

PERIODICO OFICIAL

DEL SUPREMO GOBIERNO

DE LOS ESTADOS-UNIDOS MEXICANOS.

Tom. V.

Lunes 5 de Mayo de 1851.

Núm. 29.

CONGRESO GENERAL.

CAMARA DE SENADORES.

DICTAMEN de la comision especial de Tehuantepec del senado, encargada de examinar las varias resoluciones dictadas con motivo del privilegio esclusivo concedido á D. José Garay, y de proponer la que deba adoptarse, atendido el estado que guarda actualmente este negocio; presentado en la sesion del dia 24 de Marzo de 1851.

(CONTINUA)

En el mes de Abril del año próximo pasado se presentó en Veracruz una comision de los Estados- Unidos con el objeto segun se dijo, de revisar los trabajos practicados para la comunicacion de los dos mares por el expresado istmo de Tehuantepec; el gobierno acordó que fuera bien recibida, y que se auxiliase á los ingenieros norte-americanos que venian á hacer dicho reconocimiento (1).

El ministro plenipotenciario participó despues la salida de Nueva-Orleans con direccion á Veracruz del vapor Alabama, que conducia al mayor Bernard, algun ingeniero y otros individuos destinados al reconocimiento y delineacion del camino proyectado; el gobierno recomendó que no se pusiera obstaculo al tránsito de los pasajeros, ni á las operaciones que debian practicar, cuidando solamente de que tanto el mencionado vapor como los demas buques que pudieran venir con igual objeto, se sujetasen á las leyes de la navegacion, y que se tomaran medidas conducentes á fin de evitar que la navegacion de pasajeros produjera alguna perturbacion en el curso de la ley, y en la tranquilidad pública; no permitiéndoles desembarcar en el caso de que se presentaran, no como una expedicion puramente cientifica, sino en cuerpo formal y con armas, y que diesen cuenta inmediatamente (2).

Al ver el curso que se daba á este negocio de tanta entidad, al observar que el gobierno que hacia poco se habia negado á reconocer como cesionarios á los Sres. Manning y Mackintosh, admitia una comision de ingenieros norte-americanos, que traia por objeto hacer reconocimientos, delimitar la via de comunicacion y ejecutar trabajos en el istmo, sin examinar los títulos con que se presentaban, la legitimidad con que obraban y que tan visiblemente comprometia los in-

tereses de la Nacion y su suerte futura, reconociendo de esta manera el derecho con que todo esto se hacia, su oponer el mas ligero obstaculo, siquiera para tomarse el tiempo necesario para meditar, sino antes bien, allanando las dificultades que pudieran encontrarla se, y previniendo por toda precaucion lo que sin necesidad de alevencia debia practicarse por las autoridades locales, justo era que llamase de nuevo la atencion, y que se alzase una voz contra tales procedimientos, tanto mas graves, cuanto que eran públicos los esfuerzos que se hacian en Nueva-Orleans para formar una compañía empresaria y llevar al cabo el proyecto que pertaban con los colores mas seductores (1), y de que esperaban inmensos resultados, realizándose por este medio lo que se rehusó con tanta firmeza y patriotismo por los comisionados que intervinieron en el estado de paz y por el gobierno de aquella época, á pesar de las azarosas y difíciles circunstancias en que se encontraron; se tenian en Nueva-Orleans numerosas reuniones para tratar del ferrocarril que debia construirse en Tehuantepec, se nombraban comisiones y agentes para procurar suscripciones, y para que se redactase una representacion, que debia circularse con profusion, á fin de obtener el mayor número posible de firmas, dirigida al gobernador del estado de la Luisiana, pidiéndole convocase á la legislatura á sesiones extraordinarias lo mas pronto que juzgase conveniente, para que tomara en consideracion el negocio de Tehuantepec, y les concediese ciertas facultades y privilegios necesarios para asegurar el éxito cumpliendo las leyes sobre asociaciones, aprovechándose de la feliz oportunidad (decian) de estar en sus narices el destino de la empresa mas magnífica, la comunicacion por el istmo del Atlántico y el Pacífico por medio de un canal ó ferrocarril, que tan interesante era á los Estados- Unidos, esperándole á los Estados del Sur, del Oeste y de la Luisiana, pues en la legislacion del país habia obstáculos para la formacion de esta compañía, que debia contraer compromisos especiales, é invertir sumas de considerable suma que se calculaban lo menos en 9 000,000 de pesos; y estos obstáculos solo podian allanarse por el poder legislativo del Estado; se recomendaba la obra manifestando que quizi no volveria á presentarse durante muchas generaciones para que un pueblo (con sus palabras) cierre a piedra y mezcla sus puertas en vez de franquearlas al comercio del mundo al traves de un continente (2).

(1) Picayune, vol. 13, núm. 43, 13 January 1850.

(2) Memorial to the Governor for a called session of the legislature in favour of the Tehuantepec railroad published in Daily Picayune of November 11, 1850, vol. XIII, number 39.

El presidente de los Estados- Unidos habló de esta empresa en el mensaje que en el mes de Diciembre del año próximo pasado dirigió al congreso de la Union, asegurando que las cosas se conducirian con vigor y actividad, sobre todo cuando México hubiese consentido en las condiciones necesarias para inspirar un sentimiento de seguridad á los individuos que pudieran tomar parte en la empresa (1).

El senado, lleno de un justo temor al ver los progresos de este negocio, y calculando el tamaño de los males que podrian seguirse, si con firmeza entereza y decision no se resolvian las graves cuestiones que en trañaba, acordó á incoacion del segundo de los individuos que susciben este dictámen, que se pidiera al gobierno el expediente, el cual fué remitido en 26 de Febrero de este año, acompañado de la providencia dictada en 14 del mismo mes, siendo ya ministro de relaciones el que actualmente existe, para que no se permitiera la entrada al puerto de la Ventosa del vapor Golden Hunter, que estaba para llegar, segun el anuncio hecho por el director de la comision exploradora; pues segun las leyes no estaba dicho puerto abierto al comercio extranjero posteriormente se entregó á la comision copia de la orden de 4 del propio mes, dirigida por el ministerio de la guerra al comandante principal de marina de Veracruz y general del Estado, para que manifestase al capitán del vapor Alabama, luego que hiciese el tercer viaje, haber estado ya el permiso que se le concedió y que en lo sucesivo se sujetase rigurosamente, lo mismo que cualquier otro buque, á las leyes de navegacion, que prohiben el despacho de buques extranjeros para puertos que solo estén habilitados para el comercio de cabotaje.

De esta manera se procuraron corregir las consecuencias de los permisos anteriores, en que se habian conculcado las leyes hasta el extremo de prevenirse al administrador de la aduana maritima de Veracruz, por el ministerio de hacienda, en 11 de Enero de este año, que las mismas franquicias que ahora se habian concedido en Veracruz al Alabama se le concedieran en lo sucesivo; en uno de sus viajes condujo á Gonzalezcos 158 bultos con provisiones de carne, harina, gallina, &c., y quíen sabe las mas introducciones que habrian seguido haciéndose, y á lo que hubieran dado lugar estos permisos; los buques extranjeros solo pueden arribar á los puertos habilitados para el comercio de altura, el de cabotaje les está prohibido.

El senado conocerá por lo expuesto, que dos son las cuestiones principales que deben ocupar toda su atencion.

(1) Inserto en el Courier des Etats-Unis, No- viembre 27, núm. 41 de 3 de Diciembre de 1850.

1.ª ¿Se halla comprendido entre las facultades del cuerpo legislativo el tomar alguna resolucion en este negocio?

2.ª En caso de afirmativa, ¿cuál sea la que debe dictarse?

Para la solucion de estas cuestiones es preciso distinguir los puntos que conciernen á los contratos que se hayan celebrado, relativos al proyecto de abrir una via de comunicacion entre los dos mares en el istmo de Tehuantepec, y las que se refieren á las disposiciones legislativas que han dado origen á esos contratos: respecto de los primeros, no puede ponerse en duda que corresponden al poder judicial; porque en la constitucion está expresamente determinado ser atribucion de la suprema corte de justicia "terminar las disputas que se susciten sobre contratos ó negociaciones celebradas por el gobierno supremo ó sus agentes" (1) en la ley secundaria que reglamentó esta y sus demas atribuciones que tiene hoy el carácter de constitucional (2) se designaron las salas que debian conocer de estos negocios, en qué grados, y la manera con que ha de procesarse segun los casos que se presenten (3); en la actualidad se halla reducida esta atribucion á declarar el derecho de las partes con sujecion á las leyes que arreglen la administracion pública sin poder despachar mandamientos de ejecucion ni dictar providencias de embargo contra los caudales públicos (4).

La cuestion, pues, que se ha suscitado con motivo del privilegio esclusivo concedido á D. José Garay, y las reclamaciones que ha dirigido al gobierno los Sres. Manning y Mackintosh considerándose cesionarios del privilegio, es sin disputa de las que en su caso deberia conocer la suprema corte de justicia, aunque nunca correspondria al gobierno provocar el juicio, como lo hizo el ministro de relaciones con su resolucion de 13 de Setiembre de 1849, mandando pasar á ella el expediente para que á promocion del fiscal declarase cuál es el verdadero derecho; porque no era el gobierno el que hacia ni debia hacer el papel de demandante; él estaba en su derecho, y lo sostenia negándose á reconocer á los expresados señores como cesionarios; y el que niega un derecho, no es seguramente el que toma la iniciativa en el negocio, sino el que se ve repelido y desahuciado de él; esto es conforme á las nociones mas comunes de jurisprudencia.

Debia tambien haberse considerado que el gobierno habia tomado ya resolucion sobre este punto en 8

(1) Tit. 5 sec. 3 art. 137 § 2 de la constitucion federal.

(2) Art. 27 de la acta de reformas.

(3) Ley de 14 de Febrero de 1826, art. 22 § 6, 23 § 1, 24 § 3.

(4) Ley de 17 de Abril de 1850, artículos 1 y 2.