materiales importados del estranjero, siempre que su costo original con los gastos exceda de 200.000, pues si fuere menor caera también en la pena.

16.- Imponiendo al gobierno el artículo 1o. de la Ley de 14 de mayo último la obligación de preferir la empresa formada por nacionales, y habiendo solicitado uno de los postores que se prescriben reglas para fijar esta calidad, á fín de evitar los abusos que pudieran cometerse á la sombra de la incertidumbre en perjuicio de la república y de los postores de buena fé, se previene que todo postor debe expresar si la compañía que se propone formar es extranjera, mixta o mejicanos; advirtiéndose que la empresa que se presente como mixta no podrá pasar su concesión a extranjeros, y la que se denomine nacional no podrá admitirlos en ningún tiempo como socios, ni celebrar con ellos pactos que les concedan hipoteca, acción ó cualquier derecho sobre el camino ó para intervenir en la empresa.

17.- La empresa hará por su cuenta los muelles, diques y demás obras necesarias para la mayor comodidad y seguridad de los puertos y la navegación.

18.- Los dos extremos del camino terminarán en los puntos donde se establezcan las aduanas.

19.- La empresa se obliga á cuidar hasta donde le sea posible, que no se haga el contrabando, y á destituir á los empleados suyos que lo protejan, luego que sea requerida por el gobierno. Esto se reserva la facultad de expedir los reglamentos convenientes para regularizar el comercio interior que se haga con las mercancías que transiten por el camino, y aún para no permitirlo, si así lo juzga conveniente.

20.- La empresa transportará gratis las tropas y empleados del gobierno, y por una cuota no bajará de la cuarta parte del precio de tarifa, sus armas, municiones y efectos.

21.- Los extranjeros que tomaren parte en la compañía mixta, ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos, ó reclamar alguna de las concesiones, no tendrán mas derechos que los mejicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á estos concedan las leyes de la república. Todas las cuestiones de esta naturaleza, y las que se susciten sobre la adquisición, conservación ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidieran por los tribunales competentes, conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la empresa.

22.- La persona ó personas con quienes se contrate la apertura del camino no podrán traspasar y enajenar la concesión, sin previo consentimiento del gobierno, ni admitir como socios á un gobierno ó estado estranjeros. La violación de cualquiera de estas condiciones dejará sin efecto la concesión, y el gobierno mejicano podrá disponer de ella á su voluntad, salvas las acciones legítimamente adquiridas por los accionistas particulares.

23.- Si la concesión del camino se hiciere á una compañía mixta, esta quedará obligada a mantener en Méjico un expendio de sus bonos, y á admitir como accionista a los mejicanos que quieran tomar parte en la empresa. El valor de cada acción no podrá exceder de 5,000, reservándose a la compañía la facultad de fijar, de acuerdo con el gobierno, las condiciones para su adquisición, conservación y pérdida.

24.- El gobierno será considerado como accionista por una cuota, cuando menos, de la tercera parte del total de las acciones en que se distribuya la empresa.

25.- La parte alícuota de productos concedida al gobierno comenzará a aplicársele desde que se ponga en observacia la tarifa.

26.- El gobierno tendrá la facultad de establecer las oficinas ó empleados que juzgue convenientes para la imposición y recaudación

de los derechos y cumplimiento del contrato; cuidando aquellas á la vez de que se dispense á la empresa todo el favor y protección á que tenga derecho y que pueda dispensarle el gobierno.

27.- El tránsito por el camino será libre para todas las naciones del globo, sin otras restricciones que las que prescriben el gobierno. Tampoco puede concederse sin su órden expresa para el transporte de tropas extranjeras ó municiones de guerra.

28.- Se concederá á la empresa el terreno necesario para la construcción del camino y sus dependencias, con el uso y aprovechamiento de las maderas y materiales que se encuentren en los baldíos, y que necesite para la construcción de la obra. pero si el terreno, maderas y materiales pertenecen á dominio particular, los pagará á sus dueños, ó indemnizará conforme á las leyes. La empresa no tiene facultad para establecer ó introducir colonos extranjeros ni aún en los terrenos que adquiera por contratos particulares.

29.- La empresa podrá introducir libres de todo derecho las máquinas, útiles y herramientas destinadas á la construcción y reparación del camino, y durante el primer año de sus trabajos, podrá también introducir paulatinamente los comestibles necesarios para la subsistencia de los trabajadores y empleados. Los permisos de esta clase deberán recabarse previamente del gobierno, acompañando una factura de los artículos cuya introducción se pida.

30.- La empresa podrá establecer los guardas necesarios para la seguridad y conservación del camino; mas no podrá construir fortalezas, crear ninguna especie de fuerza armada, ni organizar resguardos sin la previa aprobación del gobierno.

31.- La empresa percibirá todos los derechos que produzcan el tránsito, almacenaje y demás, permitidos por la tarifa que formará, sometiéndola previamente á la aprobación del gobierno.

32.- El gobierno se obliga a no imponer contribución ni gabela alguna sobre el camino, mercancías ó pasajeros que por el pasen, ni sobre los capitales invertidos en él. Pero podrá imponer un derecho adicional sobre bultos y pasajeros en una cuota que no excederá -

de un real, aplicándose integramente su producto.

33.- Al vencimiento del término del contrato, adquirirá el gobierno el camino con todas sus pertenencias, según se expresa en la parte primera del artículo 5o. Advirtiéndose que debe encontrarse en perfecto corriente, y sus rieles, carros, trenes, herramientas y cuantos útiles le pertenezcan, cuando menos., de medio uso, calificado por peritos. Si su deterioro fuere mayor, se repondrá ó hará la indemnización correspondiente para restaurarlo. Los postores especificarán en sus propuestas el mínimun de carros y trenes con que ofrezcan hacer la devolución.

34.- Los convenios celebrados con la persona á personas á quienes se haga la adjudicación, ligarán y obligarán á todos los que tomen parte en la empresa.

35.- Los postores comprenderán en sus propuestas todas las mas concesiones ó ventajas á que aspiren, así como las que propongan hacer en beneficio del gobierno sobre las que quedan expresadas. El gobierno desea que una de ellas sea la concesión de un derecho adicional sobre bultos, ó un tanto al millas sobre los productos, en beneficio de las obras de utilidad pública que designe.
México, julio 29 de 1852. Ramírez.

9.- PRORROGA DE 13 DE AGOSTO DE 1852 (1).- Se prorroga el, plazo de las posturas a la comunicación inter-oceánica a través del istmo de Tehuantepec.

Para resolver el Exmo Sr. presidente de la república sobre las aclaraciones que algunos postores al camino de Tehuantepec han pedido se hagan á varios artículos de la convocatoria, se ha servido S.E. prorrogar el plazo señalado para la presentación de posturas por el término que se fijará al comunicará V. la resolución suprema.

Aseguro á V. mi consideración.

Dios y libertad. Méjico, agosto 13 de 1852.- Por ocupación del Exmo. Sr. ministro, José María Ortiz Monasterios.

(1) F. Ramírez José
Item. p. 127

10.- ACLARACIONES DE 21 DE AGOSTO DE 1852 (1).- Siguiendo con el problema de la Convocatoria de julio 29 del mismo año, y de la prorroga que sobre dicha convocatoria se dió, el 21 de agosto del mismo año, se hacen aclaraciones a la convocatoria expedida para la apertura del istmo de Tehuantepec.

Ministerio se relaciones interiores y exteriores.- Habiendo tomado en consideración al Exmo, Sr. presidente las dudas propuestas por algunos de los que quieren hacer posturas al camino de Tehuantepec sobre la inteligencia de varios artículos de la convocatoria, las ha resuelto de la manera siguiente :

La vía de comunicación interoceánica que por ahora se propone abrir el gobierno, es unicamente por ferro-carril y no por canalización ; en consecuencia, la navegación de que habla la 5a. de las condiciones fijadas á las posturas de entenderá solo de las que pueda hacerse á los puertos habilitados.

En vista de las observaciones hechas por una de las compañías mejicanas sobre la estrechez del término señalado para la conclusión de la obra, se declará que el de siete años fijado como máximo en el artículo 13 de la Convocatoria, será el de nueve, comprendiéndose en este el correspondiente á la construcción de la carretera.

El gobierno debe ser considerado en la empresa como accionista, regulándose su representación por el interés que en ella tenga ; de manera que si este es, por ejemplo, de 40 por 100, aquella será en los negocios de la compañía la equivalente á los dos quintos de sus votos. Pero como podría suceder que las propuestas fueran de tal naturaleza que no dieran al gobierno un interés bastante para elevar su representación á la tercera parte de los votos, se exige por el artículo 24 de la Convocatoria ; que aquella sea cuando menos la que tenga, no obstante que por su interés pecuniario no la alcance. En este sentido únicamente se entiende el artículo, y no de incurrir á la petición de los frutos, ó de aumentar su representación en una tercera parte mas sobre la que le corresponda por las estipulaciones del contrato.

---

(1) Dublán y Lozano.
" Leyes y Decretos Mexicanos ".
1852 pág. 242 - 244.

La distribución de los frutos de hará con sujeción a los pe - ríodos señalados en el artículo 10, y no en proporción á los productos que dieren; de suerte, que si durante al primero se hubiere colectado en mayor ó en menor cantidad que en el segundo, el gobierno y - la empresa no percibirán, ni tendrán derecho á reclamar sino lo que - á cada cual corresponde y se hubiere colectado en su tiempo.

El derecho adicional de bultos que el gobierno se reserva disponer por el artículo 32 en su solo provecho, es una condición del contrato; no así el de que habla el artículo 35 en beneficio de obras de - utilidad pública, pues los postores quedan en entera libertad para concederlo ú omitirlo en sus posturas.

No juzga el gobierno conveniente fijar desde ahora un día para la apertura de los pliegos de las posturas, ni el principio que se ha - visto forzado á adoptar para regularlas permite que, como se ha solicitado, sean discutidas por los postores, antes de declararse la preferencia; sin embargo, el deseo que manifiestan ó intento que se proponen, quedarán enteramente satisfechos, pues S.E. les pedirá todas las explicaciones que juzgue necesarias, teniendo también ellos la libertad de hacer cualquier tiempo cuantas estimen convenientes á sus intereses, - ya sea de palabra ó por escrito.

- La particular importancia del caso y la circunspección con la que debe precederse en un negocio que ya explota con grandes ventajas la maledicencia, han determinado al Exmo. Sr. presidente á disponer que la apertura de las propuestas se verifiquen en un mismo día y á - propuesta de los postores que se encuentren presentes, concediéndose al que lo solicitare, el derecho de pedir que se marquen con un sello todas las fojas de las propuestas presentadas, cuya operación practicará el ministro tesorero, cerrándolas en seguida bajo una sola cubierta, que también podrán sellar los postores, conservándose el pliego - en este estado hasta la resolución del gobierno.- En virtud de esta - precaución que llena mas cumplidamente el intento que se propuso al - exigir en las posturas la autorización de dos escribanos, los interesados podrán omitir tal solemnidad. El nuevo término señalado para la presentación de aquellas, será el día 30 del corriente al toque de las - doce de la mañana en la Catedral.

Méjico, agosto 21 de 1852. Ramírez

México no pretendía de ninguna manera abrir un canal a través del Istmo de Tehuantepec, ello equivaldría a la apertura de un canal como el ahora existen en Panamá, y con ella las consecuencias de subra conocidas, de ahí la aclaración respectiva.

11.- CONTRATO DE 5 DE FEBRERO DE 1853 (1).- Contrato que para la apertura y comunicación del istmo de Tehuantepec, forman por una parte, á nombre del Supremo Gobierno de la República Mexicana, el Exmo. Sr. D. José Miguel Arroyo, oficial mayor con ejercicio de decretos del Ministerio de relaciones interiores y esteriores, y encargado actualmente del despacho del mismo; y por otra parte el Sr. D. Guillermo D. Lec apoderado de los Sres. A.G. Sloo y asociados y los Sres. D. Ramon Olarte, D. Manuel Payno y D. José Joaquin Pesado, por los socios y empresarios mejicanos interesados en la empresa de la comunicación interocéanica de Tehuantepec y representantes de toda la sociedad, que con el nombre de la Compañía Mixta se encarga de la apertura y comunicación expresada, de acuerdo con las compañías llamadas de Oajaca, y de D. Felipe García y socios, y con los apoderados de los estados de Chiapas, Tabasco y Oajaca, bajo los artículos siguientes en que han convenido, usando el Supremo gobierno la facultad que le da la ley de 14 de mayo de 1852, y de las amplias que le conceda el decreto de 11 del próximo pasado enero.

1o." La vía de comunicación se hará por agua en la parte navegable que exista, y en donde este concluya en el río de Goatzacoalcos principiarán los caminos de que habla el artículo 2o."

2o." Los contratistas se comprometen á comenzar un camino de madera, desde el punto en que ya no sea navegable el río de Goatzacoalcos, en dirección al Pacífico, al año de haberse celebrado este contrato, y á concluirlo á los tres años de haberlo comenzado. A comenzar la construcción de un ferro-carril, al año, contado desde esta última fecha, y á concluir dicho ferro-carril con todos los trenes y maquinas necesarias dentro de los cuatro años siguientes, dando aviso al Supremo Gobierno en uno y otro caso de haber comenzado las obras y de quedar concluídas."

---

(1) Dublan y Lozano.
" Leyes y Decretos de México ".
Méx. 1853 ; pág. 50 - 60

3o. " La dirección del camino será la que designen ingenieros competentes, como la mas practicable por lo corto de la distancia y por la facilidad en la construcción, debiendo desde el punto en que, previo examen, se encuentre no ser ya navegable el rio de Goatzacoalcos."

4o. " La empresa hará por su cuenta los muelles y diques necesarios para el uso de la vía de comunicación en los nuevos puertos que habilita el gobierno en los dos extremos del camino."

5o. " El gobierno concede á la compañía el terreno necesario para la carretera y ferro-carril, muelles, diques, almacenes, depósitos, estaciones, cobertizos para diligencias, y demás carruajes y hoteles para transeuntes; pero si las tierras del dominio público no fueren suficientes para todas las atenciones antedichas, se tomará del de los particulares, indemnizando á los dueños conforma á las leyes."

6o. " La empresa podrá tomar gratis, de las tierras del dominio público, cualquier material que sea necesario para la construcción del camino ó de sus pertenencias, y para su conservación."

7o. " De los terrenos de particulares también podrá tomar esos materiales, pero indemnizando a los dueños conforme a las leyes."

8o. " En el tiempo que dure este contrato, la empresa gozará del privilegio exclusivo de transporte, por la vía de comunicación, pudiendo en consecuencia cobrar peajes, derechos de tránsito y almacenaje, cualquier otro derecho por fletes de mercancías ó costos de pasaje, conforme á la tarifa que aprobará el gobierno, quien no podrá exigir impuesto ni contribución de ningún género, ni sobre el tránsito de mercancías, ni sobre los pasajeros, ni sobre los capitales invertidos por la empresa; pero si se reserva el derecho que le da el artículo 32 de la convocatoria, que a la letra dice: " El gobierno se obliga á no imponer contribución ni gabela alguna sobre el camino, mercancías ó pasajeros que por él pasen, ni sobre los capitales invertidos en él; pero podrá imponer un derecho adicional sobre bultos y pasajeros, en una cuota que no excederá de un real, aplicándose íntegramente su producto."

9o. " La empresa podrá importar, libres de derechos, los materiales y útiles necesarios para la construcción y conservación del

camino y de sus pertenencias, recabando del gobierno previamente - el permiso por conducto del inspector del mismo gobierno, con nota de de los artículos que se propone importar. También podrá introducir, bajo las mismas condiciones, los objetos que no puedan obtenerse en el istmo, y que para su mantención y vestuario puedan necesitar los trabajadores y peones empleados en las obras del camino. "

10o. " La libertad concedida á la empresa para el transporte de mercancías, se sujetará a los reglamentos que expida el gobierno ; no entendiéndose que por aquellas se le concede también la de abrir su expendio en ningun punto del istmo. "

11o. " El supremo gobierno abrirá los puertos de altura y cabotaje que sean necesarios para el mejor servicio de la vía de comunicación, no quedando por ahora mas que el de Veracruz en el golfo - de Méjico, y el de la Ventosa en al Pacífico; esta última puerto será únicamente para el tránsito recíproco de pasajeros y mercancías. "

12o. " Los privilegios que el gobierno concede seran valederos y exclusivos para la empresa en todo tiempo que dure este contrato. "

13o. " El gobierno protegerá con todo su poder la presecución, conservación y seguridad de los trabajos. "

14o. " Se garantiza á satisfacción del supremo gobierno, el - cumplimiento de este contrato con la suma de ($ 300.000) trescientos mil pesos en dinero efectivo que exhibirán los representantes de la - - compañía, al contado, en los términos que disponga el mismo supremo gobierno; y además ($ 50. 000) cincuenta mil pesos mensuales hasta - completar la suma total de ($ 600.000) seiscientos mil pesos. Los - últimos ($ 300.000) trescientos mil pesos ganarán el rédito de seis - por ciento anual, pues los trescientos mil primeros se entregarán sin rédito alguno como garantía del presente contrato. Para ambas sumas, con los intereses que venzan los segundos trescientos mil pesos, desde la fecha de sus respectivas entregas hasta extinguir el capital y los réditos que devengue, serán pagados á la compañía con la mitad de los - primeros productos que correspondan al gobierno, dándoselo a la compañía dicha, para la seguridad, por la tesorería general, los certificados, bonos o documentos necesarios por la referida suma de (1000.000), seis cientos mil pesos. Los términos estipulados en los artículos 14 -

y 15 de la convocatoria, serán ampliados prudentemente por el gobierno en los casos de naufragio ó otra fuerza mayor, cuyos artículos son del tenor siguiente: "14. Se garantiza á satisfacción del gobierno el cumplimiento del contrato bajo una pena convencional, que no bajará de doscientos mil pesos. Esta cantidad se asegurará con el depósito del dinero ó especies valiosas, ó con hipotecas, ó con fianzas abonadas conforme á la ley. El empresario incurrirá en la pena de perder los gastos hechos, los materiales y herramientas acopiadas en el territorio de la república, y los derechos que le da el contrato, si no comienza y concluye la carretera, y si no comienza el ferro-carril dentro de los términos estipulados.- Art. 15. Comenzando que sea el ferro-carril, se devolverá al empresario el depósito ó cancelará la obligación en que consista la pena convencional; mas si después de comenzado no lo concluye dentro de sus términos, incurrirá en las penas expresadas, excepto la multa, y solo tendrá derecho á que se considere como socio por el valor de los rieles, trenes, carros y demás materiales importados del extranjero, siempre que su costo original con los gastos exceda de doscientos mil pesos; pues si fuera menor, caerá también en la pena."

15o. " La empresa se compromete á llevar á cualquier punto, á orillas del camino, libre de gastos, la correspondencia que debe transitar por dicho camino, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo. De la misma manera transportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del gobierno por la cuarta parte de la tarifa; igualmente conducirá sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del gobierno general ó de los estados. Los metales, productos agrícolas é industriales de la república, serán transportados por un veinticinco por ciento menos del precio de la tarifa. "

16o. " Durante cincuenta años, contados desde el día en que se ponga en ejecución la tarifa de que habla el artículo 8o. el gobierno de Méjico recibirá veinte por ciento de los rendimientos quinientos líquidos del camino. En todo este período, los privilegios contenidos en esta contrata, serán valederos y exclusivos, sin que puedan alterarse, excepto por mútuo concentimiento; y al fin del tiempo señalado el gobierno entrará en plena y absoluta posesión del camino, con todos sus trenes (que cuando menos deberán ser necesarios para poder transportar al día quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga), útiles y pertenencias; entendido que tanto aquellos como el camino, deban entregarse en corriente y en perfecto estado de servicio; debiendo hallarse los rieles, carros, máquinas y utensilios, cuando menos de medio uso,

sin que se entiendan incluso los buques y vapores. Para no hacer ilusoria la entrega del camino y demás útiles que expresa la cláusula anterior, la compañía se compromete á poner en depósito en los diez últimos años, el diez por ciento de los productos líquidos que le corresponden, cuyo depósito se devolverá á la empresa luego que el gobierno haya recibido á su satisfacción, todo lo contenido en la expresada cláusula anterior."

17o. " Siendo de suma necesidad el que para los buques que naveguen hacia la vía de comunicación, haya faro en los dos extremos de ella, y también en el banco de los alacranes, y otros mas en el puerto de Acapulco; y siendo igualmente necesario para el desarrollo de los recursos de la república y para la construcción de buques que, si fuere practicable la barra de Goatzacoalcos se ahondare, así como también el cauce de dicho río, se separarán anualmente por la empresa para llevar á efecto esas mejoras bajo planes que el gobierno a prueba, dos y medio por ciento de los rendimientos líquidos del camino, hasta que esas obras hayan sido exterminadas. Los faros, una vez concluídos, pertenecerán exclusivamente al gobierno. "

18o. " El gobierno y la empresa, cada uno por su parte, podrán nombrar interventores en proporción á los intereses que respectivamente representen, para que vigilen ó inspeccionen y glosen las cuentas del camino durante el tiempo que dure este contrato. No representando el supremo gobierno mas que la quinta parte del producto total, se le considerará para su representación cual lo fija la cláusula 24 de la convocatoria, que dice así: " El gobierno será considerado como accionista por una cuota, cuando menos, de la tercera parte del total de las acciones en que se distribuya la empresa. "

19o. " La empresa se obliga á observar las restricciones siguientes: 1a. La compañía no podrá construir fortalezas en el istmo, ni organizar fuerzas militares de ninguna clase. No darán pasaje á ninguna fuerza armada, ya sea nacional ó extranjera, sin expresa autorización del gobierno. 2a. La compañía no admitirá en los terrenos que ocupe para todo lo dicho en el artículo 5o., á más personas que las que fueren necesarias para la negociación en todos sus ramos. 3a. La compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier otro delito, y auxiliará al gobierno para su persecución. 4a. La compañía procurará que todo pasajero observe las leyes aduanales de la república. "

20o. " Los extranjeros que tomen parte en la empresa, se sujetarán á lo que previenen los artículos 21 y 22 de la convocatoria, que á letra dicen: Art. 21. Los extranjeros que tomaren parte en la Compañía mixta, ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, no tendrán mas derechos que los mejicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á estos concedan las leyes de la república. Todas las cuestiones de esta naturaleza, y las que se susciten sobre la adquisición, conservación ó perdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán por los tribunales nacionales competentes, conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la empresa. Art. 22. La persona ó personas con quien se contrate la apertura del camino, no podrán traspasar ni enajenar la concesión sin previo consentimiento del gobierno, ni admitir como socio á un gobierno ó estado extranjero. La violación de cualquiera de estas condiciones, dejará sin efecto la concesión, y el gobierno mejicano podrá disponer de ella á su voluntad, salvas las acciones legítimamente adquiridas por los accionistas particularmente. "

21o. " El tránsito por la vía de comunicación será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un veinticinco por ciento á las mercancías de las naciones que no hayan celebrado tratado de neutralidad con méjico. "

22o. " Tan pronto como se organice la compañía para construir el ferro-carril, se establecerá en Méjico un expendio de bonos, é igualmente se abrirá otro en Londres ó en otra plaza de Europa, y durante un período que no bajará de seis meses, una tercera parte al menos de todas las acciones se mantendrá á disposición de los ciudadanos de Méjico que deseen ser suscritores. "

23o. " La empresa, en balijas cerradas, que no podrán abrirse, tendrá la facultad de transportar la correspondencia extranjera por la vía de comunicación, y estas balijas podrán ser selladas por los administradores de correos ó de las aduanas respectivas. "

24o. " La compañía no podrá vender ó enagenar acciones á los Estados de la federación en cambio de terrenos baldíos ó de servidumbre de indios. "

25o. " La compañía admite como condición indispensable todos los artículos de la convocatoria, publicada por el supremo gobierno con fecha 29 de julio del año próximo pasado (23), que no choquen ni estén en contradicción con el espíritu, texto y letra de esta contrata."

N A V E G A C I O N.

Art. 1o. " El supremo gobierno concede á los contratistas y á sus asociados, el privilegio exclusivo de navegar por el rio Goatzacoalcos, durante todo el tiempo que se fija al presente contrato; pero todos los habitantes y dueños de haciendas ó de otra propiedad situada sobre las orillas del rio, podrán importar los artículos de que tengan necesidad, y exportar sus productos agrícolas ó industriales por los buques de construccion mejicana."

Art. 2o. " El gobierno exime del derecho de toneladas á los buques de vapor de la compañía que sean destinados á conducir la correspondencia y mercancías de tránsito."

Art. 3o. " La empresa se compromete á establecer una línea de vapores suficientes para el servicio de la vía de comunicación, con bandera mejicana, con arreglo á las leyes del país, para navegar desde Veracruz hasta el punto, en que sea navegable el rio Goatzacoalcos, en donde comenzará el camino ó ferro-carril."

Art. 4o. " La compañía se compromete a transportar, libre de gastos, la correspondencia que venga para cualquier punto de Méjico, y la que de él se envíe á los otros donde tocaren sus vapores, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo; de la misma manera, transportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del gobierno, por la cuarta parte de la tarifa; igualmente conducirá sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del gobierno general ó de los Estados. Los metales, productos agrícolas ó industriales de la república, serán transportados por un veinticinco por ciento menos del precio de la tarifa."

Art. 5o. " La compañía procurará que los vapores del Pacífico continuen haciendo su depósito de carbón de piedra en Acapulco, y se-

compromete á reconocer, tan pronto como sea posible, los criaderos de ese mineral en el Estado, de Guerrero, á fin de poderlos explotar con sus respectivos dueños. "

Art. 6o. " Para el cumplimiento de cuanto pretende y abarca este contrato, el supremo gobierno se entenderá, por medio de sus agentes ó apoderados, con los representantes de la Compañía mixta, mencionados al principio de esta escritura, ó los que en lo sucesivo lo fueren. "

12.- CONSTITUCION DE 1857 .- (1) Carta Magna de tipo federalista, la cual en relación a nuestro tema de estudio básicamente tenemos :

Artículo 40.- " Es voluntad del pueblo mexicano constituírse en una República representativa, demogrática, federal, compuesta de estados libres y soberanos en todo lo conserniente á su regímen interior ; pero unidos en una federación establecida según los principios de ésta ley Fundamental. "

Artículo 72.- " El Congreso tiene facultad ;

VIII.- Para dar bases bajo las cuales el ejecutivo pueda celebrar empréstitos sobre el crédito de la Nación ; para aprobar esos mismos empréstitos, y para reconocer y mandar pagar la deuda nacional.

IX.- Para expedir aranceles sobre el comercio extrangero, y para impedir, por medio de bases generales, que en el comercio de estado á estado, se establezcan restricciones onerosas.

XIII.- Para aprobar los Tratados, Convenios o Convenciones diplomáticas que celebre el ejecutivo.

XVI.- Conceder ó negar la entrada de tropas extrangeras en el territorio de la Federación, y concentir la estación de escuadras de otra potencia, por mas de un mes, en las aguas de la República.

---

(1) Tena Ramírez Felipe.
Item pág. 611 y 55

XVII.- Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos ."

Artículo 85.- " Las facultades y obligaciones del presidente,- son las siguientes :

X.- Dirigir las negociaciones diplómaricas, y celebrar tratados con las potencias extrangeras, sometiéndolos á la ratificación del Congreso Federal.

XIV.- Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación.

Continuamos con la presidencia de Antonio López de Santa Anna, en la Carta Magna se establece el celebramiento de empréstitos sobre el crédito de la Nación, el habilitamiento de puertos nacionales, ya establecidos con anterioridad; México solicita empréstitos, pero son a tal grado, que la deuda externa es cada vez mayor; Antonio López de Santa Anna en su afan de la construcción de la ruta interoceánica, no escatima recurso alguno."

13.- DECRETO DE 7 DE SEPTIEMBRE DE 1857 (1).- Por medio del cual se concede a la " Compañía de la Luisiana de Tehuantepec ", el privilegio para la apertura de la comunicación interocéanica a través de Tehuantepec.

" El C. Ignacio Comonfort, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed: Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente :

Art. 1o.-" Se concede privilegio á la Compañía formada en Nueva Orleans en 30 de julio del presente año, llamada " Compañía de Luisiana de Tehuantepec," para la apertura de la comunicación intero

(1) Dublán y Lozano
Ob. Cit., Méx. 1857
pág. 797 - 807

céanica, por el istmo de ese nombre, con las condiciones espresadas - en este decreto. "

2o.- " La compañía tendrá obligación de hacer la comunicación por agua, en la parte navegable del rio Goatzacoalcos, y en donde ella concluya, principuarán los caminos á que se refieren los dos artículos- siguientes. "

3o.- " La Compañía deberá construir un ferrocarril que comen zará á los diez y ocho meses, contados desde la fecha de este decre - to, teniendo terminado en cada año un tramo de diez leguas, hasta la - conclusión de toda la línea. "

4o.- " Entre tanto concluye la Compañía el camino de fierro,- estará obligada á conservar en buen estado de servicio, un camino cómodo y con los puentes necesarios, para el tránsito de carruajes que - conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso. "

5o.- " Hechos los reconocimientos necesarios, y levantados - los planos de la ruta general por los ingenieros, se presentarán al Mi nisterio de Fomento para su aprobación. "

6o.- " La compañía deberán construír por su cuenta, en los - dos años siguientes á la fecha en que se concluya el ferrocarril, los- muelles y diques necesarios para el uso de la vía de comunicación en- los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, habilitados para el co - mercio de altura. Desde luego harán las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías. "

7o.- " El gobierno concede á la Compañía el terreno necesario para la carretera y el ferrocarril, muelles, diques almacenes, depó - sitos, estaciones, cobertizos para diligencias y demas carruajes, y ho teles para transeuntes : pero si las tierras del dominio público no fue ren suficientes para todos estos objetos, las tomará la Compañía del - de los particulares, indemnizando ella á los dueños conformé á las - Leyes. "

8o.- " La Compañía podrá tomar gratis de las tierras que fue ren del dominio público, los materiales necesarios para la construcción del camino ó de sus pertenencias, y para su conservación. Si los ma

teriales se hallaren en terrenos particulares, podrán usar los también,- pero indemnizándolos conforme á las leyes."

9o.- " Se concede á la Compañía privilegio esclusivo de transporte por la vía de comunicación, pudiendo en consecuencia cobrar peajes, derechos de tránsito y de almacenaje, y cualquiera otro derecho - por fletes de mercancías ó costos de pasaje, sin que la tarifa que se - fije por la compañía escede de cincuenta centavos por legua, para cada arroba de mercancías, y de uno por ciento del valor de los metales preciosos ó de las alhajas que transporten, entendiéndose esta última asignación para toda la travesía del camino."

10.- " El gobierno no exigirá impuesto ni contribución alguna,- ya sea sobre el tránsito de mercancías, ya sea de los pasajeros, y ya en fin, por los capitales invertidosen el camino; pero la Compañía - tendrá obligación de pagarle mensualidad 12 centavos por cada uno de - los pasajeros, ó de los bultos que transporte por la vía general."

11.- " Durante el tiempo necesario para la construcción del camino, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los - materiales, máquinas, herramientas, carruajes y útiles necesarios para la construcción y conservación de la vía y de sus pertenencias, así - como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo, y para la mantención y vestido que puedan necesitar los trabajadores y peones empleados en el camino. Pasado aquel término, solo podrá introducir libres de derechos, las máquinas, carros y útiles que - necesite para el camino, durando esta exención el tiempo del privilegio, y haciendo uso de ella, así como de la anterior, la Compañía, según las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda."

12.- " El gobierno protegerá con todo su poder la prosecución, conservación y seguridad de los trabajos. "

13.- " La facultad concedida á la Compañía para el transporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y principalmente facilitar la pronta espedición de aquellas; sin que se entienda por esa facultad, que la compañía tiene derecho de abrir su espendio en ningún punto del Istmo."

14.- " El gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura los puertos de Goatzacoalcos en el golfo de México, y de la Ventosa en el Pacífico. "

15.- " La Compañía tendrá obligación de construír faros de primera clase en los dos extremos de las vías, y otro en el puerto de Acapulco, debiendo quedar concluídos dentro de siete años los primeros, y el tercero dentro de diez, contados desde esta fecha, los que serán de la pertenencia esclusiva del Gobierno. Tendrá también obligación de ahondar la barra de Goatzacoalcos y el cauce del rio, si fuere posible, según los planos que serán aprobados por el Ministerio de Fomento. "

16.- " El presente privilegio durará 60 años contados desde esta fecha, y en todo ese tiempo, el gobierno recibirá un quince por ciento de las utilidades líquidas de la vía general, siempre que se hagan dividendos á los accionistas. En todo ese tiempo, las exenciones y demás derechos concedidos a la Compañía por este decreto, serán valederos y exclusivos, sin que puedan alterarse, excepto por mútuo consentimiento; y el fin de los sesenta años, el gobierno entrará en plena y abosoluta posesión del camino, con todos sus trenes (que cuando menos deberán de ser los necesarios para poder transportar al día quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga), útiles y pertenencias; entendido, que tanto aquellas como el camino, deben entregarse en corriente y en perfecto estado de servicio; debiéndose hallar los rieles, carros, máquinas y utensilios, cuando menos de medio uso, y sin que se entiendan inclusos los buques y vapores."

17.- " La Compañía se hará cargo de pagar á Mr. Francisco P. Falconnet los seiscientos mil pesos, con los reditos que les correspondan, prestados á la Empresa Sloo para que cumpliese con la condición que se le impuso, en el artículo 14 del contrato de 5 de febrero de 1853, libertando al gobierno de toda responsabilidad futura, y sin disminuir por esto la parte de utilidades que le pertenezcan, según la regla fijada en el artículo anterior."

18.- " La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia que deba transitar por él, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo. De la misma manera transportará todos los frutos y objetos que sean propiedad del gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente, conducirá, sin estipendio alguno en ida y vuelta, los-

oficiales, tropas, empleados ó agentes del gobierno general, ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Los metales y productos agrícolas ó industriales dela República, serán transportados por un veinticinco por ciento menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda."

19.- " El Gobierno nombrará dos de los nueve directores de la Compañía, con las mismas facultades y prerrogativas de éstos; podrá construir en el Istmo una comisión que vigile las obras y trabajos que se emprenda, en conformidad de este privilegio."

20.- " Se imponen á la Compañía las restricciones siguientes 1a.- No podrán construir fortaleza en el Istmo, ni organizar fuerzas armada de ninguna clase; tampoco dará pasajo á fuerza alguna armada, ya sea nacional ó estranjera, sin expresa autorización del Gobierno general; 2a.- Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquiera delito, auxiliándo al Gobierno para su persecución. 3a.-Pondrá en ejecución los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la república."

21.- " La Compañía, así como todos los estranjeros que tomaren parte como accionistas, ó con algún otro título que les diere derecho para intervenir en sus operaciones, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, no tendrán mas derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á estos concedan las leyes de la República. Todas las cuestiones de esnaturaleza, y las que se susciten sobre la adquisición, conservación ó pérdidas de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán por los tribunales nacionales competentes, conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la Compañía."

22.- " La restricción del artículo anterior no tendrá lugar en las disensiones ó diferencias que se susciten entre estranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se examinarán y decidirán como si la restricción no existiese; pero sin que las decisiones de los tribunales estranjeros afecten de manera alguna á las prescripciones de este decreto, á los existentes de la Compañía concesionaria del privilegio, que se reputa mexicana para todos los efectos de la concesión, y á los intereses mexicanos."

23.- " La Compañía no podrá traspasar, enajenar ni hipotecar este privilegio, sin previo consentimiento del Gobierno, ni admitirá, en ningún caso, como socio, á un gobierno ó Estado estranjero."

24.- " El tránsito por la vía de comunicación será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un veinticinco por ciento á las mercancías de las naciones que no celebren tratado de neutralidad con México."

25.- " La Compañía abrirá un registro en méxico, por un período de cuatro meses, para que los nacionales tomen acciones en la empresa, y á los que se reservará la tercera parte del monto total de ellas; después de este término, la Compañía quedará en libertad para espenderlas en cualquiera plaza de los Estados- Unidos ó de Europa."

26.- " La Compañía tendrá facultad de transportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia estranjera, por la vía de comunicación; y estas balijas serán selladas por los administradores de correos ó de las de aduanas marítimas."

27.- " Se concede á la Compañía el privilegio exclusivo de navegar, con bandera mexicana, por el rio Goatzacoalcos, durante todo el tiempo de la concesión, estableciendo vapores para el servicio de la línea que podrán no tener la dotación que las leyes exigen para que los buques se reputen nacionales; pero quedando sujetos su capitan, empleados y sirvientes, á la prescripción del artículo 21 de este decreto."

28.- " El privilegio concedido á la Compañía en el artículo anterior, no se opone á que todos los habitantes y dueños de haciendas ó de otra propiedad, situadas sobre las orillas del rio, puedan importar los objetos de que tengan necesidad y esportar sus productos agrícolas ó manufactureros, por buques de construcción y con bandera mexicana."

29.- " Los buques de la Compañía que sean destinados únicamente á conducir la correspondencia y mercancías de tránsito en toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas."

30.- " La Compañía transportará en sus buques, libre de gastos, la correspondencia que venga por cualquiera punto de la República, y la que de ella se envíe a los otros donde tocaren sus vapores, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo; de la misma manera transportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa; igualmente conducirá, sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados y agentes del Gobierno general ó de los Estados que caminen por causa del servicio público. Los metales y productos agrícolas ó manufactureros de la República, serán transportados por un veinticinco por ciento menos del precio de la tarifa."

31.- " El maximun de la tarifa en la vía de navegación, será de las tres cuartas partes de la tarifa del camino de fierro."

32.- " Si además del puerto de la Ventosa, necesitare la Compañía otro en el Pacífico, para depósito e invernadero, deberá preferir el de Acapulco."

33.- " La Compañía tendrá obligación de constituir en México un apoderado con las instrucciones y autorización necesarias, para entenderse con el Gobierno general y demás autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que les impone este decreto."

34.- " Este privilegio caduce, porque la Compañía no cumpla con alguna de las obligaciones, ó infrinja las restricciones que se le imponen en el presente decreto, así como porque suspenda los trabajos en el camino por el espacio de cuatro meses. En cualquiera de esos casos, no perderá la concesión, de que el Gobierno mexicano podrá disponer á su árbitrio, sino todos los gastos y obras que hubiere hecho en el Istmo, que quedarán a beneficio de la nación, pagando además la Compañía una multa de cincuenta mil pesos, que será afianzada á satisfacción del Ministerio de Fomento."

35.- " En el caso de que se suscite alguna duda ó diferencia en la ejecución ó interpretación de este privilegio, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Gobierno y otro por la Compañía; los cuales, antes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y el tercero, no habrá apelación ni recurso alguno."

Por tanto, mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio Nacional de México, á 7 de Septiembre de 1857.- I. Comonfort.- Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á V. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Septiembre 7 de 1857.- Siliceo.

Concesión que se reforma en 1859, siendo Presidente de la República Mexicana Benito Juárez, y por considerar de gran importancia la construcción de la obra. Ciertamente tenía importancia, la inversión que se había hecho era bastante grande, así que se le tenían que dar facilidades a La citada empresa para el término de las obras, tal y cual lo veremos al estudiar el siguiente subcapítulo.

14.- DECRETO DE 28 DE MARZO DE 1859 (1).- Publicado a través de la Secretaría de Estado y del despacho de Fomento, Colonización e Industria.

" El C. Benito Juárez, Presidente Constitucional Interino de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

" Que en atención á las graves dificultades con que esta tropezando actualmente la Compañía "Louisiana" de Tehuantepec, para llevar á cabo la grande empresa de construir una vía de comunicación interoceánica por el Istmo; y considerando por otra parte que es del mayor interés para el provenir de la República la pronta ejecución de una obra tan importante, lo cual no podrá conseguirse sino estimulando por medio de concesiones generosas á los capitalistas nacionales y estranjeros que han de facilitar los fondos que para ella son necesarios; he tenido á bien decretar que se modifique el decreto de 7 de Septiembre de 1857 que otorgó el privilegio para dicha empresa, en los términos siguientes:

(1) Dublán y Lozano
Ibidem. Méx. 1059
pág. 17 - 25

" Art. 1o.- En lugar del plazo de diez y ocho meses que fija el artículo 3o., contados desde el día de la fecha del decreto de concesión para comenzar el ferrocarril, se le concede el plazo de dos años que comenzarán á contarse desde 1o. de Abril del presente año; y cumplido este término, la Compañía deberá construir en cada uno de los años siguientes, una octava parte del referido ferrocarril, hasta su conclusión.

" Art. 2o.- En ambos lados de la línea del ferrocarril, donde existan terrenos de la propiedad del Gobierno, se concede á la Compañía una legua cuadrada de cada dos que se encuentren contiguas, alternando así sucesivamente en toda la estensión del camino, y tomando la legua de uno y otro lado de manera que no queden nunca unidas dos leguas para la Compañía, sino que entre ellas haya siempre una que quede en propiedad al Gobierno.

" Art. 3o.- Para el camino carretero se le concede una faja de cien varas de ancho en toda su estensión, y una legua cuadrada en cada uno de aquellos lugares en que haya necesidad de establecer estaciones, caballerizas ó corrales para los animales empleados en el servicio del camino.

" Art. 4o.- En atención á los grandes gastos que la Compañía tendrá que erogar, para limpiar el rio de los troncos y otros obstáculos que embarazan su navegación, para lo que tendrán necesidad de establecer estaciones para la prosecución de estas obras, se le conceda una legua de tierra alternada de cada lado del rio que deben transitar sus vapores, es decir, una legua de cada tres que se encuentren contiguas de la propiedad del Gobierno en ambas orillas; siguiéndose en esta concesión el mismo órden de alternativa que ha de observarse en los terrenos que se ceden á la Compañía en la línea de ferrocarril, y comprendiéndose esta concesión desde tres leguas adentro de la desembocadura del Goatzacoalcos, hasta el punto en que termine la navegación de dichos vapores.

" Art. 5o.- Las concesiones de que hablan los dos artículos anteriores, no tendrán efecto, sino en el preciso caso de que las líneas de ferrocarril, carretera y rio, atraviesen por lugares donde haya terrenos del gobierno, en una faja de una legua á uno y otro lado, sin quedar el Gobierno con ninguna obligación respecto de terrenos de propiedad particular; pues acerca de estos, la Compañía se entenderá

con los propietarios celebrando con ellos los convenios que pueda.

" Art. 6o. - Los sesenta años que fija el artículo 16 del decreto de 7 de Septiembre de 1857 para la duración del privilegio, y que debían contarse desde la fecha de la concesión, se aumentarán á setenta y cinco años, que deberán contarse desde el día en que quede concluído el ferrocarril.

" Art. 7o.- El artículo 34 del citado decreto de 7 de Septiembre de 1857 queda reformado en estos términos:

" Este privilegio caduca: porque la Compañía no cumpla con alguna de las obligaciones que le impone este decreto, ó porque infrinja alguna de sus restricciones: así como porque suspenda durante un año consecutivo los trabajos en el camino. Una vez perdido el privilegio en cualquiera de esos casos, conservará únicamente la Compañía como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, así como la parte de camino ya concluída y las locomotivas, trenes y demas objetos empleados en su servicio; pero todo esto sin privilegio alguno para su uso, y el Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien este conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes."

" Art. 8o.- Se permite á la Compañía establecer á su costa en el puerto de Huatulco un depósito de carbón de piedra y un astillero, para reparación de los vapores que se ocupen en la conducción de pasajeros y mercancías por el Istmo; pero sin que ningún tiempo puedan tales establecimientos tomar el carácter de esclusivos ó privilegiados.

" Por tanto, mando se imprima, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno Nacional en la Heróica Veracruz, á veintiocho de marzo de mil ochocientos cincuenta y nueve.- Benito Juárez.- Al C. Miguel Lerdo de Tejada, Ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. "

Y lo comunico á V. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. H. Veracruz, Marzo 28 de 1859.- Lerdo de Tejada.

Lo que ya antes habíamos mencionado, el Gobierno otorga facilidades tras facilidades para el logro de la ruta interoceánica, a través del multicitado Istmo. Aumenta á 75 años el privilegio, concedido por 60 en el Documento de 1857. Todo ello, tendiente al satisfactorio logro de los fines interoceánicas.

15.- DECRETO DE 15 DE OCTUBRE DE 1866 (1).- Decreto mediante el cual, se declara caduco, e insubsistente el privilegio concedido a la " Compañía de la Luisiana de Tehuantepec," de 7 de septiembre de 1857.

" Benito Juárez, presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed :

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente :

Art. 1o.- " Habiendo solicitado la compañía formada con el nombre de "Compañía de tránsito de Tehuantepec ", que se declare caduco é insubsistente el privilegio concedido en 7 de Septiembre de 1857, á la " Compañía de la Luisiana de Tehuantepec ", para la apertura de la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec ; y teniendo en consideración los justos motivos y fundamentos alegados para hacer la declaración solicitada, por haber infringido la " Compañía de la Luisiana de Tehuantepec ", las obligaciones que le impuso el decreto de 7 de Septiembre de 1857, y los de 28 de Marzo de 1859 y 25 de octubre de 1860, en los cuales se concedieron prórrogas de los plazos señalados para comenzar y concluir el ferrocarril respectivo: se declara caduco é insubsistente el mencionado pruvilegio; y en virtud de tal caducidad é insubsistencia, se autoriza á la " Compañía del tránsito de Tehuantepec ", para la apertura de la comunicación interoceánica por el Istmo, y para el establecimiento de una línea telegráfica en el mismo, haciéndose á dicha compañía las concesiones que se expresan en esta ley. "

---

(1) Dublán y Lozano
Item. Méx. 1866
pág. 101 - 116

Art. 2o.- " La compañía queda obligada á hacen la comunicación por agua, en el río Goatzacoalcos, aprovechando su parte navegable, hasta donde de mutuo acuerdo se estimare conveniente; y desde allí por tierra hasta el puerto de la Ventosa, por medio de un ferrocarril de la mejor clase; y miéntras este se concluye, por medio de un ferrocarril decómodo, que se conservará en buen estado de servicio, y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso. "

Art. 3o.- " Antes de comenzar las obras del ferrocarril y del camino carretero, se pedirá y obtendrá la aprobación del Gobierno general, respecto de los planos y proyectos que deberán formar los ingenieros de la compañía, previo el reconocimiento del terreno, marcándose en lo concerniente al ferrocarril, su curso total, su ancho y el sistema de construcción. "

Art. 4o.- " Los concesionarios avisarán oportunamente al Gobierno cuando debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre del comicionado ó comicionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose también sus honorarios por ella. "

Art. 5o.- " En el término de diez y ocho meses, contados desde la entrada del Gobierno de la República en la ciudad de México, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la dirección de los caminos, y sometidos á la aprobación del Gobierno, al que se dará aviso, dentro de los primeros seis meses, de que vá a procederse á esos trabajos, á fin de que pueda nombrar oportunamente su comicionado ó comicionados. "

Art. 6o.- " La compañía comenzará la construcción del ferrocarril y línea telegráfica, dentro de seis meses contados después del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfacción del Gobierno, un tramo de diez leguas hasta la conclusión de toda la línea. "

Art. 7o.- " La Compañía comenzará la construcción del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará, á satisfacción del Gobierno, dentro de dos años, contados desde la fecha fijada para comenzarla."

Art. 8o.- " De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno dará á la compañía la faja que se necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los terrenos baldíos que se encuentren dentro de una milla lateral por cada lado de solo el ferrocarril, en todo el espacio que se recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extensión lo permita, en cuadros de una milla cuadrada cada uno, y, donde tuvieren menos de dos millas en su longitud á lo largo del camino, ó en las fracciones de menos de dos millas, se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nación y otra á la compañía. Las porciones divididas se numerarán en otro lado, comenzando en ambos por el núm. 1 en el Norte y siguiendo en el orden numérico hacia el Sur, de manera que el núm. 1 de lado de Occidente, ó sea deñado derecho del camino, quede enfrente del núm. 1 del lado Oriente, ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la línea lateral, hubiere puntos de intersección con terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego, hasta el fin del camino, la numeración prescrita para las porciones de terreno por ambos lados."

Art. 9o.- " La nación se reserva desde luego, el pleno dominio, en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1,3,5, etc., y de la misma manera se reserva, en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2,4,6, etc., cediendo á los concesionarios, por el tiempo de sesenta años, el usufructo de las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y de las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de intersección enunciado en el artículo anterior, se encontraren mas porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados, serán divididos por mitad entre la nación y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente, de milla en milla, las dos alternativas de lado y de frente entre las porciones nacionales y las de la empresa. "

Art. 10.- " El Gobierno concede á la compañía, si lo hubiere, el terreno necesario para los muelles, diques y otras obras indispensables para el uso de la vía de comunicación en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la compañía a construir por su cuenta, á satisfacción del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que concluya el ferrocarril, dichos muelles y diques, y á hacer desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías. "

Art. 11.- " Si los terceros del dominio público concedidos á la Compañía no fuerón suficientes, se podrán completar con los de particulares, indemnizando conforme á las leyes. "

Art. 12.- " La compañía podrá tomar gratis de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, y sin que esto importe para el Gobierno la obligación de no enagenarlas en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construcción de los caminos y del telégrafo ó de sus pertenencias, y para la conservación. Si los materiales se hallaren en terrenos de particulares, podrá usarlos también la compañía, indemnizando ella á los dueños conforme á las leyes. "

Art. 13.- " Durante el tiempo necesario para la construcción del ferrocarril, la compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construcción de la vía y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo, para la mantención y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados de las obras. Pasado el término de la construcción del camino, solo podrán introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durando esta exención por espacio de sesenta años, y haciendo la compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda. "

Art. 14.- " La compañía tendrá obligación de construir y conservar faros de primera clase, donde fuere mas conveniente á los dos extremos de la vía, debiendo quedar concluídos dentro de tres años después de la terminación del ferrocarril. "

Art. 15.- " Tendrá también obligación de ahondar la barra de Goatzacoalcos y el cauce del rio, en los lugares donde fuere posible y conveniente, segun los planos que serán aprobados por el Ministerio de Fomento."

Art. 16.- " La compañía depositará en poder del Ministerio plenipotenciario de México en Washington, dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, y como garantía de las obligaciones impuestas á la misma compañía, la cantidad de $ 100.000 (cien mil pesos) en oro, siendo la entrega de ese dinero condición indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas en el presente decreto. La compañía caerá en la pena de perder dichos $ 100,000 (cien mil pesos), en caso de que no cumpla, dentro de los plazos señalados, con las obligaciones de presentar los planos, y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica. Si cumpliere tales obligaciones, los $ 100.000 (cien mil pesos) le serán pagados en la mitad de los primeros productos líquidos correspondientes al Gobierno."

Art. 17.- " La Compañía tendrá facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje, y cualesquiera otros por fletes de mercancías, conducción de pasajeros y transmisión de telegramas; pero la tarifa que se fije por la compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de 50 cs. (cincuenta centavos) por legua para cada pasajero, de 3 cs. (tres centavos) por legua para cada arroba de mercancías, de 1 p % (uno por ciento) del valor de los metales preciosos, y de alhajas, entendiéndose está asignación para toda la travesía del camino por tierra y por agua; y de 10 cs. (diez centavos) por cada palabra de los telégramas."

Art. 18.- " El Gobierno no exigirá, durante los sesenta años de la concesión, impuesto ni contribución alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen solo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya en fin sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exención. "

Art. 19.- " Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, en parte por agua, y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra

compañía, durante los sesenta años mencionados, las concesiones espepeficicadas en esta ley; entendiéndose respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debierón satisfacerse con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas."

Art. 20.- " El Gobierno protegerá la prosecución, consecución, conservación y seguridad de los trabajos con toda la fuerza que estimáre conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública."

Art. 21.- " El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los sesenta años de la concesión, el Puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y el de la Ventosa en el Pacífico."

Art. 22.- " La facultad concedida á la compañía para el transporte de mercancías, se reglamentará por el Misterio de Hacienda, procurando cortar los abusos y facilitar la pronta expedición de aquellas, sin que se entienda por dicha facultad, que la compañía tiene derecho a abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo."

Art. 23.- " Las concesiones hechas en esta ley, durarán, después de terminada la construcción del ferrocarril y telégrafo, sesenta años contadosd desde que se pongan al uso público, y en todo ese tiempo, el Gobierno recibirá un quince por ciento de las utilidades líquidas de la vía, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, bajo el concepto de que luego que hubiere utilidades, deberá hacerse por lo ménos un dividendo anual. Al fin de los sesenta años, el Gobierno entrará en plena y absoluta posesión y propiedad de los terrenos dados en usufructo, y del ferrocarril, telégrafo y faros, con todos sus útiles y pertenéncias, en corriente y en perfecto estado de servicio. Los trenes que se entreguen, deberán ser los necesarios, cuando ménos, para poder transportar al día quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga. Los rieles, carros, máquinas y utensilios, deberán hallarse cuando menos de medio uso. No se incluíran en la entrega los buques y vapores de la compañía."

Art. 24.- " Fuera del 15 p: (quince por ciento) estipulado en el artículo anterior, la compañía tendrá obligación de pagar al Gobierno mensualmente, doce centavos por cada uno de los pasajeros 6 -

de los bultos que transporte por la vía general.

Art. 25.- " La compañía estará obligada á llevar a cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia é impresos que transiten por él, y á que de curso la oficina respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera transportará todos los frutos y objetos que sean propiedad del gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causas del servicio público. Transmitirá también, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República mexicana, ó de cualquiera de los Estados de la misma, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la república, serán transportados por un 25 p % menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda. "

Art. 26.- " El tránsito por la vía de comunicación será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 p % á las mercancías de las naciones que no tuvieran tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo. "

Art. 27.- " La compañía tendrá facultad de transportar en balijas cerradas que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la vía de comunicación; y dichas balijas serán selladas por la administración de correos ó de las aduanas marítimas."

Art. 28.- " Los vapores ó buques de la compañía tendrán derecho de navegar en el río de Goatzacoalcos, durante los sesenta años de la concesión, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotación de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándola con mexicanos por nacimiento ó naturalización. Para el segundo caso, se darán a la compañía las cartas de naturalización que pida. "

Art. 29.- " La concesión otorgada á la compañía en el artículo anterior, no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegación sea arreglada á las leyes de la República Mexicana. "

Art. 30.- " Los buques de la compañía que conduzcan única - mente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito en toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas, Si condujeren, - además, mercancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por solo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo- demas. "

Art. 31.- " La compañía transportará en sus buques, libres - de gasto, la correspondencia é impresos que vengan para cualquier - punto de la República, y los que de ella se envíen á los otros donde - tocaren sus vapores, recibiendo y entregando dichos impresos y correspondencia con las formalidades debidas. De la misma manera trans - portará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, - por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los oficiales, tropas, empleados y agentes del Gobierno general ó de los Estados, que caminen por causa del servicio público. Los metales ó productos agrícolas y manufactureros de la República, serán - transportados por un 25 p % ménos del precio de tarifa. "

Art. 32.- " La compañía se hará cargo de pagar lo que legal- y justamente deba deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconnet hizo á la empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda - responsabilidad futura, respecto de ese préstamo, y sin que por esto - se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino. "

Art. 33.- " La empresa á que esta ley se refiere, es y será- siempre exclusivamente mexicana; y la compañía del tránsito de Te - huantepec, aunque constituída en los Estado- Unidos, se considerará - sin embargo renovada y como constituída ahora en la República mexi - cana, cual si en ella misma se hubiera formado y organizado con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe - ejecutar, podrá constituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ó ya en los Estados Unidos, conforme á- las leyes generales ó especiales del lugar en que las constituya, aun - que siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma compañía principal, exclusivamente mexicana, sujetas, en consecuencia, á las prescripciones de esta ley. "

Art. 34.- " En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la presente compañía, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera : no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería ; no tendrán, ni aún alegando denegación de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos, sino ante los tribunales mexicanos. "

Art. 35.- " Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discuciones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen, pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna, á las prescripciones de este decreto ; á la " Compañía del tránsito de Tehuantepec ", la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto ; y á los intereses mexicanos. "

Art. 36.- " El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la compañía, con las mismas facultades y prerrogativas de los otros ; y podrá también constituir en el Istmo una comisión que vigile las obras y trabajos que se emprendan. "

Art. 37.- " Se imponen á la compañía las restricciones y obligaciones siguientes :

1a.- No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

2a.- No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase ; pero los empleados de la compañía podrán estar armados para su defensa personal.

3a.- No podrán dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorización del Gobierno general.

4a.- No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorización del Gobierno general.

5a.- No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorización del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

6a.- Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecución."

Art. 38.- " La compañía no podrá enagenar, ni hipotecar, las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, sin consentimiento previo del Gobierno general; y en ningun caso podrá enagenar ni hipotecar, las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun Gobierno extranjero, siendo nula y de ninguna valor la enagenación ó hipoteca que se hiciera. Tampoco podrá la compañía admitir en ningun caso, como socio, á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulación que se hiciere en ese sentido. "

Art. 39.- " Las concesiones otorgadas en la presente ley, caducarán por las causas siguientes :

1a.- Por no depositar en poder del Ministro Plenipotenciario de México en Washington, dentro de noventa días contados desde la fecha de esta ley, los 100.00 (cien mil pesos) de que habla el artículo 16 de la misma.

2a.- Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentación de los planos, y á la construcción de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

3a.- Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

4a.- Por organizar fuerza armada, de cualquier clase que sea.

5a.- Por dar pasaje á cualquier fuerza armada extranjera, sin expresa autorización del Gobierno general.

6a.- Por conducir, sin expresa autorización del Gobierno general efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana.

7a.- Por dar pasaje á cualquier fuerza armada nacional, ó por conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorización del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

8a.- Por infringir cualquiera de las cláusulas del artículo 38 de esta ley, en las que se previene que no podrá la compañía enagenar ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá enagenar, ni hipotecar, las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun Gobierno extranjero; no pudiendo tampoco, en ningun caso, admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero."

Art. 40.- " En caso de que la compañía faltaré a las otras obligaciones y restricciones que le impone esta ley, quedará sujeto á la reparación de la falta y á la correspondiente indemnización.

Art. 41.- " En cualquiera de los casos especificados en el artículo 39, no solo perderá la compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio, sino todos los gastos y obras que la misma compañía hubiere hecho en el Istmo, los cuales quedarán á beneficio de la Nación. "

Art. 42.- " Toda duda ó controversía sobre la inteligencia ó ejecución de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana, con arreglo á las leyes de la misma. "

Art. 43.- " Las obligaciones que contrae la empresa respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones ; y la suspención durará por solo el tiempo que dure el impedimento ; y por solo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas, dentro del término señalado, no podrá la compañía -

alegar en ningun tiempo la existencia del caso fortuito ó fuerza mayor.- Igualmente deberá presentar la compañía al Gobierno general, las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de tres meses después de haber cesado, haciéndose la expresada presentación dentro de los dos meses siguientes á los tres mencionados. Solamente se abonará á la compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo tres meses mas."

" Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le de el debido cumplimiento. Dado en el Palacio de Gobierno Nacional en Chihuahua, á 15 de Octubre de 1866.- Benito Juárez.- Al C. José M. Iglesias, Ministro de Justicia, Fomento é Instrucción Pública. "

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines correspondientes.

Independencia, Libertad y Reforma. Chihuahua, Octubre 15 de 1866.- Iglesias. C.

El decreto de 25 de octubre de 1860, alude de igual manera a las condiciones bajo las cuales habrá de regir la concesión otorgada a la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec ; concesión, que se declara caduca en el decreto de 15 de octubre de 1866, siendo Presidente de la República Mexicana el C. Benito Juárez. "

16.- DECRETO DE 26 DE AGOSTO DE 1867 (1).- Por medio del cual, se declara caduca e insubsistente la concesión otorgada a la compañía del tránsito de Tehuantepec, el 15 de octubre de 1866.

" C. BENITO JUAREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed :

---

(1) Dublán y Lozano
Item Móx. 1867
Núm. 66
Publicado en el
Oficial el 29 de agosto de 1867.

" Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente :

Artículo único. " Se declara caduca é insubsistente la concesión hecha el 15 de octubre de 1866 á la " Compañía del tránsito de Tehuantepec ", para la apertura de la comunicación interoceánica por el Istmo del mismo nombre, por no haber cumplido con las condiciones estipuladas en el convenio celebrado con el Supremo Gobierno nacional. "

" Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le de el debido cumplimiento.

" Dado en el Palacio nacional de México, á 26 de Agosto de 1867.- Benito Juárez .- Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento. "

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia, Libertad y Reforma. México, Agosto 26 de 1867.

Definitivamente, concesión tras concesión con un único objeto, la construcción de la ruta interoceánica ; pero sin conseguirlo.

17.- DECRETO DE 7 DE OCTUBRE DE 1867 (1).- Por medio del cual, se autoriza a la Compañía De La- Sere para la apertura de la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

" BENITO JUAREZ, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes sabed :

---

(1) Dublán y Lozano
Item Méx. 1867
pág. 215 - 229
Publicado en el
Oficial el 7 y 8 de octubre de 1867.

" Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente :

" Art. 1o.- Se autoriza á la compañía que forme D. Emilio La-Sere, para la apertura de la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, con las condiciones expresadas en este decreto.

" Art. 2o.- La compañía que forme La-Sere podrá hacer la comunicación por agua, en la parte navegable del rio Goatzacoalcos ; y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refiere el artículo siguiente ; pero si no juzga conveniente hacer uso del rio, comenzarán los caminos desde el punto de su desembocadura.

" Art. 3o.- La compañía La-Sere deberá construir un ferrocarril de la mejor clase, que partiendo del punto en que termine la navegación del rio Goatzacoalcos ó de su desembocadura, segun lo expresa el artículo anterior, llegue hasta el puerto de la Ventosa, ó cualquiera otro del Pacífico que se creyere mas conveniente que este. Entre tanto se concluye el camino de fierro, La- Sere establecerá la comunicación por medio de un camino carretero, que conservará en buen estado de servicio, y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

" Art. 4o.- Hechos los reconocimientos necesarios para el ferrocarril y para el camino carretero, y levantados los planos correspondientes por los ingenieros, se someterán á la aprobación del gobierno general, sin lo cual no podrán ponerse en ejecución.

" Art. 5o.- La compañía La-Sere avisará oportunamente al gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre del comicionado ó comicionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la compañía, intervendrán los peritos que nombre el gobierno, pagándose también sus honorarios por ella.

" Art. 6o.- En el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha de esta concesión, deberán estar hechas las exploraciones -

del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direc - ción de los caminos, y sometidos á la aprobación del gobierno, al que- se dará aviso dentro de los primeros seis meses, de que va á proce - derse á los trabajos, á fin de que el comicionado ó comicionados de - que habla también la primera parte del artículo anterior, se hallen pre - sentes para inspeccionar las obras que se ejecuten.

" Art. 7o.- La compañía La-Sere comenzará la construcción - del ferrocarril y línea telegráfica dentro de seis meses contados des - pués del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo termi - nar en cada año, á satisfacción del gobierno, un tramo de quince leguas por lo ménos, hasta la conclusión de toda la línea, que será precisamen te tres años después del día en que empezaron los trabajos.

" Art. 8o.- La compañía comenzará la construcción del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará á sa - tisfacción del gobierno dentro de un año y medio á lo mas, contado des de la fecha fijada para comenzarlos.

" Art. 9o.- De los terrenos baldíos que hubiere, el gobierno - da á la compañía la faja que necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los baldíos que se encuentren dentro de una legua - lateral por cada lado de solo el ferrocarril, en todo el espacio que re - corra. Dichos terrenos baldíos se dividirán donde su extensión lo per - mita en cuadros de una legua cada uno ; y en donde tuvieren ménos de - dos leguas en su longitud á lo largo del camino (ó en las fracciones de ménos de dos leguas), se dividirán por mitad, pertenociendo una á la - nación y otra á la compañía. Las porciones divididas se numerarán de - cada lado, comenzando en ambos por el número 1 en el Norte, y si - guiendo en el órden numérico hacia el Sur, de manera que el número 1 del lado de Occidente ó sea el lado derecho del camino, que de frente - del primero del lado Oriente ó lado izquierdo, á no ser que pasando el- camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos, dentro de la - línea lateral. Hubiere puntos de intersección en terrenos de propiedad - particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, si - guiendo luego hasta el fin del camino la numeración prescrita para las - porciones del terreno por ambos lados.

" Art. 10 .- La nación se reserva desde luego, en pleno domi - nio en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones se - ñaladas con los números impares 1, 3, 5, &c., y de la misma mane-

ra se reserva en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, &c., cediendo á los concesionarios en propiedad, revocable solo en el caso de que no concluyan el camino, las porciones selladas con los números pares en el lado Occidental ó derecho del camino, y las porciones marcadas con números impares en el lado Oriental ó izquierdo. Si por el caso de intersección anunciado en el artículo anterior, se encontraren más porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados, serán divididos por mitad entre la nación y los concesionarios; de igual manera que se observen siempre precisamente de legua en legua las dos alternativas de lado y de frente, entre las porciones nacionales y las de la empresa.

" Art. 11.- El gobierno concede á la compañía, si lo hubiere, el terreno para los muelles, diques y otras obras indispensables en los puertos de Goatzacoalcos y de la ventosa comprometiéndose la compañía á construir por su cuenta, á satisfacción del gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que se construya el ferrocarril, dichos muelles y diques; haciendo desde luego, las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

" Art. 12.- La compañía tomará gratis de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, sin que esto importe para el gobierno la obligación de no enajenarlas, entodo ó en parte, los materiales necesarios para la construcción y conservación de los caminos, telégrafos, muelles, diques ó de sus pertenencias.

" Art. 13.- Los terrenos y materiales de propiedad particular que necesitare la compañía, los tomará indemnizando á sus dueños con forme á las leyes.

" Art. 14.- La compañía tendrá obligación de construir y conservar faros de primera clase en donde fueren mas conveniente á los dos extremos de la vía, debiendo quedar concluidos dentro de tres años después de terminado el ferrocarril, los que serán de la pertenencia exclusiva del gobierno.

" Art. 15.- Se dará fianza por la compañía á satisfacción del Ministerio de México en Washington, ó de quien haga sus veces, por va

lor de cien mil pesos, dentro de noventa días desde la fecha de esta concesión; siendo la entrega de la fianza la condición indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas por este decreto. La compañía incurrirá en la pena de perder dichos cien mil pesos en caso de que no cumpla dentro de los plazos señalados, con las obligaciones de presentar los planos, y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica en los plazos convenidos.

" Art. 16.- Durante el tiempo necesario para la construcción del ferrocarril, la compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construcción de la vía y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo; para la manutención y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados en las obras. Pasado el término de la construcción del camino, solo podrán introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durando esa exención por espacio de setenta años, y haciendo la compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el ministerio de hacienda.

" Art. 17.- La compañía tiene obligación de limpiar el rio de Goatzacoalcos para hacer mas fácil su navegación.

" Art. 18.- Se concede á la compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conducción de pasajeros y transmisión de telégramas; pero la tarifa que se fije por la compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de cincuenta centavos por legua para cada pasajero, de tres centavos por legua cada arroba de mercancías, de uno por ciento del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignación para toda la travesía del camino por tierra y por agua; y de diez centavos por cada palabra de los telégramas.

" Art. 19.- El gobierno no exigirá, durante los sesenta años de la concesión, impuesto ni contribución alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen solo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégrams, ó ya en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y líneas telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan

de ellos, no disfrutarán de esta exención.

" Art. 20.- Respecto de la línea de tránsito que se forma entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del puerto que se elija en el Pacífico, en parte por agua y en parte por ferrocarril, el gobierno se obliga á no otorgar á otra compañía, durante los sesenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley; entendiéndose, respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debieron satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

" Art. 21.- El gobierno protegerá la prosecución, conservación y seguridad de los trabajos, con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

" Art. 22.- El gobierno conservará abiertos y habilitados por el comercio de altura, durante los setenta años de la concesión, el puerto de Goatzacoalcos, en el golfo de México, y en el Pacífico el de la Ventosa ó cualquiera otro que se creyere mas conveniente que este.

" Art. 23.- La facultad concedida á la compañía para el transporte de mercancías, se reglamentará por el ministerio de hacienda, procurando evitar los abusos y facilitar la pronta expedición de aquellas, sin que se entienda por dicha facultad que la compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del istmo.

" Art. 24.- Las concesiones hechas en esta ley durarán después de terminada la construcción del ferrocarril y telégrafo, setenta años, contados desde que se pongan al uso público; y en todo ese tiempo el gobierno recibirá un quince por ciento de las utilidades líquidas de la vía, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, bajo el concepto, de que luego que hubiere utilidades, deberá hacerse por lo ménos un dividendo anual. Al fin de los setenta años, el gobierno entrará en la plena y absoluta posesión y propiedad del ferrocarril con sus respectivas estaciones, telégrafo, muelles y diques, con todos sus útiles y pertenencias en perfecto estado de servicio. Los trenes que se entreguen deberán ser los necesarios, cuando ménos para poder transportar al día quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga. Los rieles, carros, máquinas y utensilios, deberán hallarse cuando ménos de medio uso. No se incluirán en la entrega de los buques y vapores de la compañía.

" Art. 25.- Fuera del quince por ciento estipulado en el artículo anterior, la compañía tendrá obligación de pagar el gobierno mensualmente doce centavos por cada uno de los pasajeros, ó de los bultos que transporte por la vía general.

" Art. 26.- La compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia ó impresos que transiten por él, y á que de curso la oficina respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera transportará todos los frutos y objetos que sean de propiedad del gobierno por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá sin estipendio alguno, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Transmitirá también, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la república mexicana, ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas ó industriales de la república, serán transportados por un treinta por ciento menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el ministerio de hacienda.

" Art. 27.- El tránsito por la vía de comunicación será libre para todos los habitantes del globo, pero se aumentará un veinticinco por ciento á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

" Art. 28.- La compañía tendrá facultad de transportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la vía de comunicación; y dichas balijas serán selladas por la administración de correos, ó de las aduanas marítimas.

" Art. 29.- El gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la compañía, y los nombrados por él tendrán las mismas facultades y prerrogativas que los otros: podrá también constituir en el istmo una comisión que vigile las obras y trabajos que se emprendan en virtud de este contrato.

" Art. 30.- Los vapores ó buques de la compañía tendrán derecho de navegar en el río Goatzacoalcos, durante los setenta años de la concesión, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotación de oficiales y tripulaciones que las leyes-

requieren para los buques nacionales, formándola con mexicanas por nacimiento ó por naturalización. Para el segundo caso se darán á la compañía las cartas de naturalización que pida.

" Art. 31.- La concesión otorgada en el artículo anterior no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el río Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegación sea arreglada á las leyes de la república mexicana.

" Art. 32.- Los buques de la compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito de toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren ademas mercancías para algun punto del istmo, pagarán el derecho de toneladas por solo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo demas.

" Art. 33.- La compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconett hizo á la empresa Sloo, continuando el gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

" Art. 34.- La empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana; y la compañía de La-Sere para el tránsito de Tehuantepec, aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la república mexicana, cual si en ella misma se hubiere formado y organizado, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si se estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la república, ya en los Estados- Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, sunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

" Art. 35.- En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la compañía La-Sere, y cualquiera otra que pueda sucederle, así co -

mo todos los extranjeros y los sucesores que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiere: no podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la empresa derechos de extranjeros; sólo tendrán en caso de negación de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la empresa, que los que las leyes de la república conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

" Art. 36.- Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discuciones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la república, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la compañía La-Sere, la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

" Art. 37.- La compañía que forme La-Sere, no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar, las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telegráfo, ni los diques y muelles, sin consentimiento previo del gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telegráfo, ni los diques ó muelles, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenación ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la compañía admitir en ningun caso como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula y de ningun calor cualquiera estipulación que hiciere en este sentido.

" Art. 38.- D. Emilio La-Sere podrá establecer en Nueva York ó en cualquier otro punto de los Estados Unidos la junta directiva de la compañía, contrayendo la obligación de constituir en México un apoderado, amplia y suficientemente autorizado, y con las instrucciones necesarias para entenderse con el gobierno general y demas autoridades de la república, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que le impone este decreto á la empresa.

" Art. 39.- Se permite á la compañía que forme La- Sere establecer á su costa en el puerto de Huatulco, un depósito de carbon de piedra, y un astillero, que estará bajo la inmediata vigilancia de la -

autoridad, para la reparación de los vapores que se ocupen en la con - ducción de pasajeros y mercancías; pero sin que en ningun caso de en- tienda concedida la propiedad del terreno destinado á tales establecimien tos.

" Art. 40.- Las obligaciones que contrae La-Sere respecto de - los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuíto ó - de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento - de tales obligaciones; y la suspensión durará solo por el tiempo que du re el impedimento. D. Emilio La-Sere deberá presentar al gobierno - general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuíto ó de - fuerza mayor, del carácter mencionado, dentro del término de tres me- ses de haber comenzado el impedimento, y por solo el hecho de no pre sentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá - ya La-Sere alegar en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuíto ó - de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar La-Sere al gobierno ge neral las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el ac to de cesar el impedimento, ó al menos dentro de dos meses después - de haber cesado, haciéndose la expresada presentación dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á D. - Emilio La-Sere el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo - sumo dos meses mas.

" Art. 41.- Se imponen á la compañía La-Sere las restriccio nes siguientes:

" Primera.- No podrá constituir ninguna fortaleza en el istmo.

" Segunda.- No podrá organizar fuerza armada de ninguna cla se; pero los empleados de la compañía podrán estar armados para su- defensa personal.

" Tercera.- No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada ex - tranjera, sin expresa autorización del gobierno general.

" Cuarta.- No podrá conducir ningunos efectos de un beligeran te declarados contrabando de guerra por las leyes de la república me- xicana, sin expresa autorización del gobierno general.

Quinta.- No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada, nacional, conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorización del gobierno general, ó de otra autoridad competente.

Sexta.- Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al gobierno para su persecución.

Séptima.- Pondrá en ejecución los medios que se le designen por el gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la república.

Art. 42.- Las concesiones otorgadas en la presente ley caducarán por las causas siguientes:

" Primera.- Por no dar la fianza dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, por valor de (100,000) cien mil pesos, de que habla el artículo 15.

" Segunda.- Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentación de los planos, y á la construcción de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

" Tercera.- Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

" Cuarta.- Por organizar fuerza armada de cualquiera clase que sea, sin comprender en este caso á los empleados armados para su defensa personal.

" Quinta.- Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorización del gobierno general, excepto en el caso de fuerza mayor, plenamente justificado.

" Sexta.- Por conducir sin expresa autorización del gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la república mexicana.

" Séptima.- Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacio - nal, ó conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorización del gobierno general, ó de otra autoridad competente, á- no ser que haya fuerza mayor, plenamente justificada.

" Octava.- Por suspender durante un año consecutivo los trabajos en el camino.

" Novena.- Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta - ley, en las que se previenen que no podrá la compañía La-Sere traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques, sin previo concentimiento del gobierno general; y que en ningun caso podrá traspasar, ni - enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques á ningun gobierno ó Estado extranjero; no pudiendo tampoco en ningun caso, admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero.

" Art. 43.- En caso de que la compañía faltare á las otras obligaciones ó restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparación de la falta, y á la correspondiente indemnización.

" Art. 44.- En cualquiera de los casos especificados en el artículo 42, perderá la compañía las concesiones otorgadas en esta ley, - de las cuales podrá disponer el gobierno á su arbitrio; pero la compañía La-Sere conservará únicamente como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, la parte del camino ya concluida, las locomotoras, trenes y demas objetos empleados en su servicio; y el gobierno - de la república, ó el individuo ó compañía á quien este conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avaluó que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

" Art. 45.- La compañía que forme La-Sere queda obligada á - dar al gobierno general anualmente, los informes que tenga á bien pedirle respecto de la organización de la empresa del estado de los trabajos del ferrocarril, del capital empleado en él, y de todo cuanto el ministerio de fomento crea necesario para tener conocimiento exacto de lo perteneciente á la vía de comunicación por el istmo de Tehuantepec.

" Art. 46.- Toda duda ó controversía sobre la inteligencia ó - ejecución de esta ley, será decidida por los tribunales federales compe-

tentes de la república mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

" Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le de - el debido cumplimiento.

" Dado en el palacio del gobierno nacional en México, á seis - de Octubre de mil ochocientos setenta y siete.- Benito Juárez.- Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento, colonización, industria y comer - cio. "

Y lo comunico á Vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Octubre 7 de 1867. Balcárcel.

18.- DECRETO DE 2 DE ENERO DE 1869 (1).- Por medio- del cual, se modifica la concesión otorgada a la compañía de D. Emi - lio La-Sere de fecha 6 de octubre de 1867.

" BENITO JUAREZ ; presidente constitucional de los Estados - Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed ;

" Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente :

" El Congreso de la Union decreta :

" Art. 1o.- El decreto expedido por el ejecutivo en 6 de Octu_ bre de 1867, autorizado á D. Emilio La-Sere, ó á la compañía que el- formará para abrir la comunicación interoceánica por el Istmo de Te - huantepec, queda modificada en los términos siguientes :

" Art. 2o.- Se autoriza á la compañía que forme D. Emilio - La-Sere, para la apertura de la comunicación interoceánica por el Ist_ mo de Tehuantepec, con las condiciones expresadas en este decreto.

---

(1) Dublán y Lozano
Item. Méx. 1869
pág. 27 - 43

" Art. 3o.- La compañía que forme La-Sere podrá hacer la comunicación por agua, en la parte navegable del río Goatzacoalcos ; y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refiere el artículo siguiente ; pero si no juzga conveniente hacer uso del río, comenzarán los caminos desde el punto de su desembocadura.

" Art. 4o.- La compañía La-Sere deberá construir un ferrocarril de la mejor clase, que partiendo del punto en que termine la navegación del río Goatzacoalcos ó de su desembocadura, segun lo expresa el artículo anterior, llegue hasta el puerto de la Ventosa, ó cualquiera otro del Pacífico que se creyere mas conveniente que este. Entre tanto se concluye el camino de fierro, La-Sere establecerá la comunicación por medio de un camino carretero, que conservará en buen estado de servicio, y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

" Art. 5o.- Hechos los reconocimientos necesarios para el ferrocarril y para el camino carretero, y levantados los planos correspondientes por los ingenieros, se someterán á la aprobación del gobierno general, sin lo cual no podrán ponerse en ejecución.

" Art. 6o.- La compañía La-Sere avisará oportunamente al gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre del comicionado ó comicionados que lo representen en las operaciones que haya de practicarse, pagándose por la compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la compañía, intervendrán los peritos que nombre el gobierno, pagándose también sus honorarios por ella.

" Art. 7o.- En el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha de esta concesión, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la dirección de los caminos, u sometidos á la aprobación del gobierno, al que se dará aviso dentro de los primeros seis meses, de que va á procederse á los trabajos, á fin de que el comicionado ó comicionados de que habla la primera parte del artículo anterior, se hallen presentes para inspeccionar las obras que se ejecuten.

" Art. 8o.- La compañía La-Sere comenzará la construcción del ferrocarril y línea telegráfica, dentro de seis meses contados dos

pués del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfacción del gobierno, un tramo de quince leguas por lo ménos, hasta la conclusión de toda la línea, que será precisamente tres años después del día en que comenzarán los trabajos. Las quince leguas que la compañía está obligada á dejar construidas anualmente, podrán serlo en tramos aislados uno de otros, con tal que no se separen del trayecto general aprobado por el ejecutivo.

" Art. 9o.- La compañía comenzará la construcción del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará á satisfacción del gobierno dentro de un año y medio á lo mas, contado desde la fecha fijada para comenzarlos.

" Art. 10.- De los terrenos baldíos que hubiere, el gobierno da á la compañía la faja que necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado de solo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos se dividirán donde su extensión lo permita, en cuadros de una legua cada uno ; y en donde tuvieren ménos de dos leguas en su longitud á lo largo del camino (ó en las fracciones de ménos de dos leguas), se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nación y otra á la compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el núm. 1 en el Norte, y siguiendo en el órden numérico hacia el Sur ; de manera que el núm. 1 del lado de Occidente, ó sea el lado derecho del camino, queda frente del núm. 1 del lado de Oriente ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos, dentro de la línea lateral, hubiere puntos de intersección en terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego hasta el fin del camino la numeración prescrita para las porciones del terreno por ambos lados.

" Art. 11.- La nación se reserva desde luego, en pleno dominio, en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, &c., y de la misma manera se reserva en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, &c., cediendo á los concesionarios en propiedad, revocable solo en el caso de que no concluyan el camino, las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de intersección enunciado en el artículo anterior, se encontraren mas porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que-

hubiere de exceso, en cualquiera de los dos lados, serán divididos por mitad entre la nación y los concesionarios; de manera que se observen siempre precisamente de legua en legua, las dos alternativas, de lado y de frente, entre las porciones nacionales y las de la empresa.

" Art. 12.- El gobierno concede á la compañía, si lo hubiere, el terreno para los muelles, dique y otras obras indispensables en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la compañía á construir por su cuenta, á satisfacción del gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que se construya el ferrocarril, dichos muelles y diques; haciendo desde luego las obras precisas para facilitar la descarga y evitar la avería de las mercancías.

" Art. 13.- La compañía tomará gratis, de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueron, sin que esto importe para el gobierno la obligación de no enajenarlas, en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construcción y conservación de los caminos, telegráfos, muelles, diques, ó de sus pertenencias.

" Art. 14.- Los terrenos y materiales de propiedad particular que necesitare la compañía, los tomará indemnizando á sus dueños conforme á las leyes.

" Art. 15.- La compañía tendrá obligación de construir y conservar faros de primera clase en donde fuere mas conveniente á los dos extremos de la vía, debiéndo quedar concluidos dentro de treinta años después de terminado el ferrocarril, los que serán de la pertenencia exclusiva del gobierno.

" Art. 16.- A los sesenta dias de la fecha de esta ley, la compañía dará una fianza por valor de cien mil pesos fuertes, á satisfacción del Ministro de México en Washington ó de quien le supliere, siendo indispensable esta condición para la existencia y validez de las concesiones hechas por este decreto, y perdiendo los concesionarios la expresada suma en caso de que no cumplan dentro de los plazos señalados las obligaciones de presentar los planos y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica. Con la mencionada dianza se asegurará también la obligación que contrae la compañía de acreditar que esta organizada ya conforme á las leyes de uno de los Estados de la Union Americana.

" Art. 17.- Durante el tiempo necesario para la construcción del ferrocarril, la compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construcción de la vía y de sus pertenencias. Pasado el término de la construcción del camino, solo podrá introducir, libres de derecho, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durante esta exención por espacio de setenta años, y haciendo la compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el ministro de hacienda.

" Art. 18.- La compañía tiene la obligación de limpiar el rio Goatzacoalcos en la parte de él que dedique á la navegación.

" Art. 19.- Se concede á la compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conducción de pasajeros y transmisión de telegramas; pero la tarifa que se fije por la compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de cincuenta centavos por legua para cada pasajero, de tres centavos por legua para cada arroba de mercancías, de uno por ciento del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignación para toda la travesía del camino por tierra y por agua, y diez centavos por cada palabra de los telégramas.

" Art. 20.- El gobierno no exigirá, durante los setenta años de la concesión, impuesto ni contribución alguna, ya sea sobre las mercancías, que pasen solo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya, en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exención.

" Art. 21.- Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del puerto que se elija en el Pacífico, en parte por agua, y en parte por el ferrocarril, el gobierno se obliga á no otorgar á otra compañía, durante los setenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley; entendiéndose, respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debieren satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

" Art. 22.- El gobierno protejerá la prosecución, conservación y seguridad de los trabajos con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

" Art. 23.- El gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los setenta años de la concesión, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y en el Pacífico el de la Ventosa, ó cualquiera otro que se creyere mas conveniente que este.

" Art. 24.- La facultad concedida á la compañía para el transporte de mercancías se reglamentará por el ministerio de hacienda, procurando evitar los abusos y facilitar la pronta expedición de aquellas; sin que se entienda por dicha facultad que la compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

" Art. 25.- Las concesiones hechas á la compañía durante setenta años, contados desde que el ferrocarril y telegráfo se pongan al servicio público, y en todo ese tiempo el gobierno recibirá un ocho por ciento de las utilidades líquidas de la empresa, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, y bajo el concepto, de que luego que haya utilidades, se hará por lo ménos un dividendo anual. También percibirá el gobierno, mediante liquidación y pago por meses, doce centavos por cada uno de los pasajeros que transiten por la vía general.

" Art. 26.- Al espirar el plazo de la concesión, tendrá el gobierno mexicano el derecho de adquirir la propiedad del ferrocarril con sus estaciones, telégrafos, muelles, diques, útiles y pertenencias, el gobierno y otro por la compañía, ó por un tercero designado por los primeros en caso de discordia.

Si el gobierno no usare del derecho que le concede la fracción anterior, la compañía La-Sere continuará gozando la propiedad y posesión del camino con todas sus obras y material; pero cesarán las exenciones, que le concede esta ley, y seguirá pagando al gobierno el ocho por ciento de las utilidades líquidas, y los doce centavos por pasajero en los términos que el artículo anterior lo previene.

" Art. 27.- La compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia ó impresos que transiten por él, y á que de curso la oficina -

respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas.- De la misma manera transportará todos los frutos y objetos que sean de propiedad del gobierno, por la mitad de la tarifa : igualmente conducirá - sin estipendio alguno, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del go- bierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio- público. Transmitirá también, libres de gastos, por su línea telegráfi - ca, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la Re - pública Mexicana, ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públi cos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República - serán transportados por un treinta por ciento ménos del precio de tari - fa, sujetándose á las reglas que se dicten por el ministerio de hacienda.

" Art. 28.- El tránsito por la vía de comunicación será libre - para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un veinticinco - por ciento á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de- neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

" Art. 29.- La compañía tendrá facultad de transportar en bali jas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, - por la vía de comunicación, y dichas balijas serán selladas por la ad - ministración de correos, ó la de las aduanas marítimas.

" Art. 30.- El gobierno nombrará la cuarta parte de los direc tores de la compañía, y los nombrados por él tendrán las mismas fa - cultades y prerrogativas que los otros ; podrá también constituir en el- Istmo una comisión que vigile las obras y trabajos que se emprendan - en virtud de este contrato.

" Art. 31.- Los vapores ó buques de la compañía tendrán dere cho de navegar en el rio de Goatzacoalcos, durante los setenta años de la concesión, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando- obligados á tener la dotación de oficiales y tripulación que las leyes re quieren para los buques nacionales, formándola por mexicanos por naci miento ó por naturalización. Para el segundo caso se darán a la com paña las cartas de naturalización que pida.

" Art. 32.- La concesión otorgada en el artículo anterior, no - se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio Goatzacoal - cos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa na vegación sea arreglada á las leyes de la República Mexicana.

" Art. 33.- Los buques de la compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías pasa el tránsito de toda vía, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren además mercancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por solo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo demás.

" Art. 34.- La compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del preśtamo que Mr. Francisco P. Falconett hizo á la empresa Sloo, continuando el gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

" Art. 35.- La empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana; y la compañía de La-Sere para el tránsito de Tehuantepec, aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituída ahora en la República Mexicana, cual si en ella misma se hubiere formado y organizado, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ya en los Estados- Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

" Art. 36.- En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la compañía La-Sere, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera: no podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería: solo tendrán en caso de denegación de justicia, los mismos derechos y medios de hacer los valer en todo lo concerniente á la empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

" Art. 37.- Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre estranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten de manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la compañía La-Sere, la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

" Art. 38.- La compañía que forme La-Sere no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, sin consentimiento previo del gobierno general, y en ningún caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenación ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la compañía admitir en ningun caso como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulación que hiciere en este sentido. Se autoriza, sin embargo, á la compañía para que sin la aprobación del gobierno pueda expedir y vender bonos y obligaciones, cuando en las cantidades y por el precio que juzgare conveniente, y para segurar el pago, hipotecando solo el ferrocarril, línea telegráfica, estaciones, muelles, diques y demas obras, con tal que la hipoteca no se extienda á la concesión y que se concluya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

" Art. 39.- D. Emilio La-Sere podrá establecer en Nueva York ó en cualquiera otro punto de los Estados Unidos, la junta directiva de la compañía, contrayendo la obligación de constituir en México un apoderado, amplia y suficientemente autorizado, y con las instrucciones necesarias para entenderse con el gobierno general y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que le impone este decreto á la empresa.

" Art. 40.- Se permite á la compañía que forme La-Sere, establecer á su costa en el puerto de Huatulco, un depósito de carbon de piedra y un astillero, que estará bajo la inmediata vigilancia de la autoridad, para la reparación de los vapores que se ocupen en la conducción de pasajeros y mercancías por el Istmo; pero sin que en ningun caso se entienda concedida la propiedad del terreno destinado á talos establecimientos.

" Art. 41.- Las obligaciones que contrae La-Sere respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones; y la suspensión durará solo por el tiempo que dure el impedimento. D. Emilio La-Sere deberá presentar al gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor, del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y por solo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya La-Sere alegar en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar La-Sere al gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo menos dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á D. Emilio La-Sere el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses mas.

" Art. 42.- Se imponen á la compañía La-Sere las restricciones siguientes :

" Primera.- No podrán construir fortaleza en el Istmo.

" Segunda.- No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la compañía podrán estar armados para su defensa personal.

" Tercera.- No podrán dar pasaje á fuerza laguna armada extranjera, sin expresa autorización del gobierno general.

" Cuarta.- No podrán conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorización del gobierno general.

" Quinta.- No podrán dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorización del gobierno general, ó de otra autoridad competente.

" Sexta.- Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al gobierno para su persecución.

" Séptima.- Pondrá en ejecución los medios que se le designen por el gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

Art. 43.- Las concesiones otorgadas en la presente ley caducarán por las causas siguientes :

" Primera.- Por no dar la fianza dentro de los noventa días contados desde la fecha de esta ley, y por valor de cien mil pesos ($ 100,000), de que habla el artículo 15.

" Segunda.- Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentación de los planos y á la construcción de los tramos y de todo el camino dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

" Tercera.- Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

" Cuarta.- Por organizar fuerza armada de cualquiera clase que sea, sin comprender en esto á los empleados armados para su defensa personal.

" Quinta.- Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorización del gobierno general, excepto en caso de fuerza mayor, plenamente justificado.

" Sexta.- Por conducir, sin expresa autorización del gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabandos de guerra por las leyes de la República Mexicana.

" Séptima.- Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional ó conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorización del gobierno general, ó de otra autoridad competente, á no ser que haya fuerza mayor, plenamente justificada.

" Octava.- Por suspender durante un año consecutivo los trabajos en el camino, ó por dos años cuando se haya empleado en el ferrocarril y demas obras un millon de pesos por lo ménos.

" Novena.- Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la compañía La-Sere traspasar, ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril ni el telegráfo, ni los muelles y diques, sin previo concentimiento del gobierno general; y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telegráfo, ni los muelles y diques á ningun gobierno ó Estado extranjero; no pudiendo tampoco en ningun caso, admitir como socio á ningun gobierno ó Estado extranjero.

" Art. 44.- En caso de que la compañía faltare á las otras obligaciones ó restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparación de la falta, y á la correspondiente indemnización.

" Art. 45.- En cualquiera de los casos especificados en el artículo 42, perderá la compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el gobierno á su arbitrio; pero la compañía La-Sere conservará únicamente como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, la parte del camino ya concluída, las locomotoras, trenes y demas objetos empleados en su servicio; y el gobierno de la República, ó individuo ó compañía á quien este conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

" Art. 46.- La compañía que forme La-Sere queda obligada á dar al gobierno general, anualmente, los informes que tenga á bien pedirle respecto de la organización de la empresa, del estado de los trabajos del ferrocarril, del capital empleado en él, y de todo cuanto el ministerio de fomento crea necesario para tener conocimiento exacto de lo perteneciente á la vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec.

" Art. 47.- Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecución de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

" Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 29 de 1868. Dado en Palacio Nacional el 2 de enero de 1869.- Benito Juárez.

Como nos podemos percatar, básicamente se trata de una copia del decreto anterior, celebrado con la misma compañía. Por lo cual consideramos innecesario ahondar más al respecto.

19.- LEY DE 20 DE DICIEMBRE DE 1870 (1).- En relación de la apertura de un canal de navegación en el Istmo de Tehuantepec.

" BENITO JUAREZ, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes sabed :

" Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente :

" El Congreso de la Unión decreta

CAPITULO I

Del permiso para el establecimiento de un canal de navegación en el Istmo de Tehuantepec, y del plazo y fianza para la presentación de sus planos.

" Art. 1o.- La empresa que por las leyes de 6 de Octubre de 1867 y 2 de Enero de 1869, fué autorizada para construir y explotar un ferrocarril interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, lo está además para establecer entre el Océano Pacífico y el Golfo de México, en el propio Istmo, un canal navegable para embarcaciones cuyo calado no exceda de seis metros, y para ejecutar todas las obras accesorias á dicho canal, tales como exclusos, puertos, bahías, diques, muelles, estaciones y depósitos de alimentación, pudiendo explotar el repetido canal y aprovecharse de sus productos hasta que no hayan transcurrido noventa y nueve años contados desde esta fecha.

---

(1) Dublán y Lozano.
Item. Méx. 1870
pág. 535 - 543
Diario Oficial 23 Diciembre 1870.

" El gobierno mexicano protegerá la ejecución, conservación y seguridad de las obras, con toda la fuerza que estime conveniente.

Art. 2o.- Dentro de tres años, contados desde esta fecha, deberán estar terminadas las exploraciones del terreno, levantados los planos y perfiles correspondientes, y sometidos á la aprobación del ejecutivo, sin la cual no podrá emprenderse ninguna obra. En el levantamiento de los planos y perfiles intervendrán peritos nombrados por el ejecutivo, y expensados por la empresa.

" Es obligación de la empresa comenzar los trabajos dentro de un año contado desde que los planos y perfiles hayan sido aprobados por el ejecutivo.

" Art. 3o.- Dentro de noventa días, contados desde la fecha de esta ley, se afianzará por la empresa, á satisfacción del ejecutivo, el pago al tesoro público de la suma de cincuenta mil pesos, en caso de que dentro del plazo fijado en el art. 2o. no se presenten los planos y perfiles á que dicho artículo se refiere.

Art. 4o.- Las obligaciones impuestas á la empresa, se suspenderán si por caso fortuito ó impedimento emanado de fuerza mayor, se hallare imposibilitada de llenarlas dentro de los plazos fijados en el artículo 2o.

La suspensión en los casos de que habla el párrafo anterior, durará el mismo tiempo que hubiere durado su causa, cuyo principio y término se justificarán ante el ejecutivo, á lo sumo dentro de dos meses después de presentarse el impedimento; y si esto no se hiciere en el plazo fijado, en ningún tiempo podrá la empresa alegar la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

CAPITULO II

Auxilios ministrados por la nación.

" Art. 5o.- De los terrenos baldíos que hubiere en el Istmo, el gobierno mexicano cede á la empresa la faja necesaria para la línea del canal, y además, la mitad de los que se encuentren dentro de una zona de ocho kilómetros de ancho á cada uno de sus lados en todo el trayecto.

" Dicho terrenos baldíos se dividirán donde su extensión lo permita, en cuadrados de ocho kilómetros por lado, y cuando tengan ménos de diez y seis kilómetros á lo largo del canal, se dividirán en dos porciones de igual superficie perteneciendo una á la nación y otra á la empresa. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número uno en el Norte, y siguiendo en el órden numérico hacia el Sur. Al derredor de cada lote ó porción, se dejará un camino de veinticinco metros de ancho.

" Todas las porciones señaladas con los números impares, en el lado occidental del canal, se reservan en pleno dominio á la nación; y de la misma manera se reserva en el lado oriental, todas las porciones marcadas con los números pares, cediendo á los concesionarios las porciones restantes, en propiedad, revocables solamente en el caso de que no concluyan el canal.

" El deslinde de estos terrenos se hará con arreglo á las leyes comunes, y mediante la intervención de peritos nombrados por el gobierno y expensados por la empresa, sin privar á nadie de cualquiera propiedad ó posesión que alegare ántes de ser vencido en juicio.

" Art. 6o.- La empresa podrá exigir la expropiación por causa de utilidad pública, de las propiedades privadas cuya ocupación fuere necesaria para el establecimiento del canal ó de sus dependencias naturales. Dichas propiedades serán ocupadas mediante la indemnización en que convengan dos peritos, de los cuales nombrará uno cada parte, y estos, ántes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designación del tercero, este será nombrado por el juez de distrito del Estado á que pertenezca la propiedad por ocupar, ó por aquel á quien dicho juez delegare esta facultad.

" Los terrenos y materiales de construcción de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento del canal ó sus dependencias, serán entregadas gratuitamente á la empresa.

" Art. 7o.- Durante el tiempo necesario para la construcción del canal, la empresa podrá importar al istmo, libre de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios. Terminada la construcción, solo podrá introducirse li-

bre de derechos, las máquinas y carbon de piedra que necesitare hasta noventa y nueve años, contados desde esta fecha; haciendo uso, así de esta exención como de la anterior, segun las reglas y limitaciones que se dicten por el ejecutivo.

" Art. 8o.- Durante noventa y nueve años contados desde esta fecha, el gobierno mexicano no exigirá contribución alguna por el tránsito del canal, ni por los capitales que en el se invierten.

" Al concluir este plazo, entrará la nación en la libre, completa y absoluta posesión, propiedad y goce del canal, así como todas sus construcciones, accesorios, pertenencias, aparatos y máquinas fijas, y de cuanto deba reputarse naturalmente afecto á su servicio; efectuándose esta posesión sea cual fuere la empresa ó empresas á las cuales pertenezca al espirar este plazo, el dicho canal y sus dependencias.

CAPITULO III

Condiciones relativas á la explotación.

" Art. 9o.- El tránsito por el canal será libre para todos los habitantes del globo; todas las naciones podrán usarlo para el paso de sus tropas, municiones y buques de guerra en tiempo de paz; pero su entrada será rigurosamente cerrada á las tropas, municiones y buques de gurra, pertenecientes á las naciones que esten en guerra con otra ó otras.

" El canal será neutral y comun á todas las naciones que esten en paz con la República Mexicana; pero los derechos de tránsito y otros que se cobren para su uso, se aumentarán en 25 por ciento á los buques y mercancías de las naciones que no tuvieren respecto del tránsito tratado de neutralidad con México.

" Art. 10.- Los aranceles y reglamentos para el uso del canal y de sus dependencias, serán formados por la empresa, y sometidos anualmente á la aprobación del ejecutivo, sin la cual no serán puestos en observancia.

CAPITULO IV.

Cláusulas diversas.

" Art. 11.- La empresa tendrá obligación de construir y conservar dos faros de primera clase en los lugares que designe el ejecutivo, cuyos faros serán de la pertenencia exclusiva de la nación, y estarán concluídos ántes de que el canal sea puesto al servicio público.

" Art. 12.- Cuando hayan transcurrido veinte años contados desde esta fecha, comenzará la nación á percibir la quinta parte de todas las sumas que por utilidades se paguen á los accionistas, ó por intereses á los tenedores de bonos ó obligaciones, durando dicha percepción hasta el tiempo en que el canal y sus obras accesorias pasen al dominio de la nación, según se previene en el artículo 80.

" Art. 13.- La dirección y manejo del canal pertenecerán á la empresa y serán ejercicios por ella, reservándose el gobierno el derecho de nombrar un número de miembros de la junta directiva, comprendida entre la tercera y cuarta parte del total de los que hayan de formarla, cuyos directores podrán examinar los libros, cuentas, correspondencias, contratos y demas documentos, y tendrán las mismas facultades, prerrogativas y emolumentos que los restantes. También podrá el gobierno establecer comiciones que vigilen los obras y trabajos y le ministren informe respecto de la organización de la empresa, del estado de los trabajos, del capital empleado en ellos y de todo cuanto crea necesario para tener conocimiento exacto relativamente á esta vía de comunicación.

" la empresa estará obligada á dar al ejecutivo ó á sus agentes, todos los años y en las ocaciones extraordinarias en que aquel lo determine, todos los informes ántes mencionados, así como á mantener constantemente el canal y sus dependencias, en perfecto y buen estado de uso.

" Art. 14.- La empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana, y aun cuando se forme en el extranjero, se considerará sin embargo, como constituida ahora en la República Mexicana, cual si en ella misma se hubiere formado y organizado, con arreglo á las leyes de este país ; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas bajo las razones sociales que escoja para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operacio

nes que debe ejecutar, podrá instituir tales compañías formándose y organizándolas, ya sea en la República ó ya sea en los Estados Unidos del Norte, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que se instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma compañía principal exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

" Art. 15.- En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, esta empresa y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y sucesores de estos que en ella tomen parte como accionistas, empleados ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con ella, derechos de extranjería; aun por denegación de justicia, no tendrán mas derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la empresa, que los que las leyes de la república concedan á los mexicanos, ni podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 16.- Las restricciones del artículo anterior, no tendrán lugar en las disensiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros y accionistas fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si tales restricciones no existiesen; pero sin que los fallos de los tribunales extranjeros afecten de manera alguna á las prescripciones de esta ley, á la empresa concesionaria que se reputa mexicana para todos los efectos de la misma, ni á los intereses mexicanos.

" Art. 17.- La empresa no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el canal ni sus obras accesorias, sin consentimiento previo del gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el canal ni sus obras accesorias, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenación ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la empresa admitir en ningun caso como socio, á un gobierno extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor, cualquiera estipulación que hiciere en este sentido. Se autoriza sin embargo á la empresa, para que sin aprobación del gobierno, pueda expedir y vender bonos y obligaciones, cuando, en las cantidades, y por el precio que juzgare conveniente y para asegurar el pago, hipotecando solo el canal y sus obras accesorias, con tal que la hipoteca no se extienda á la concesión, y que se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares. Todas las obligaciones, hipotecas y gravámenes que se im-

pusieren sobre el canal, ó sobre sus dependencias, caducan al vencimiento de los noventa y nueve años de que habla el artículo 8o.

" Art. 18.- Esta concesión caducará:

" I.- Por no estar hechos los reconocimientos y determinación del trayecto, dentro de tres años contados desde esta fecha.

" II.- Por no comenzar las obras de construcción dentro de un año, contado desde que los planos sean aprobados por el ejecutivo,

" III.- Por no intervenir en las obras á lo ménos un millón de pesos durante el primer año de los trabajos, ó sea tres millonres en cada uno de los siguientes hasta su término; salvo el caso de fuerza mayor debidamente comprobado.

" IV.- Por infringir cualquiera de las claúsulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la empresa traspasar, ni enajenar las concesiones de la misma ley, ni el canal ni sus obras accesorias; sin previo consentimiento del gobierno federal, y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el canal, ni sus obras accesorias, á ningun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlos en ningun caso como socios.

" V.- Por caducidad de la concesión hecha en 2 de enero de 1869, y á que se refiere el artículo 1o. de la presente.

" VI.- Por interrupción del libre tránsito del canal durante mas de trescientos sesenta y cinco dias consecutivos después de aquel en que se haya abierto al uso público.

" Si la empresa faltare á las obligaciones ó traspasarse las restricciones que le impone esta ley, ó no mantuviere el canal ó sus dependencias en perfecto estado de uso, quedará sujeta á la reparación de la falta y á la correspondiente indemnización, que se fijará por dos peritos nombrados, uno por el ejecutivo y otro por la empresa, los cuales ántes de comenzar á desempeñar su encargo, señalarán un tercero para que en caso de discordia decida sobre las diferencias que puedan suscitarse. Si ocho dias después de haber sido nombrados los peritos,-

no estuvieren de acuerdo para el señalamiento del tercero, este será designado por el tribunal que en segunda instancia deba conocer de los asuntos federales en la capital de la República.

" Art. 19.- Si ocurriere el caso de caducidad dentro de los noventa y nueve años á que el artículo 8o. se refiere, la empresa perderá las concesiones que le otorga esta ley, y el gobierno podrá disponer de ellas libremente; pero conservará la misma empresa, hasta que termine el plazo de noventa y nueve años, la propiedad de las obras que hubiere construido. En este caso la nación ó, la nueva empresa á quien el gobierno traslade las concesiones caducas, tendrán la facultad de tomar las obras ejecutadas, previo el pago de dinero efectivo ó títulos de la nueva empresa, por el precio que le fijen dos peritos nombrados uno por cada parte ó un tercero que ellos designen para el caso de discordia, si treinta dias después de nombrados los dos primeros peritos, no se hubiere puesto de acuerdo para designar al tercero, lo nombrará el tribunal de segunda instancia que conozca de los asuntos federales de la demarcación en que se encuentre una parte mayor del canal.

" En todo caso, al espirar el término de los noventa y nueve años, cesarán las concesiones que otorga esta ley, y la propiedad de las obras ejecutadas pasará ipso facto á la nación.

" Art. 20.- Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecución de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

" Art. 21.- La empresa establecerá en la capital de la República un apoderado amplia y suficientemente autorizado y con las instrucciones necesarias para entenderse con el gobierno federal y demas autoridades, en todos los negocios referentes á esta concesión.

" Por tanto, mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. México, Diciembre 20 de 1870 . "

Solo, que como de todos es sabido, no se llego a ningun fin, a pesar de las diversas gestiones que se realizarón para su logro, se establece un concesión por 90 años, para la apertura de un canal que atravezará el istmo, el cual no llego a su realización, por cuestiones económicas y políticas de la época.

CAPITULO SEXTO :

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC EN EL DERECHO VIGENTE MEXICANO.

1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2.- Constitución del estado de Veracruz.
3.- Constitución del estado de Oaxaca.
4.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
5.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
6.- Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México.
7.- Ley General de Bienes Nacionales.
8.- Decreto de 10 de enero de 1980.

1.- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.- Con el triunfo militar de Obregón sobre Francisco Villa aunque el país no quedaba totalmente pacificado se hizo posible la integración del Congreso Constituyente. (1) La fuerza constituyente de Venustiano Carranza tiene obligada repercución en el trabajo de los constituyentes, la Constitución reviste una huella progresista por influencia de los constituyentes revolucionarios.

El estudio de nuestra Carta Magna, reviste gran importancia, en virtud de ser en ella, donde se encuentran los fundamentos de toda ley. El Istmo de Tehuantepec, forma parte del Territorio Nacional, ya que es parte integrante de la Federación (Artículo 42 fracción I y 43).

El Istmo de Tehuantepec, como se dijo en un principio se encuentra ubicado en dos Estados de la República (Oaxaca y Veracruz), para la creación de la apertura de la vía interoceánica, se requiere la facultad del Congreso (Artículo 73 fracción XVII).

---

(1) López Gallo Manuel
Item. pág. 474.

En razón de que la Constitución es la base de toda cuestión legal, diremos que el tema de estudio lo encontramos ubicado en el artículo 27 que se refiere a la propiedad de tierras y aguas comprendidas dentro de nuestro territorio. Para ello sería necesario la expropiación de tierras pertenecientes a particulares, para lo cual, el citado artículo nos dice " Las leyes de la Federación y de los Estados en sus respectivas jurisdicciones, determinarán los casos en que sea de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada, y de acuerdo con dichas leyes la autoridad administrativa hará la declaración correspondiente ".- Para llevar a cabo un obra de tal importancia se necesitaría la promulgación de una ley (Artículo 81 fracción I), y de igual manera, siendo imposible la construcción por parte del Gobierno, un concesión a particulares para la ejecución de las obras (Artículo 32, 27). El Istmo de Tehuantepec desde el punto de vista Constitucional se encuentra regido básicamente por el artículo 42 y 43 por ser parte integrante de la Federación.

2.- CONSTITUCION DEL ESTADO DE VERACRUZ.- Nos dice que el Estado es libre, independiente y soberano en su administración y gobierno interiores (Artículo 2o) ; y tal como ya lo habíamos mencionado, el hecho de ser parte integrante de la Federación (Artículo 1o.,) ; De igual manera, establece como facultades de la Legislatura: el dar, interpretar y derogar las leyes, iniciar ante el Congreso General, las leyes y decretos que sean de la competencia del Poder Legislativo de la Federación, así como la reforma o derogación de unas y de otros ; y secundar, cuando lo estime conveniente, las iniciativas hechas por las legislaciones de los otros Estados (Artículo 1o. 68). -- Aunque definitivamente en cuestiones de límites y vías generales de comunicación estará a lo que dispone la Constitución Federal en sus artículos respectivos.

3.- CONSTITUCION DEL ESTADO DE OAXACA.- Dicha Constitución se promulgó y entro en vigor el día 15 de abril de 1922. La cual en el Título Tercero, relativo al Estado, su Soberanía y Territorio, artículo 26 nos dice : " El Estado de Oaxaca es parte integrante de los Estados Unidos Mexicanos, pero es libre y soberano en todo lo que concierne a su régimen interior, conforme a los preceptos de la Constitución General de la República. "

Artículo 28.- " El territorio del Estado de Oaxaca es el que posee actualmente, conforme a las jurisdicciones de hecho ejercidas por sus respectivas autoridades y el que por derecho le corresponda ; y no-

podrán ser desembrado sino en los términos prevenidos en la Constitución Federal."

Artículo 59 Son facultades de la Legislatura :

II.- Arreglar y fijar los límites del Estado, en los términos que señala el artículo 116 de la Constitución Federal ;

III.- Informar al Congreso de la Unión en los casos a que se refiere el inciso c) de la fracción II I del artículo 73 de la Constitución General, y resolver lo conducente sobre la determinación del propio Congreso, de acuerdo con el inciso f) de la misma fracción.

Artículo 79 relativa a las facultades del gobernador :

I.- Son facultades del gobernador, presentar iniciativas de ley ante la Legislatura del Estado.

VI.- Decretar la expropiación por causa de utilidad pública de acuerdo con lo prevenido en los artículos 27 y 11 transitorios de la Constitución Federal, ajustando sus procedimientos a las leyes vigentes;

Artículo 92.- " El Estado de Oaxaca, para su régimen interior, se divide en municipios libres, los que se agruparán en distritos rentísticos y judiciales para la mejor administración de justicia y la fácil recaudación de las rentas generales del Estado.

Artículo 94.- " Los Municipios Libres constituyen entidades con personalidad jurídica, y por consiguiente son susceptibles de derechos y obligaciones. "

Artículo 95.- " Los poderes del Estado son los únicos superiores jerárquicos de los Cuerpos Municipales, sobre los que ejercen las facultades de organización y regulación de funcionamiento, sin cortar ni limitar las libertades que les conceden la Constitución General de la República y la particular del Estado. "

Artículo 96.- " Los Municipios tienen personalidad jurídica propia ; pero la política administrativa de los mismos, fuera del territori

del Estado, corresponde al Ejecutivo como representante de toda la Entidad.

Aunque la Constitución no nos dice que forma parte de la Federación, nosotros sabemos que si lo es, y en razón de ello, se encuentra enmarcada dentro de la Constitución Federal, al igual que el Estado de Veracruz ; cierto es, que el régimen interno de cada Estado es diferente, pero en cuestiones de la Federación se esta a lo que establece La Carta Magna.

4.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.- La Ley de Vías Generales de Comunicación, fué publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de diciembre de 1939, siendo Presidente de la República Lázaro Cárdenas.

Siendo una Ley de gran importancia por estar sumamente ligada a nuestro tema de estudio, trataremos de hacer un estudio a conciencia sobre la misma.

Iniciaremos con el Artículo 1o., el cual nos señala que se considera como vías generales de comunicación.

Artículo 1o.- Son Vías Generales de Comunicación:

IV.- Los canales destinados o que se destinen a la navegación, siempre y cuando, desemboquen al mar, sirvan de límite al territorio o a dos entidades federativas, pasen de una entidad a otra, crucen la línea divisoria con otro país, o bién, cuando se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar, o cuando esten ligados a corrientes constantes.

V.- Los ferrocarriles ;

a).- Cuando comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas.

b).- Aquellos que entronquen con cualquier otro, siempre y cuando presten un servicio público.

d).- Los construídos en su totalidad o en su mayor parte por la Federación.

e).- Los ferrocarriles particulares, cuando sean auxiliares de una explotación industrial y hagan servicio público.

VI.- Los caminos:

b).- Cuando comuniquen a dos o más entidades federativas, entre sí;

c).- Cuando en su totalidad o en su mayor parte sean construídos por la Federación.

Artículo 2o.- Son partes integrantes de las vías generales de comunicación:

I.- Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas; y

II.- Los terrenos y aguas que sean necesarios para el derecho de vías y para el establecimiento de los servicios auxiliares, obras y construcciones y demas dependencias y accesorios de las mismas.

La extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijará por la Secretaría de Comunicaciones.

Artículo 3o.- Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes federales. El Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en los siguientes casos y sin perjuicio de lo que establece la Ley de Secretarías de Estado y Departamentos Autónomos, o de las facultades expresas que otros ordenamientos legales conceden a la de Economía Nacional:

I.- Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación.

III.- Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;

IV.- Celebración de contratos con el Gobierno Federal ;

V.- Caducidad, rescisión y modificación de concesiones y contratos celebrados con el Gobierno Federal ;

VII.- Expropiación ;

X.- Venta de las vías generales de comunicación y medios de transporte, así como todas las cuestiones que afecten a su propiedad ;

XI.- La vigilancia de los derechos de la Nación, respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a reversión en los términos de esta ley o de las concesiones respectivas ;

En los casos de las fracciones IV y V es indispensable la aprobación previa de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, siempre y cuando los gastos ejecutados en uso de estas facultades impliquen el gasto de fondos públicos, comprometan el crédito público o afecten bienes federales o que esten al cuidado del Gobierno.

Artículo 4o.- Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos ;

II.- Por la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos y demás Leyes especiales ;

III.- A falta de disposiciones en la Ley, por los preceptos del Código de Comercio ;

IV.- En defecto de unas y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles ; y

V.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

Artículo 6o.- Existe la Obligación de que los actos y contratos sujetos a registro, que tengan por objeto vías generales de comunicación, cuyo valor exceda de $ 20,000.00 , de inscribir al Registro Público de la Ciudad de México.

Artículo 8o.- Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos.

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional y que deberá hacerse del conocimiento público, a cuyo efecto la Secretaría de Comunicaciones publicará, dentro de los primeros quince días del mes de enero de cada año, el programa de trabajos correspondientes, debiendo ajustarse el referido plan a las siguientes bases generales:

III.- La construcción o establecimiento de nuevas vías quedará sujeta a estudios previos de carácter económico para determinar:

a).- Distancia adecuada.
b).- Perspectivas de tránsito inicial;
c).- Riquezas naturales.
d).- Planeación de las explotaciones.
e).- Posibilidad de colonización.
f).- Estado de la propiedad territorial.

ARTICULO 9o.- No necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones:

I.- Los ferrocarriles y caminos particulares que se construyan dentro de los cien kilómetros de la frontera o dentro de la zona de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas.

ARTICULO 10.- El Gobierno Federal tendrá facultad para construir o establecer vías generales de comunicación por sí mismo o en cooperación con las autoridades locales. De igual manera, pueden en -

comendarse a particulares la ejecución de obras públicas los cuales serán adjudicados en subasta, mediante convocatoria, y para que se presenten proposiciones en sobre cerrado, que será abierto en junta pública.

ARTICULO 12.- Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación sólo se otorgará a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituídas conforme a las leyes del país.

ARTICULO 13.- Los individuos o empresas a quienes se otorgue concesión o permiso para construir o explotar vías generales de comunicación llevarán a cabo por sí mismos esa construcción o explotación y no podrán, en ningún caso, organizar sociedades a quienes cedan los derechos adquiridos en la concesión o permiso.

Sin embargo, La Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión o permiso, cuando a su juicio fuere conveniente, siempre que hubieren estado vigentes por un término no menor de cinco años y que el beneficiario haya cumplido con todas sus obligaciones.

ARTICULO 14.- Los interesados en obtener concesión o permiso para construir, establecer o explotar vías generales de comunicación elevarán solicitud de la Secretaría de Comunicaciones.

ARTICULO 15.- Posteriormente, la Secretaría de Comunicaciones señalará al solicitante el monto de un depósito en efectivo que deberá constituir éste en el Banco de México, constituído el depósito, se publicará por dos veces de diez en diez días en el Diario Oficial.

ARTICULO 17.- El monto del depósito se hará de acuerdo a lo que determine la Secretaría de Comunicaciones.

ARTICULO 18.- En ningún caso se podrá, directa o indirectamente, ceder, hipotecar, ni manera alguna gravar o enajenar la concesión, los derechos en ella conferidos, la vía, edificios, estaciones, servicios, auxiliares, dependencias o auxiliares, dependencias o accesorios, a ningún gobierno o Estado extranjeros, ni admitirlos como socios de la Empresa concesionaria.

De igual manera establece la nulidad de cualquier estipulación en contrato.

ARTICULO 20.- En las concesiones se fijarán las bases sobre las cuales ha de regir la Vía general de comunicación.

ARTICULO 21.- Las vías generales de comunicación son de utilidad pública, por lo cual la Secretaría de Comunicaciones a nombre del Ejecutivo decretará la expropiación de las areas necesarias para su creación.

ARTICULO 23.- El expropiado o causahabiente tendrá derecho, dentro del término de cinco años, a reivindicar la cosa expropiada o la parte correspondiente, cuando la totalidad o una parte de ella no se utilizare o se aplicare a uso distinto de aquel para el que se autorizo la expropiación.

ARTICULO 28.- El Gobierno Federal podrá dar ayuda económica a los concesionarios de vías generales de comunicación y medios de transporte.

ARTICULO 29.- Las concesiones caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

II.- Por no construir o no establecer, dentro de los plazos señalados en ls concesiones, la parte o la totalidad de la vía u obras convenientes.

IV.- Porque se enajenen la concesión o alguno de los derechos en ella contenidos, o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones.

V.- Porque se ceda, hipoteque, enajene o de cualquier manera se grave la concesión, o algunos de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectos al servicio público de que se trate, a algún gobierno-ó, Estado extranjero, o porque se les admita como socios en la empresa concesionaria.

ARTICULO 40.- Las vías de comunicación se construirán y establecerán de acuerdo a los lineamientos del artículo 8o. de la Ley y a las prevenciones de los reglamentos sobre la materia. La Secretaría -

de Comunicaciones fijará en cada caso, las condiciones técnicas relacionadas con la seguridad, utilidad especial, y eficiencia del servicio que deben satisfacer dichas vías.

ARTICULO 48.- No deberá explotarse una vía general de comunicación, objeto de concesión o permiso, ni de servicios conexos, sin que previamente autorice su funcionamiento la Secretaría de Comunicaciones.

ARTICULO 129.- Las concesiones para la construcción y explotación de ferrocarriles se otorgarán preferentemente.

I.- A las sociedades creadas para ese objeto, en las cuales el Gobierno Federal sea accionista mayoritario ; y

II.- A las sociedades organizadas bajo el régimen cooperativo, con el mismo objeto, dicho plazo no puede exceder a 70 años.

ARTICULO 136.- Los ferrocarriles particulares y los que siendo auxiliares de una explotación industrial hagan servicios públicos, estarán sujetos, por lo que respecta a la explotación de dichos servicios públicos, a las bases que conforme a las prescripciones de esta ley y a sus reglamentos fije la Secretaría de Comunicaciones.

En ellas se determinarán las obligaciones y derechos del permisionario ; nombrándose un interventor cuyos emolumentos serán cubiertos por aquél.

Los ferrocarriles particulares y los auxiliares de una explotación industrial, para hacer servicio público, necesitarán permiso de la Secretaría de Comunicaciones. Dichos permisos serán revocables en cualquier tiempo, a juicio de la propia Secretaría.

5.- LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.- La Ley mencionada en su artículo 30 prevé las atribuciones que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre las cuales señala las siguientes :

" Construir las vías ferreas de carácter federal y otorgar concesiones para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación ;

" Administrar los ferrocarriles federales, no encomendados a organismos descentralizados ;

" Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos ; así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios y auxiliares y conexos relacionados con los transportes y las comunicaciones ;

" Asesorar a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas para la formación de los programas anuales de construcción de obras de comunicación, caminos, aeropuertos, estaciones y centrales de autotransportes de concesión federal ;

" Establecer los requisitos que deban satisfacer los mandos y las tripulaciones de las marinas mercantes, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

" Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones y transportes por agua ;

" Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

" Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias e intervenir en todo lo relacionado con faros y señales marítimas ;

" Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales y auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina."

Cabe recordar, que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la preferencia de mexicanos sobre extranjeros en toda clase de concesiones (Artículo 32). Lo cual no establece la Ley en estudio; no así la Ley de Vías Generales de Comunicación que establece que las concesiones para la construcción, establecimiento ó explotación de las vías generales de comunicación se otorgará á ciudadanos mexicanos o a sociedades constituídas conforme a las leyes del país.

6.- LEY ORGANICA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1948, siendo Presidente de la República el Licenciado Miguel Alemán.

ARTICULO 1o.- Para la administración de los ferrocarriles Nacionales, se crea con patrimonio y personalidad jurídica propios, un organismo público descentralizado que se denominará " Ferrocarriles Nacionales de México. "

ARTICULO 3o.- El patrimonio propio de " Ferrocarriles Nacionales de México " estará constituído por :

1.- Los bienes que crearón el patrimonio de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, creados por Ley de 31 de diciembre de 1940, y

2.- Las líneas férreas y bienes que a ella aportare el Gobierno Federal, y los que adquiera en el futuro.

ARTICULO 4o.- La Administración de " Ferrocarriles Nacionales de México, " estará a cargo de :

a).- El Consejo de Administración.
b).- El Gerente General.

ARTICULO 18.- El Gerente General será designado por el C. Presidente de la República.

ARTICULO 19.- Son facultades y obligaciones del Gerente General :

I.- Representar a los Ferrocarriles Nacionales de México, con todas las facultades que, conforme a Legislación Civil correspondan a un mandatario General, inclusive las de delegar la representación en la persona o personas que estime ncesario ;

VII.- Administrar los bienes de los Ferrocarriles Nacionales de México, con facultades para ejercer actos de dominio en su representación, y en general con todas las que fueren necesarias para la organización administración, funcionamiento, manejo y explotación del sistema.

ARTICULO 22.- " Ferrocarriles Nacionales de México", estará sujeto a las obligaciones que, conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación corresponde a las empresas de Ferrocarriles,

ARTICULO 26.- Se otorga a " Ferrocarriles Nacionales de México ", la facultad de establecer agencias aduanales en los lugares en que ello resulte conveniente para el servicio, con sujeción a todos los requisitos establecidos por las leyes respectivas.

Si existe un ferrocarril que cruza el Istmo de Tehuantepec, es imposible pasar por alto la Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, tomando en consideración que pertenece a " Ferrocarriles Nacionales de México " (Artículo 3o número 2).

Los artículos que transcribimos son los que consideramos de mayor importancia en relación al tema.

7.- LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES.- Publicada en el Diario Oficial de la Feración el día 30 de enero de 1969, siendo Presidente de la República el C. Lic. Gustavo Díaz Ordaz. La ley nos establece como bienes de uso común los caminos, carreteras, y puentes que constituyan vías generales de comunicación ; presas , diques, canales, obras de puertos etc. (Artículo 18 fracciones VIII, IX, X y XI) ; de igual manera establece reglas acerca de el como y de que manera se han de otorgar concesiones y de su nulidad, caducidad y rescisión (Artículo 13, 14, 15, 16) en las cuestiones relativas a los bienes de dominio público; y tal como lo señala el artículo 2o. fracción I de la ley, son bienes de dominio público los de uso común, por lo cual damos las características que da ley para los bienes de dominio público,-

al referirnos a los de uso común.

El artículo 17 prevee la posibilidad de enajenar los bienes de dominio público de acuerdo a las prescripciones de la Ley. Mucho es lo que se puede escribir acerca de esta ley y en relación a nuestro tema de estudio, pero solo nos limitamos a enunciar los aspectos más importantes de la misma.

8.- DECRETO DE 10 DE ENERO DE 1980.- Por el cual se crea un organismo público descentralizado, denominado " Servicio Multimodal Transistmico."

DECRETO POR EL QUE SE CREA UN ORGANISMO PUBLICO-DESCENTRALIZADO, QUE SE DENOMINARA SERVICIO MULTIMODAL TRANSISTMICO.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice : Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

JOSE LOPEZ PORTILLO.- Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el Artículo 89, Fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los Artículos 2o., de la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal ; 3o., Fracción I, y 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal ; 2o., 3o., 8o., y 50 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y

C O N S I D E R A N D O

Que el Gobierno de la República tiene interés en el máximo desarrollo de las comunicaciones y transportes nacionales, y en particular el transporte multimodal, en las zonas que reúnen condiciones apropiadas para ello.

Que la ubicación geográfica de los puertos de Coatzacoalcos, Ver., y Salina Cruz, Oax., y su cercanía en el Istmo de Tehuantepec, son adecuados para realizar el tráfico interoceánico de mercancías en contenedores, complementando así el transporte marítimo de altura con

el ferrocarril y el autotransporte.

Que la operación de este corredor terrestre entre ambos puertos, contribuirá al desarrollo económico, industrial y urbano previsto para la región istmica.

Que por la naturaleza técnica del transporte multimodal y la necesidad de organizar y comercializar los servicios que se presten, es conveniente crear un organismo especializado, y para ello he tenido a bien dictar el siguiente:

D E C R E T O

ARTICULO PRIMERO.- Se crea un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Servicio Multimodal Transístmico.

ARTICULO SEGUNDO.- El Organismo mencionado tendrá por objeto coordinar el transporte multimodal de las mercancías que, en tránsito interoceánico, arriben a los puertos de Coatzacoalcos o de Salina Cruz, en los términos dispuestos por éste decreto.

ARTICULO TERCERO.- Corresponde al Organismo de Servicio Multimodal Transístmico:

I.- Convenir y contratar con los usuarios del Servicio el transporte multimodal de mercancías entre ambos puertos.

I I.- Convenir y contratar los servicios de carga, descarga y transporte que sean necesarios, con las empresas maniobristas autorizadas en dichos puertos, así como con los ferrocarriles, los autotransportes y demás servicios auxiliares y conexos.

I I I.- Adquirir los servicios adecuados para el cumplimiento de sus fines.

IV.- Elaborar y realizar programas de acción, operación y obras, y cumplir los compromisos que de ellos resulten.

V.- Aplicar los ingresos provenientes de los servicios que preste, al pago de las obligaciones que contraiga para el cumplimiento de su objeto.

VI.- Vigilar que el transporte multimodal contratado con los usuarios se realice de conformidad con las normas aplicables.

VII.- Ejercer las demás funciones necesarias para el cumplimiento de su objeto.

ARTICULO CUARTO.- El patrimonio del Servicio Multimodal Transístmico se integrará:

I.- Con las inversiones que realice con cargo a sus revelantes de operación.

II.- Con los bienes muebles e inmuebles que el Gobierno Federal le destine.

III.- Con los recursos que le asigne el Gobierno Federal.

IV.- Con los ingresos que le produzcan sus bienes y los que obtenga por la prestación de sus servicios.

V.- Con las aportaciones o donativos que por cualquier otro concepto perciba.

ARTICULO QUINTO.- Son órganos de dirección y administración de Servicio Multimodal Transístmico, jerárquicamente considerados:

I.- El Consejo de Administración.

II.- El Director General.

ARTICULO SEXTO.- El Consejo de Administración se integrará con cinco miembros, que se designarán de la siguiente manera :

Uno por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.
Uno por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
Uno por la Secretaría de Comercio.
Uno por la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.
Uno por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Será Presidente del Consejo, el Secretario de Comunicaciones y Transportes.

Por cada Consejero Propietario habrá un Suplente, que sólo podrá asistir, con voz y voto, a las sesiones del Consejo, cuando el propietario respectivo no concurra.

ARTICULO SEPTIMO.- Corresponde al Consejo de Administración :

I.- Aprobar el Reglamento Interior del Organismo y los Manuales necesarios para su funcionamiento.

II.- Conceder, discutir y, en su caso, aprobar todos los programas y proyectos de los Servicios que preste el Organismo.

III.- Conocer de todos los asuntos relativos al financiamiento e inversiones del Organismo y las modificaciones en ésta materia, para que una vez aprobados, se sometan a la consideración de las Dependencias que de acuerdo a su competencia deban de intervenir.

IV.- Revisar y aprobar el proyecto de Programa- Presupuesto anual que le presente el Director, así como cualquier modificación al monto o distribución de dicho presupuesto, para que sean sometidos a la consideración de las Dependencias competentes.

V.- Estudiar y aprobar los Estados Financieros bimestrales y del ejercicio anual que presente el Director, así como las cuentas parciales.

VI.- Cuidar se realicen correctamente los programas aprobados.

VII.- Las demás que sean propias y necesarias para el desarrollo de las funciones encomendadas al Organismo en el presente Decreto.

ARTICULO OCTAVO.- El Consejo celebrará sesiones cuando menos cada dos meses, de las cuales el Secretario del mismo levantará el Acta respectiva. Sus decisiones se tomarán por mayoría de votos y si hubiere empate en la votación, el Presidente tendrá voto de calidad.

ARTICULO NOVENO.- El Director General del Organismo será designado por el Presidente de la República.

ARTICULO DECIMO.- Corresponde al Director General :

I.- Celebrar, con la suma de facultades de un mandatario general, todos los actos jurídicos de administración y de dominio, necesarios para el funcionamiento del Organismo, salvo el caso que se refiere la Fracción X de este artículo. El Consejo de Administración fijará los límites de aquella facultad y determinará en que casos debe ser necesaria y previa su aprobación, y también en que casos puede sustituirse el poder.

II.- Representar al Organismo como mandatario general para pleitos y cobranzas, con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial conforme a una Ley, así como sustituir y delegar estos mandatos en uno o más apoderados, para que lo ejerzan individual o conjuntamente, revocar los poderes que otorgue, desistirse del juicio de amparo, presentar denuncias y querellas penales, desistirse de las mismas y en general, ejercer todos los actos de representación y mandato que, para la eficacia del cargo, sean necesarios.

III.- Otorgar y suscribir títulos de crédito sin más limitaciones que las que expresamente le haya señalado el Consejo.

IV.- Nombrar con base en el presupuesto del Organismo a los trabajadores del mismo, contando con aprobación previa del Consejo en los casos de personal de confianza que realice funciones de dirección, inspección o vigilancia.

V.- Proponer al Consejo y, en su caso, al Presidente de éste, las medidas adecuadas para el mejor funcionamiento de la Institución y la más eficaz prestación de los servicios.

VI.- Rendir al Consejo, en la primera sesión de cada año una memoria o informe general de las actividades del Organismo y de las cuentas de su administración, acompañadas de un balance contable, así como de los informes y cuentas parciales, cuando para ello sea requerido por el propio Consejo o su Presidente.

VII.- Presentar al Consejo en la primera sesión anual, el programa de trabajo a seguir en el ejercicio a iniciarse y los proyectos de presupuesto de inversiones y de gastos. Cualquier modificación que pretenda hacerse en dichos presupuestos, durante el ejercicio anual, deberá también ser sometida al Consejo.

VIII.- Concurrir con voz informativa, a las sesiones del Consejo y cumplir las disposiciones generales y los acuerdos de éste.

IX.- Coordinar y dirigir el desarrollo de las actividades técnicas, administrativas y comerciales de la Institución y dictar las medidas procedentes.

X.- Realizar, con aprobación del Consejo de Administración, y mediante la autorización expresa de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la contratación de préstamos y emisión de valores en serie, así como la celebración de compromisos sobre el Crédito del Organismo.

ARTICULO DECIMO PRIMERO.- El domicilio legal del Organismo será Coatzacoalcos, Ver., pudiendo establecer representaciones dentro o fuera de la República.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO.- Las tarifas que aplique el Organismo deberán estar autorizadas previamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO DECIMO TERCERO.- Las relaciones de trabajo del Organismo Servicio Multimodal Transístmico, se regirá por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B) del Artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con excepción del personal de confianza. Se consideran dentro de éstos últimos al Director General, Subdirectores, Jefes de Departamentos y de oficinas, cajeros, supervisores y en general los que realicen funciones de dirección, inspección, vigilancia y guarda de valores. Los empleados y trabajadores del Organismo, quedarán incorporados al régimen de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado.

ARTICULO DECIMO CUARTO.- Queda reservado a los Tribunales Federales, el conocimiento y resolución de todas las controversias en que sea parte Servicio Multimodal Transístmico.

T R A N S I T O R I O

UNICO.- El presente Decreto entrará en vigor, al día siguiente de su publicación en el " Diario Oficial " de la Federación.

Como se ha podido palpar, se le da importancia al tráfico interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, no con la apertura de un canal, o la construcción de un ferrocarril, sino por medio de contenedores el paso de mercancías de uno a otro lado del océano; la ambición de antaño surge nuevamente: la unión del oriente con el occidente a través del Istmo de Tehuantepec.

CAPITULO SEPTIMO:

EL REGIMEN JURIDICO DE LOS CANALES INTEROCEANICOS EN LA DOCTRINA.

1.- Alfredo Verdross.
2.- Modesto Seara Vázquez.
3.- Cesar Sepulveda.
4.- Manuel J. Sierra.
5.- Roberto Nuñez y Escalante.

1.- ALFREDO VERDROSS.- (1) Nos hace mención acerca del Estatuto Fluvial de Barcelona, en cuyo artículo 1o. dice : " se asimilan a los cursos naturales de agua, de interés internacional, canales laterales que sirvan para completarlos." De igual manera, se prevee la situación de cursos de agua artificiales, los cuales pueden ser sometidos a las normas fluviales de Barcelona, noa mediante Tratado Internacional o, Declaración unilateral del estado en cuyo territorio se encuentren.

De tal manera, que nuestro autor en estudio no le toma el interés adecuado al aspecto de canales interoceánicos; sólo se limita a enunciar el artículo 1o. de dicho Estatuto.

2.- MODESTO SEARA VAZQUEZ.- En su obra de Derecho Internacional Público nos dice: " los canales son vías de agua artificialmente construídas y utilizadas para la navegación. " (1)

(1) Verdross Alfredo
" Derecho Internacional Público ",
Bibliograffía
Jurídica Aguilar, 4a. Ed.
Madrid España, 1967
pág. 518

(1) Seara Vázquez Modesto
Ob. Cit., pág. 238

Por lo general se encuentran dentro de Estados diversos, salvo muy raras excepciones su ubicación es un sólo estado; dichos canales ponen en comunicación ríos diferentes o distintas ramas de un río, o ponen en comunicación dos partes de mar. Si el interés que ofrecen a la navegación es muy grande, estar sometidos a un régimen de nacionalización.

Consideramos que el concepto que nos da el maestro Seara Vázquez adolece de imprecisión, ya que no especifica de manera concisa el concepto de canal, al decirnos que son vías de agua, estas pueden también los estrechos; al especificar que son artificiales; al especificar que son artificiales, entendemos que los estrechos son vías de comunicación naturales, hasta ahí se haría la diferencia entre uno y otro; el hecho de ser utilizado para la navegación no es elemento preciso, ya que existen varios tipos de comunicación marítima por otro lado, no hace alusión al hecho de que un canal interoceánico, desde un punto de vista etimológico es aquel que une a un río con el mar; a dos océanos entre sí; o bien a dos ríos entre sí; por lo cual consideramos que la definición que la definición que nos da, esta incompleta.

3.- CESAR SEPULVEDA.- (1) Con lo que respecta a nuestro tema de estudio, no menciona el tema relativo a canales interoceánicos, solo se limita a mencionarlos, como un derecho territorial del estado, sin darle la importancia debida al tema, por lo cual, es por demás tratar de buscar su opinión al respecto.

4.- MANUEL J. SIERRA.- Nuestro autor no nos define de una manera expresa el tema que tratamos; sólo se limita a darnos algunos principios asimilables a los canales marítimos; los cuales establecen comunicación entre dos mares. Como se sabe, se ha pretendido establecer un régimen jurídico de la libre navegación en iguales condiciones que en los estrechos; hecho del cual no esta de acuerdo, en virtud de que dichos autores no toman en consideración el elemento diferencial con el estrecho, que es que los canales son obras realizadas por el hombre sobre el territorio de un estado, por lo cual no es posible que un estado se viera en la necesidad de prescindir de su soberanía sobre la zona del canal, sólo por el hecho de haber establecido una nueva vía de comunica

(1) Sepulveda Cesar
" Derecho Internacional Público".
Ed. Porrúa Méx. 1960
pág. 132

ción. Por supuesto, que el estado soberano puede permitir a los demás estados el paso inocente sobre el canal en tiempos de paz, y el paso sobre al canal para sus propios navíos, sujetos al cumplimiento de los reglamentos administrativos necesarios para la conservación de las obras y seguridad del Estado. (1) Naturalmente que nosotros concordamos de manera total con sus opiniones respecto a la conservación de la soberanía territorial a la que tiene derecho todo soberano y, a la no obligatoriedad impuesta por otros estados para que en forma indirecta violen una soberanía estatal. Consideramos, que pese a que no nos define a los canales interoceánicos, nos da todos los elementos de esencia necesarios para comprender el tema.

5.- ROBERTO NUÑEZ Y ESCALANTE.- (1) En su Compendio de Derecho Internacional Público, que los canales internacionales aquellos que unen dos mares y océanos, aún cuando transcurran por el territorio de un Estado. De hecho, no menciona nada que se relaciona a su régimen jurídico; nos menciona que los ríos son productos de la naturaleza y los canales son artificiales. Por otro, no nos hace referencia alguna a los estrechos; consideramos que a pesar de definir a los canales, le hace falta precisar los elementos necesarios para reglamentarlos jurídicamente.

(1) Sierra Manuel J.
" Tratado de Derecho ".
pág. 420

(1) Nuñez y Escalante Roberto
" Compendio de Derecho Internacional Público ".
Ed. Orion Méx. 1970
Pág. 337

CONCLUSIONES.

1.- En su carácter de ruta interoceánica terrestre le corresponde al Istmo de Tehuantepec gran realevancia histórica y jurídica.

2.- La situación geográfica del Istmo de Tehuantepec por las ventajas que representa, ha suscitado la codicia de potencias extranjeras.

3.- México esta lejos de aprovechar sus litorales en la forma optima que se desea, entre otras razones, por subdesarrollo económico.

4.- Los canales interoceánicos existentes son testimonio de una política de dominación de grandes potencias, que se ejerce sobre el país en cuyo territorio se ha construído el canal interoceánico.

5.- No es recomendable la construcción de un canal interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, puesto que crearía intereses típicos de potencias al rededor del nuevo canal.

6.- Nos pronunciamos en contra de la construcción de un canal interoceánico en Tehuantepec porque se rompería la continuidad del Territorio Mexicano.

7.- Otra razón en contra de la construcción de un canal transístmico en Tehuantepec, la hacemos consistir en que existe la posibilidad de transportación terrestre en condiciones muy favorables.

8.- El gobierno a través de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, pretende auspiciar el desarrollo portuario de Coatzacoalcos y Salina Cruz y la comunicación entre ambos puertos en mejores condiciones.

9.- El moderno sistema de contenedores le da enormes posibilidades de desarrollo para la comunicación interoceánica al Istmo de Tehuantepec, sin más requisito que la eficiencia en el servicio.

10.- Entre los internacionalistas el tema del Istmo de Tehuantepec ha sido escasamente tratado.

B I B L I O G R A F I A.

1.- Andrade, García y Sánchez, " Geografía Uno ", Ed. Trillas, Méx. 1976, 2a. Ed., 292 pag.

2.- Anuario de Derecho, " Análisis comparativo de los canales de Panamá y Suez ", Año VI, Tomo 6, 1963 - 1965.

3.- Baxter, "Vías acuáticas internacionales, Leyes Instituciones y Control. "

4.- Biblioteca Salvat de los grandes temas, " Los Oceános "., Ed. Salvat, España 1973.

5.- C. Rolland Modesto, " Plan integral del Istmo de Tehuantepec".

6.- Calliux André, " Anatomía de la tierra, Biblioteca para el hombre actual, Ed. Guadarrama, S.A., Madrid 1968, 252 pág.

7.- Carrazco Puente Rafael, " Bibliografía del Istmo de Tehuantepec", Sría. de Rel. Ext., Méx. 1948.

8.- Castillo Nájera Francisco, " El Tratado de Guadalupe ", Ponencia del Congreso Mexicano de Historia, VIII Reunión. (Durango, septiembre 17 - 26 de 1947), Méx. 1947, 102 pag.

9.- Cordero, García y Santín, " Geografía de la República Mexicana ", Ed. Herrero, 3a. Ed., Méx. 1971, 294 pag.

10.- Cortes Hernán, " Cartas de Relación ", Ed. Porrúa, Colección sepan Cuantos, Méx. 1971, 6a. Ed., 331 pag.

11.- Cue Canovas Agustín, " El Tratado Mc. Lane-Ocampo ", Ediciones Centenario, Méx. 1959, 2a. Ed., 211 pag.

12.- " Diccionario de la Lengua Española", Ed. Espasa Calpe, madrid 1970, 19 Ed., 1424 pag.

13.- " Diccionario Enciclopedico U.T.H.E.A. ", Tomo I X, Unión Tipográfica, Ed. Hispano-Americana, Méx. 1952, 1272 pag.

14.- Diccionario Porrúa, Primera Parte, " Historia, Biografía y Geografía de México ", Ed. Porrúa, 4a. Ed., Méx. 1975, 2761 pag.

15.- Diccionario Porrúa, Segunda Parte, " Historia, Biografía y Geografía de México ", Ed. Porrúa, 4a. Ed., México. 1971, 2452 - pag.

16.- Dublan y Lozano " Leyes y Decretos de México ".

17.- " Enciclopedia de México ", Tomo I X, 1a. Ed., 1975, 620 pag.

18.- " Enciclopedia de México ", Tomo X II, 1a. Ed. 1975, 600 pag.

19.- " Enciclopedia Ilustrada Cumbre ", Tomo 3 C, Ed. Cumbre, - Méx. 1965, 586 pag.

20.- " Enciclopedia Ilustrada Cumbre ", Tomo 6 H-I, Ed. Cumbre, - Méx. 1965, 349 pag.

21.- " Enciclopedia Ilustrada Cumbre ", Tomo 9 N-O, Ed. Cumbre, Méx. 1965, 314 pag.

22.- " Enciclopedia Universal Ilustrada ", Tomo L I X, Espasa Calpe S.A., Editores 1928, 1508 pag.

23.- " Enciclopedia Universal Ilustrada ", Tomo X X V I I I, 2a. parte, Espasa Calpe S.A., Editores 1928, 1518 pag.

24.- " Enciclopedia Salvat ", Diccionario, Tomo 3 BUC-COM, Barcelona España 1971, Ed. Salvat Editores S.A., 832 pag.

25.- " Enciclopedia Salvat", Diccionario, Tomo 7 HARE-JUSS, Barcelona España, 1971, Ed. Salvat Editores S.A., 1936 pag.

26.- " Enciclopedia Salvat", Diccionario, Tomo 9 MEER-ORDI, Barcelona España 1971, Ed. Salvat Editores S.A., 2496 pag.

27.- Esquivel Obregón Toribio, "Hernán Cortes y el Derecho Internacional en el siglo XVI", Ed. Polis Méx. D.F., 1939, 156 pag.

28.- F. Ramírez José " Memorias para servir a la comunicación Interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec. Méx. 1953 Imprenta de Ignacio Cumplido, 944 p.

29.- Fernández Mc. Gregor Genaro, " El Istmo de Tehuantepec y los Estados Unidos", 228 pag.

30.- Fraga Itubarde Manuel, " El Canal de Panamá ".

31.- Genios y líderes de la Historia, Vol. X, Ediciones Moratan S.A., Bilbao España 1980, 520 pag.

32.- González Ramírez Manuel, " El codiciado Istmo de Tehuantepec", Colección Metropolitana Núm. 18 Complejo Editorial Mexicano S.A. de C.V., Méx. 1973, 143 pag.

33.- " Gran Diccionario Enciclopedico Ilustrado", Tomo IV, Selecciones del Reader's Digest, Barcelona 1971, 542 pag.

34.- " Gran Diccionario Enciclópedico Ilustrado", Tomo VI, Seleccionado del Reader's Digest, Barcelona 1971, 510 pag.

35.- " Gran Atlas Enciclópedico Aguilar, " Los Océanos", Aguilar Editores S.A., Méx. 1979, 16 pag.

36.- " Gran Enciclópedia del Mundo", Durvan S.A., Editores, Tomo XIV, Bilbao 1967, Ed. Marín, 1087 pag.

37.- " Gran Enciclopedia del Mundo", Durvan S.A., Editores, Tomo X, Bilbao, 1967, Ed. Marín, 1051 pag.

38.- " Historia Universal en sus momentos cruciales", Vol. III, Aguilar S.A. Ediciones, 2a. Ed., Madrid 1972, 159 pag.

39.- Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, " Atlas y Geografía General de México ", Méx. 1962, 2a. Ed.

40.- Jaramillo Levi Enrique, " Una explosión en América: El Canal de Panamá", Siglo XXI, Editores Méx. S.A., Méx. 1976, 1a. Ed., 380 pag.

41.- Karovin Y.A., " Derecho Internacional Público", Ed. Grijalvo, Méx. 1963, 1a. Ed., 477 pag.

42.- Iglesias Calderón Fernando, " Las Supuestas traiciones de Juárez ", 645 pag.

43.- López Gallo Manuel, " Economía y Política en la historia de México", Ed. el Caballito, Méx. 1980, 17 Ed., 680 pag.

44.- " Los presidentes de México ante la Nación, de 1821 a 1966 ", Cámara de Diputados, 1966, Vol. 1, 866 pag.

45.- " Los Tratados Mc. Lane-Ocampo ", González Ramírez Manuel, Ed. de la Revista Americana, 1944, Talleres Gráficos de la Nación 1962, 53 p.

46.- " México a través de los Siglos", Tomo IV, Ed. Cumbre, Méx. 1962, 4a. Ed.

47.- México, 50 años de revolución ", Ed. Gráfico Panamericano de R. L., Fondo de Cultura Económica 1963, 502 pag.

48.- Miranda Fonseca Mariano, "Monografía de la República Mexicana", 12a. Ed., Ed. Porrúa 244 pag.

49.- "Mis primeros conocimientos", Dirección del Dr. Frank Thompson 1961, Imprenta y Editora mexicana S.A., Méx. 1970, 203 pag.

50.- Nuñez y Escalante Roberto, " Compendio de Derecho Internacional-Público", Ed. Orión, Méx. 1970'

51.- Romero Flores Jesús, "Historia de los Estados de la República - Mexicana", Ediciones Botas-México 1964, 496 pag.

52.- Seara Vázquez Modesto, " Derecho Internacional Público", Ed. Porrúa, Méx. 1976, 5a. Ed., 592 pag.

53.- Selecciones del Reader's Digest, " El gran libro de lo asombroso e inaudito", Ed. Reader's Digest, Méx. 1976, 1a. Ed., 592 - pag.

54.- Selecciones del Reader's Digest, " Grandes acontecimientos del - siglo XX ", Ed. Reader's Digest, Méx. 1979, 544 pag.

55.- Selecciones del Reader's Digest, "El Atlas de nuestro tiempo", - Ed. Reader's Digest, Méx. 1979, 207 pag.

56.- Sepulveda Cesar, " Derecho Internacional Público", Ed. Porrúa,- Méx. 1960, 372 pag.

57.- Sierra Manuel J., " Tratado de Derecho Internacional Público",- Méx. 1945, 448 pag.

58.- Sodi Alvárez Enrique, " Istmo de Tehuantepec", Talleres Gráficos de la Nación, Méx. 1967, 204 pag.

59.- Snyder Louis I, " La Guerra 1939-1943 ", Ed. Martínez Roca,- Barcelona 1972, 5a. Ed., 747 pag.

60.- Tena Ramírez Felipe, " Leyes Fundamentales de México", Ed. - Porrúa, Méx. 1976, 7a. Ed., 1013 pag.

61.- Tena Ramírez Felipe, " Derecho Constitucional Mexicano", Ed. - Porrúa, Méx. 1964, 7a. Ed., 547 pag.

62.- Tratados y convenciones Vigentes , Tomo I, Ed. Tipográfica Artística, 4a. Ed. de Soto, Núm. 109, Sría. de Rel. Ext. 1909, - 489 pag.

63.- Verdroos Alfred, " Derecho Internacional Público", Bibliografía-Jurídica Aguilar, 4a. Ed., Madrid España, 1967, 594 pag.

64.- Zepeda Tomas, " La República Mexicana, Geografía y Atlas", - Ed. Progreso S.A., Méx. 1970, 9a. Ed., 159 pag.

65.- Zorrilla Luis G., "Historia de las relaciones entre México y Estados Unidos de Norteamerica 1800-1958", Biblioteca Porrúa - - Núm 28, Ed. Porrúa, 2a. Ed., Méx. 1966, 1a. parte, 575 pag.

66.- Zorrilla Luis G., "Historia de las relaciones entre México y Estados Unidos de Norteamerica 1800-1958", Biblioteca Porrúa - Núm. 29, Ed. Porrúa, 2a. Ed., México 1966, 2a. parte, 501 - pag.

L E G I S L A C I O N.

1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2.- Constitución Política del Estado de Veracruz.
3.- Constitución Política del Estado de Oaxaca.
4.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
5.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
6.- Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México.
7.- Ley General de Bienes Nacionales.
8.- Constitución de 1824.
9.- Leyes Constitucionales de 1836.
10.- Bases Orgánicas de 1843.
11.- Constitución de 1857.
12.- Ley de 10. de marzo de 1842.
13.- Decreto de 28 de diciembre de 1843.
14.- Ley de 5 de noviembre de 1846.
15.- Ley de 17 de mayo de 1852.
16.- Decreto de 7 de septiembre de 1857.
17.- Decreto de 28 de marzo de 1859.
18.- Decreto de 12 de junio de 1861.
19.- Decreto de 15 de octubre de 1866.
20.- Decreto de 26 de agosto de 1867.
21.- Decreto de 7 de octubre de 1867.
22.- Decreto de 2 de enero de 1869.
23.- Ley de 10 de diciembre de 1870.
24.- Ley de Puertos Libres mexicanos.
25.- Decreto de 3 de abril de 1973.