

por la esencia de las cosas, seria de ninguna utilidad en esta y otras obras de semejante magnitud.

24. La amplitud de los plazos señalados para los trabajos preparatorios y de organizacion, habia primitivamente inducido á descartar de la ley el artículo relativo al abono de tiempo perdido por causa de fuerza mayor, por la frecuencia con que esta se alega sin motivo suficiente; pero habiéndose reducido los plazos en la discusion y deseando ser deferentes con el ejecutivo, los que suscriben han expresado esta salvedad en el art. 4º

25. Por el estudio que los autores de este dictámen se han visto en la necesidad de hacer para desempeñar la comision con que se sirvió honrarlos el Congreso, se han afirmado en la creencia de que tienen una grande importancia para la República, y de que para ofrecer en ella una colocacion ventajosa á los capitales extranjeros, para atraer la inmigracion y procurarle una poblacion adecuada á su vasta superficie y á sus necesidades, el proyecto de que se trata, protegido en su realizacion, puede ser fecundo en útiles resultados.

26. Con el ánimo de no ocupar por mucho tiempo la atencion del Congreso, y cifrando sus esperanzas en las luces individuales de sus miembros, se abstienen los que suscriben de ampliar esta proposicion cuanto seria necesario para dar una completa idea del asunto en todos sus detalles.

27. Habiendo examinado nuevamente el negocio con presencia de las observaciones del ejecutivo, y creyendo conveniente que al discutirse el proyecto de ley que va al calce de estas líneas, se tengan presentes las observaciones que lo motivan y el dictámen sobre el cual recayeron estas; los que suscriben tienen la honra de proponer á la cámara las resoluciones siguientes:

*Acuerdo económico, con dispensa de trámites.*

Imprimase el proyecto de ley sobre el canal de Tehuantepec que se mandó pasar el ejecutivo en 18 de Octubre de 1870, junto con las observaciones de este y con el presente dictámen.

#### PROYECTO DE LEY.

«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, así como también todas las obras accesorias á dicho canal, tales como esclusas, puertos, bahías, diques, muelles, estaciones y depósitos de alimentacion, pudiendo explotar dicho canal y aprovecharse de sus productos, hasta que hayan trascurrido noventa y nueve años contados desde esta fecha.

«El gobierno mexicano protegerá la ejecucion, conservacion y seguridad de los trabajos con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de tan grande y notoria utilidad.

«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 aprobacion del ejecutivo, sin la cual no podrá emprenderse ninguna obra. En el levantamiento de dichos planos y perfiles intervendrán peritos nombrados por el ejecutivo y expensados por la empresa.

«Un año despues de que los planos y perfiles hayan sido aprobados por el ejecutivo, se habrán comenzado los trabajos de apertara del canal.

«Art. 3º Dentro de noventa dias, contados desde esta fecha, se afianzará por la empresa, á satisfaccion 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 suspension durará el mismo tiempo que hubiere durado el impedimento, cuya presentacion y término se justificarán ante el ejecutivo, á lo sumo dentro de dos meses despues de haberse verificado, y si esto no se hiciere en el plazo fijado, en ningun tiempo podrá la empresa alegar la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

«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 su trayecto.

«Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadrados de ocho kilómicos 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 nacion y otra á la empresa. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número 1 en el Norte, y siguiendo en el orden numérico hácia el Sur. Al derredor de cada lote ó porcion se dejará un camino de veinticinco metros de ancho.

«La nacion se reserva desde luego en

pleno dominio, en el lado occidental del canal, todas las porciones señaladas con los números impares, y de la misma manera se reserva en el lado oriental, todas las porciones marcadas con los números pares, cediendo á los concesionarios en propiedad, revocable solamente en el caso de que no concluyan el canal, las porciones restantes.

«El deslinde de estos terrenos se hará con arreglo á las leyes comunes, y mediante la intervencion de peritos nombrados por el gobierno y expensados por la empresa, sin privarse á nadie de cualquiera propiedad que alegare ántes de ser vencido en juicio.

«Art. 6º La empresa podrá exigir la expropiacion por causa de utilidad pública, de las propiedades privadas cuya ocupacion fuera necesaria para el establecimiento del canal ó de sus dependencias naturales. Dichas propiedades serán ocupadas mediante la indemnizacion 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 designacion 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 construccion de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento del canal ó sus dependencias, serán entregados gratuitamente á la empresa.

«Art. 7º Durante el tiempo necesario para la construccion del canal, la empresa podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles

necesarios. Terminada la construcción, solo podrá introducir libres de derechos, las máquinas y carbon de piedra que necesitare hasta los noventa y nueve años de esta fecha, y haciendo uso, así de esta exención como de la anterior, según 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 él se inviertan. A la espiración de este plazo, entrará en la libre, completa y absoluta posesión, propiedad y goce del canal, así como de todas sus construcciones accesorias, 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 que, á la espiración de este plazo, pertenezcan el dicho canal y sus dependencias.

«Art. 9º Cuando hayan trascurrido 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 ú obligaciones durante 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 anterior.

«Art. 10. Las tarifas 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.

«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 perte-

nencia exclusiva de la nación; y estarán concluidos antes de que el canal sea puesto al servicio público.

«Art. 12. El tránsito por este 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 guerra pertenecientes á las naciones que estén en guerra con otra ú otras.

«El canal será neutral y comun á todas las naciones que estén en paz con la República Mexicana; pero los derechos de tránsito y otros que se cobren por su uso, se aumentarán en 25 por ciento á los buques y mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito por el dicho canal.

«Art. 13. La dirección y manejo del canal pertenecerán á la empresa, y serán ejercidos por ella, reservándose el gobierno el derecho de nombrar un número de miembros de la junta directiva, comprendido entre la tercera y cuarta parte del total de los que hayan de formarla, cuyos directores padrán examinar los libros, cuentas, correspondencias, contratos y demás documentos, y tendrán las mismas facultades, prerogativas y emulmentos que los restantes. También podrá el gobierno establecer comisiones que vigilen las obras y trabajos, le ministren informes 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 de lo relativo á esta vía de comunicación. La empresa estará obligada á dar al ejecutivo ó á sus agentes, anualmente, y en las ocasiones extraordinarias en que este lo determine, todos los informes antes mencio-

nados, como también á mantener el canal y sus dependencias en constante y perfecto 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; 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 sea en los Estados Unidos del Norte, 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. 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 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 ella, derechos de extranjería: aun alegando denegación de justicia, solo tendrán 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. 16. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las disensiones ó diferencias que se susciten entre ex-

tranjeros y accionistas, fuera de la República; en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si tales restricciones no existiesen; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de esta ley, á la empresa concesionaria que se reputa mexicana para todos los efectos de la misma y 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 ningún caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el canal y sus obras accesorias á ningún gobierno extranjero, siendo nula y de ningún valor la enajenación ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la empresa admitir en ningún caso como socio á un gobierno extranjero; siendo igualmente nula y de ningún 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, cuándo, 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 impusieren sobre el canal ó sobre sus dependencias, caducarán al vencimiento de los noventa y nueve años de que habla el artículo 8º.

«Art. 18. Esta concesión caducará:

«I. Por no hacer los reconocimientos y locación del canal, dentro de tres años contados desde esta fecha.

«II. Por no comenzar las obras de cons-

truccion dentro de un año, contado desde la aprobacion de los planos por el ejecutivo.

«III. Por no invertir en las obras, por lo ménos un millon de pesos durante el primer año de los trabajos, ó tres millones en cada uno de los siguientes hasta su término; salvo el caso de fuerza mayor debidamente comprobado.

«IV. Por infringir cualquiera de las cláusulas 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; no pudiendo tampoco en ningun caso admitir como socio á ningun gobierno ó Estado extranjero.

«V. Por causa de caducidad de la concesion hecha en 2 de Enero de 1869, á la que se refiere el art. 1º de la presente.

«VI. Por interrupcion del libre tránsito del canal durante más de trescientos sesenta y cinco dias consecutivos, despues de aquel en que se haya abierto al uso público.

«Si la empresa faltare á las obligaciones ó restricciones que le impone esta ley, ó no mantuviese el canal y sus dependencias en constante y perfecto buen estado de uso, quedará sujeta á la reparacion de la falta y á la correspondiente indemnizacion, 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 despues de ser nombrados los peritos no estuviesen de acuerdo para el señala-

miento del tercero, este será hecho por el tribunal que en segunda instancia deba conocer de los asuntos federales en la capital de la República.

«Art. 19. En caso de caducidad perderá la empresa las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales el gobierno podrá disponer libremente; pero la empresa conservará la propiedad de las obras que hubiere construido, hasta la espiracion de los noventa y nueve años contados desde esta fecha á que se refiere el art. 8º, subsistiendo la obligacion de entregar á la nacion el canal, al término de dicho plazo; y el gobierno de la República, ó el individuo ó compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomar todas las obras construidas, previo el pago correspondiente, ya sea en dinero efectivo ó en títulos de la nueva empresa; haciéndose dicho pago segun el valúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes, y se decidira por un tercero designado por estos para el caso de discordia. Si treinta dias despues de su nombramiento, los peritos no estuviesen de acuerdo para la designacion del tercero, esta se hará por el tribunal de segunda instancia que conozca en los asuntos federales de la demarcacion en que se halle una parte mayor del canal.

«Art. 20. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion 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 concesion.»

## EL PARTIDO DEL CÁRMEN.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA, GEOGRÁFICA Y ESTADÍSTICA DE AQUEL PARTIDO,

CON OBSERVACIONES

SOBRE SU NAVEGACION, INDUSTRIA, COMERCIO, &c., &c.

Formada en vista de los datos suministrados por la Junta auxiliar de Geografía y Estadística de la ciudad del Cármen, y en comision de la misma para presentar á la Sociedad de aquel nombre en esta capital,

POR EL SOCIO CORRESPONSAL

**ARTURO SHIELS.**

### INTRODUCCION.

Comisionado por la junta auxiliar de geografía y estadística de la ciudad del Cármen, cabecera de la isla y partido del mismo nombre, para coordinar y presentar á la Sociedad de Geografía establecida en esta capital, los datos y noticias que ha podido adquirir, y que dan á conocer con alguna exactitud los elementos de prosperidad con que la naturaleza dotó á aquella parte de la Nacion, he cumplido, aunque imperfectamente por mi poca aptitud y escasos conocimientos, el honorífico encargo que tuvo á bien conferirme la referida junta.

La Isla del Cármen y la extension de territorio que forma el Partido del mismo nombre, son muy poco ó quizá nada conocidas en la República, sin embargo de que por su puerto, el mejor, ó mas bien, el único

del Golfo mexicano; por lo frecuentado que es por buques de todas las naciones del mundo; por la importancia de su comercio de exportacion al extranjero, y por los numerosos rios, arroyos y lagunas que cruzan aquella comarca en todas direcciones, y que con el tiempo convertirán al puerto del Cármen en el emporio del comercio interior de los estados limítrofes, debiera llamar la atencion del gobierno para dar un impulso y proteger el desarrollo de los recursos naturales con que cuenta el Cármen, ya como punto para objetos marítimos, ya como distrito productor y exportador, ó ya en fin, como puerto, que por su situacion geográfica, y por las facilidades que presenta para comunicarse é internarse por sus rios hasta los Estados de Tabasco y Chiapas, y aun hasta la República.