NC 5016

REPRESENTACION

QUE DIRIGEN

AL SUPREMO GOBIERNO

RAMON OLARTE, MANUEL PAYNO
Y JOSE JOAQUIN PESADO,

SOBRE

LAS POSTURAS QUE HICIERON PARA LA NAVEGACION EN EL REMATE DEL CAMINO DE TEHUANTEPEC.

MEXICO.

IMPRENTA DE IGNACIO CUMPLIDO,
Calle de los Rebeldes núm. 2.

1852.

A-G738

EX LIBRIS RICARDO BENJAMIN
SALINAS PLIEGO
1595
XALMOLONGA
"HOMINIS STULTITIA
NON HABET LIMITES"
2004

Escmo. Sr.

Bajo dos aspectos consideramos las proposiciones que hemos tenido el honor de dirigir al supremo gobierno para la apertura del istmo de Tehuantepec en virtud de lo dispuesto por el congreso en la ley de 14 de Mayo último. El primer aspecto es el del interes político que representamos con la combinacion de una compáñía mista, nacional y estrangera. El segundo es el poco ó mucho derecho que legalmente háyamos podido adquirir como simples licitantes.

Respecto del primer punto, hemos publicado en un impreso (del que tenemos el honor de acompañar á V. E. un ejemplar) las reflecsiones que nos han parecido justas, atendida la especialidad del caso, y tambien las circunstancias muy particulares en que se halla la república; pero como estas reflecsiones son hechas mas bien en favor de los intereses generales del pais, que no de los nuestros como representantes de una compañia, nos limitamos únicamente á recomenderlas á la alta penetracion del supremo gobierno, para que las considere en lo que ellas puedan valer, repitiendo á V. E. que siempre que por las auto-

ridades de la república encargadas de resolver el asunto, se considere que nuestra combinacion es acertada, dejamos subsistentes y en todo su vigor las proposiciones que hemos hecho á nombre de una compañía mista, añadiendo á V. E. que tambien hemos estado dispuestos y lo estamos todavía, á unirnos con las compañías mexicanas, bajo las sencillas bases de poner una parte del capital necesario para la obra, y obtener la parte proporcional de réditos y utilidades.

En cuanto al segundo punto, V. E. nos permitirá que le manifestemos las razones que nos parecen oportunas para que de todas maneras tenga la bondad de hacerlas presentes á la cámara de senadores antes de que termine la discusion del asunto que nos ocupa.

El gobierno, en la convocatoria que espidió en 29 de Julio del presente año, dice en los artículos 4.° y 5.° lo siguiente:

"Art. 4.° El gobierno considera de ningun valor ni efecto las propuestas que se han presentado à este ministerio; mas se reserva la facultad de negociar, al tiempo de la celebracion del contrato, sobre las condiciones en aquellas contenidas, y sobre las que mas sean necesarias y convenientes para espeditar su ejecucion, bajo la inteligencia de que ellas no impondrán al postor mayores gravámenes pecuniarios que los contenidos en las bases dadas para las posturas.

Art. 5.° Estas se reducirán únicamente *á la apertura del camino y habilitacion de sus puertos*, "*pues las que versen sobre navegacion se harán por separado*" y serán consideradas en la misma manera."

Obligados todos los postores á formular sus propuestas conforme á las prevenciones de la convocatoria, adoptaron las ventajas que esta ofrecia, y se sujetaron á sus restricciones, condiciones y fórmulas. No habiendo podido ó no habiendo querido ocuparse de las bases de navegacion, se limitaron los señores licitantes á tratar únicamente de la construccion de la carretera y del ferro-carril, á la vez que nosotros nos ocupamos *de la*

carretera, del ferro-carril y de la *navegacion,* dirigiendo, conforme al art. 5.° que ya hemos citado, proposiciones separadas con toda la especificacion posible. Para establecer la debida claridad en el derecho que nos asiste, citarémos la parte conducente de lo que han propuesto las compañías licitantes.

La compañía del Sr. García dice lo que sigue:

"Esta sociedad ha creido que *debe limitarse á la construccion del camino, por ser lo único* para lo que el gobierno necesita de elementos agenos; pues el establecimiento de líneas de vapores que por medio de la navegacion de altura mantenga la correspondencia con el estrangero, es una cosa para la cual, en sentir de todos los hombres entendidos, no necesita el gobierno mexicano hacer sacrificio de ningun género."

No nos toca ni defender ni contrariar la esactitud de los conceptos de este párrafo del Sr. García. Bástanos solo establecer *el hecho* de que el Sr. García *se limitó únicamente á la construccion del camino,* y rectificar otro *hecho,* y el de que por nuestra postura de navegacion el gobierno mexicano no hace *sacrificio de ningun género,* sino antes bien, va á reportar una utilidd no despreciable, y sobre todo una seguridad positiva en la percepcion de sus rentas marítimas. Esto lo demostrarémos en su lugar.

La compañía de Guanajuato, en sus condiciones 2.ª y 3.ª, dice lo siguiente:

2.ª "Esta compañía se obliga *á construir una carretera* por aquella ruta que diga el gobierno de acuerdo con la empresa, y que fuere á su juicio mas cómoda, para el tráfico interior. Dentro de un año contado desde que se apruebe este contrato por el congreso general, se dará principio á los trabajos, y se concluirá la obra á los tres años de haberse comenzado."

3.ª "Dentro de un año siguiente al dia en que se *haya acabado la carretera, se dará principio á la construccion de un ferro-carril* con sujecion al sistema que adopte el gobierno, y la obra quedará concluida á los cuatro años contados desde el dia en que se comiencen los trabajos."

En el resto de la postura no se menciona, ni directa, ni indirectamente, el establecimiento de buques de vapor ni de vela, ya de altura, ya de cabotage.

Respecto de las propuestas de los señores Bellangé y Stevens, manifestarémos que la primera fué reprobada por la cámara, y está, por lo mismo, fuera de toda competencia, y que la segunda, fué presentada fuera de tiempo, y protestamos oportuna y debidamente los demas licitantes contra esta infraccion de la convocatoria; pero aun cuando no concurrieran estas circunstancias, ni el Sr. Bellangé, ni el Sr. Stevens hicieron propuestas de ninguna clase para la navegacion interior ó para la de altura.

Mientras por los cálculos que les parecieron acertados obraron las compañías de la manera que queda espuesto, nosotros que con sujecion á la convocatoria abrazamos la combinacion en lo general por todos los puntos, capítulos, incidentes y circunstancias del negocio, hicimos *respecto de la navegacion* las proposiciones que siguen:

Art. 1.° El gobierno concede á los contratistas y á sus asociados el privilegio esclusivo 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 esportar sus productos agrícolas ó industriales por buques de construccion mexicana.

2.° El gobierno ecsime del derecho de toneladas á los buques de vapor de la compañía que sean destinados á conducir lo correspondencia y mercancías en tránsito.

3.° La empresa se compromete á establecer una línea de vapores suficiente para el servicio de la vía de comunicacion, *con bandera mexicana* con arreglo á las leyes del pais, para navegar desde Veracruz hasta el punto en que no sea navegable el rio Goatzacoalcos donde debe comenzar el camino ó ferro-arril.

4.° La compañía se compromete á transportar libre de

gastos la correspondencia que venga para cualquiera punto de México, y lo que de él se envie 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 mitad de la tarifa: igualmente conducirà sin estipendio alguno en ida y vuelta, los oficiales, tropa, empleados ó agentes del gobierno general ó de los Estados. Los metales, productos agrícolas é industriales de la república, serán transportados por un 25 p.% ménos del precio de tarifa.

5.° La compañía procurará que los vapores del Pacífico continúen haciendo su depósito de carbon de piedra en Acapulco, y se compromete à reconocer tan pronto como sea posible los criaderos de ese mineral en el Estado de Guerrero, á fin de poderlos esplotar por medio de convenios con sus respectivos dueños."

Atendida la letra y espíritu de la ley de 14 de Mayo y de la convocatoria, considerada de una manera filosófica é imparcial, la situacion de la república con relacion á este negocio, ecsaminadas con escrupulosidad aritméticamente nuestras proposiciones, y atendiéndose rigurosa y estrictamente la regla que debe observarse en una licitacion pública, que es la de fincar el remate en el mejor postor, podriamos probar de una manera perceptible é indudable para todo el mundo, que la proposicion que abrazó y comprehendió todas las dificultades, riesgos y contingencias presentes y futuras del negocio, es indudablemente mejor proposicion que cualquiera otra que haya dejado por resolver mas adelante, bien ó mal, dificultades que necesariamente pueden gravar á la república y políticamente presentar dificultades, cuya resolucion importe cuando mènos el sacrificar algo del orgullo nacional, algo de la soberanía pública, algo de la seguridad del pais, y mucho acaso, de esa tranquilidad perfecta é inalterable que deben tener todos los propietarios y comerciantes que traten de emplear gruesos capitales en una obra de utilidad pública. Todo esto seria acaso un enigma

para el público, si no hubiésemos hecho la publicacion que ya hemos citado y á la cual nos referimos.

Pero como no hemos estado nunca animados de un espíritu de hostilidad ó de envidia contra las demas compañías que han obrado en su perfecto y cabal derecho, al tratar de conseguir la preferencia, como tampoco hemos tratado de embarazar ni suscitar dificultades ni á esas mismas compañías ni mucho ménos al supremo gobierno, nos reducimos en esta respetuosa esposicion á reclamar únicamente el derecho que hemos adquirido en virtud de las públicas estipulaciones y promesas del supremo gobierno en la parte de navegacion; derecho que no causa perjuicio de tercero ni ofende los intereses de ninguna compañía, puesto que pudiendo haber *hecho sus propuestas* para este objeto, *no las hicieron*, que tampoco causa gravámen de ninguna especie al gobierno, sino antes bien un inmenso beneficio, y que por último, ni aun afecta esas preocupaciones justas ó injustas, y que nosotros con toda sinceridad consideramos sumamente dañinas y perjudiciales á la nacion.

En este asunto, grave por su naturaleza misma, grave por sus consecuencias, y grave porque todo el mundo (sin que esto sea una figura retórica) observa atentamente la manera como esta cuestion se está siguiendo en México, se establecieron ciertas reglas solemnes que importaban obligaciones y compromisos mútuos entre la autoridad pública y los licitantes que se presentasen á esta lucha legal, decente y permitida de especulaciones honestas, protegidas y escudadas por la ley.

Así no hay otra disyuntiva mas que esta: ¿O se observan estas prevenciones ú obligaciones mútuas, ó no? En el primer caso, nosotros, lisa, llana y naturalmente hemos adquirido el derecho para obtener la navegacion. En el segundo caso, es decir, en el que la ley de 14 de Mayo y la convocatoria nada valiesen ni nada importasen, seria menester que así lo declarara terminantemente el soberano congreso, á quien correspondia hacer esta declaracion.

Pero lejos de llegarse á este último estremo, el gobierno, la

comision, y en general toda la càmara de diputados han obrado como era natural, conforme á las reglas de la convocatoria, y consecuente á ellas la cámara no se ocupó del voto particular del Sr. Enciso, que proponia en uno de sus artículos que en el término de ocho dias se hiciesen posturas para la navegacion.

Uno de los gravísimos inconvenientes para la apertura del istmo de Tehuantepec, es el de que, habilitados al comercio de altura y al de cabotage los puertos Goatzacoalcos y la Ventosa en los dos estremos del istmo, la concurrencia de estrangeros seria tanta y tan abundante, que ni el gobierno ni ninguna compañía, aun cuando fuese estricta y absolutamente mexicana, podria acudir al establecimiento de un perfecto órden y seguridad, y en ese caso quedarian nulificadas de hecho todas las precauciones y seguridades que generalmente se ha creido prestaria una compañía nacional, porque no estaria en su poder ni en sus facultades, ni aun en el poder y facultades del gobierno, el rechazar à los comerciantes estrangeros que por los tratados con las naciones amigas, por el arancel de aduanas marítimas, y por las demas leyes y disposiciones vigentes, pueden venir libremente á comerciar y establecerse en cualquiera parte del territorio de la república.

Pero esto no deberia considerarse de tanta importancia si no tragese consigo este tráfico y esta concurrencia el establecimiento del contrabando. Las casas de Veracruz y aun de México se trasladarian al istmo de Tehuantepec, y los Estados de Oaxaca, Puebla, y México, serian indudablemente surtidos de los dos puertos inmediatos; de suerte, que reunidas las importaciones de la frontera del Norte con las de la frontera del Sur, quedaria nulificado completamente el puerto de Veracruz, perdiendo el erario la parte mas preciosa é interesante de las rentas públicas, resultando que mientras el gobierno tomaba por una parte 600 ó 700 mil pesos del producto del istmo, por la otra perdia un millon ó millon y medio procedente de la aduana de Veracruz.

V. E. verá que esta es una cuestion verdaderamente grave é importante para el erario, cuestion que no ha sido tocada por ninguna de las otras compañías que se han reducido á la simple especulacion mercantil mas ó ménos productiva de la construccion de la carretera y ferro-carril, sin que nosotros culpemos por esto á los señores licitantes que no han hecho mas que arreglarse á la convocatoria.

El modo, pues, deapar tar este peligro, ó mejor dicho, este acontecimiento inevitable, es el de que los puertos del istmo sirvan solamente para el tránsito de las mercancías y pasageros, y que el de Veracruz sea en la realidad la cabeza del camino, construyéndose en la isla de Sacrificios, en la isla Verde ó en otro lugar que se considere apropósito, un muelle y unos almacenes donde se despachen las mercancías estrangeras destinadas al tránsito para el otro mar. El gobierno puede tener una seccion del resguardo y de la aduana que tome razon y despache las referidas mercancías, para que sean conducidas á Goatzacoalcos en buques de vapor nacionales.

Tal combinacion arreglada á lo que ecsigen en las presentes circunstancias los intereses de México, queda desempeñada perfectamente con nuestras propuestas sobre navegacion.

Tenemos necesidad de volver á tocar, aunque ligeramente, la cuestion de compañías mistas y compañías mexicanas, y en este punto nuestra opinion es, prescindiendo por un momento de la defensa de nuestro interes particular, que precisamente por la naturaleza de la obra, por los elementos que se requieren para llevarla á feliz término, por la situacion política del pais, y por el porvenir de paz y de tranquilidad que tienen un deber de prepararle los hombres de Estado, la compañía que se encargue de la ejecucion del proyecto debe ser mista. De manera que, lejos de estrechar á la compañía de Guanajuato en el círculo ecsigido por la convocatoria, debia ecsijírsele *como condicion precisa, que fuese mista*, no para que nos diese parte á nosotros cuyo proyecto y opiniones conoce hoy todo el mundo, si-

no para que diese parte al comercio de Europa y los Estados-Unidos, y se lograse al mismo tiempo que la facilidad de la ejecucion, el despertar el interes y el espíritu de empresa entre los capitalistas que con utilidad propia pudiesen emprender la multitud de mejoras materiales que necesita el pais. Si se registran todos los autores de economía política, no se encontrará uno solo que sostenga la idea de rechazar los capitales, de restringir las especulaciones lícitas y de impedir la construccion de caminos, la apertura de canales y el establecimiento de líneas de comunicacion con los paises estrangeros.

La compañía de Guanajuato, encerrada á su círculo estrecho de nacionalidad, tendrá que reducirse á los medios pecuniarios de ocho ó diez socios que tendrán que emplear acaso la mitad de toda su fortuna y todo su crédito si quieren de buena fé ejecutar la obra, mientras la misma compañía de Guanajuato mista por la combinacion, y mexicana real y positivamente por la sujecion de todos los accionistas á la legislacion del pais, venderia sus bonos en los mercados estrangeros, no solo á la par, sino con un premio de diez ó quince por ciento, circunstancia de grande interes para el pais, porque levantaria su crédito y porque los capitalistas nacionales y estrangeros, animados con el buen écsito de esta empresa, intentarian otras nuevas que dieran por resultado el que México saliese del estado deplorable y desesperado en que se halla, y de que comenzase à participar de los positivos beneficios de la civilizacion y de los adelantos de las ciencias.

En los Estados-Unidos el dinero gana seis por ciento anual. En Francia cinco por ciento. En Bélgica cuatro y medio por ciento. En Escocia tres y medio por ciento. En Inglaterra dos y medio por ciento. Nuestro cálculo, pues, debe ser el presentar especulaciones legales, firmes, seguras y duraderas, que proporcionen un diez ó doce por ciento de rédito, y entonces tendrémos indefectiblemente la concurrencia de los capitales de todas esas naciones, que se emplearán en beneficio de la nuestra.

Tehuantepec es el principio de esta gran cuestion. Si se resuelve bajo el influjo de las preocupaciones, y en el estrecho círculo de principios anti-económicos, México debe perder toda esperanza de utilizar los vapores, los caminos de fierro, los puentes, los canales y las demas obras que proporcionan como las arterias en el cuerpo humano, la circulacion de los productos de la agricultura y de la industria, que es la sangre que dá la vida á las naciones. Debemos resignarnos á morir sin haber visto mas que nuestros padres, es decir, caminos escabrosos y llenos de barrancas, llanuras solitarias, bosques desiertos, grandes poblaciones formadas por el trabajo y la constancia de los españoles; pero tristes, sin movimiento, sin vida, y parecidas mas bien á unos grandes panteones.

Despues de estas reflecsiones, nos ocurre preguntar ¿si el pais se salva con dar la empresa de una compañía espresamente mexicana, y si esta compañía por apreciables, patriotas, y caracterizados que sean sus socios, aseguran la tranquilidad futura de la republica, la soberanía de su territorio, y la paz sincera y durable con la nacion limítrofe?

Mas reduciéndonos á la defensa del derecho que nos asiste para obtener la parte de la navegacion, manifestarémos desde ahora con franqueza que en esta parte no cabe ni la discusion ya enunciada de compañía *mista ó nacional.* La nacionalidad de los buques es su bandera, y comprometidos nosotros á establecer los buques de Veracruz á Goatzacoalcos con bandera mexicana, no cabe ni disputa, ni sospecha ni interpretacion alguna relativa á nuestro caràcter. En cuanto á los buques de alto bordo que hagan los viages de Europa y los Estados-Unidos á Veracruz, sean nacionales ó sean estrangeros, pueden venir libremente á todos los puertos de la república, sin que esto se haya considerado peligroso; y en caso de que se considerara, no habria otro medio sino al evitar ese peligro, acarrear otro mayor infringiendo los tratados, y rechazando de nuestros puertos á las naciones que hoy están en paz.

Reasumiendo todo lo espuesto, resulta:

1.° Que en el tiempo prefijado por la convocatoria hicimos nuestras propuestas para la navegacion.

2.° Que la convocatoria acordó á los postores el derecho de hacer estas propuestas.

3.° Que de todos los licitantes que se presentaron para el contrato de Tehuantepec, solo nosotros hicimos propuestas para la navegacion, pues los demos se redujeron á la carretera y ferro-carril.

4.° Que estas propuestas de navegacion, lejos de perjudicar á ninguna compañía, le proporcionan el completar de una manera fácil y regular la línea de comunicacion.

5.° Que las referidas propuestas de navegacion, resuelven la grave cuestion del contrabando.

Desde que iniciamos este negocio por los motivos y fundamentos que constan en nuestra esposicion impresa, hemos estado sufriendo todo género de oposiciones y contrariedades, y no dudamos que puedan oponerse nuevas dificultades por parte de nuestros enemigos, bien conocidos ya del público; pero hay alguna cosa superior á las intrigas, á los intereses privados y á las gratuitas é infundadas animosidades, y esta es la razon y la justicia. Nosotros apelamos á la razon, para que se analicen con imparcialidad nuestros proyectos, en que está combinado el interes particular con el general de la nacion, y apelamos á la justicia para que se nos otorgue lo que legalmente nos corresponda.

Tenemos el honor de suplicar á V. E., que con el informe que tenga por conveniente, se sirva remitir al senado esta esposicion, recibiendo las protestas de nuestra particular consideracion.

Dios y libertad. Diciembre 18 de 1852.—*Ramon Olarte.*—*Manuel Payno.*—*José Joaquin Pesado.*—Escmo. Sr. oficial mayor encargado del ministerio de relaciones.