

locado en un lugar secundario, es el que verdaderamente resume todo el tratado y dá la clave de las miras del Gobierno de la Nación vecina; así como sirve para demostrar más palpablemente, que si se escribieran voluminosas obras, que los liberales con tal de tener quien los ayudara, se decidieron á entregar el país, atado de piés y manos, al extranjero; con esa estipulación llegaron al colmo de la traicion.

XVIII

Las concesiones hechas á los Estados Unidos en los artículos precedentes no las hubieran considerado éstos completas, si no hubiesen realizado un sueño que de largos años atrás abrigaban y que creyeron haber alcanzado cuando despues de la guerra que nos hicieron de 1846 á 1848, quedaron para ellos las vastas regiones de Nuevo México, Arizona y California: ese sueño era el camino fácil y expedito del Pacífico. Ya en un artículo anterior hemos visto cómo, con un teson sin igual, apenas llegaron al valle del Ohio y adquirieron la Luisiana, pretendieron tener como límite al Oeste el Océano Pacífico y al Sureste el Río Bravo.

Adquiridos estos límites definitivamente en 1848, encontraron, sin embargo, que no les era fácil, como se imaginaban, comunicarse con el Oeste; el *Far West* inmenso, despoblado, recorrido periódicamente por tribus salvajes y el enorme macizo de las montañas rocallosas, cubiertas de nie-

ves gran parte del año, eran dos grandes obstáculos que les impedían establecer comunicaciones rápidas y seguras entre los dos extremos de su territorio. También hemos hablado de las rutas que siguieron los buscadores de oro para evitar esos obstáculos, ya fuera remontándose al Norte hasta penetrar á territorio inglés, ya buscando la region ístmica de América y aun siguiendo el camino de Veracruz y Acapulco.

Pero estas vías eran demasiado dilatadas y además pasaban á trechos por países extranjeros, para que fueran útiles; además, aunque ya existían en los Estados Unidos los ferrocarriles, el país no estaba lo suficiente adelantado para que se pudiera establecer la gran vía que enlaza en la actualidad á Nueva York con San Francisco, y acaso la construcción de ella se juzgaba quimérica. También hay que creer que contaron en un principio con que era fácil establecer la comunicación interoceánica que se figuró el ilustre Barón de Humboldt (1) utilizando la corriente de los ríos Bravo y Colorado, y que ya cuando estuvieron cerca de ellos vieron que esa comunicación era irrealizable por el poco caudal de agua del uno y el profundo encajonamiento del otro.

Todas estas circunstancias y algunas otras, hicieron que la conquista de California, á pesar del hallazgo de los placeres, no les pareciese su-

(1) *Ensayo Político sobre Nueva España*. Tomo 1º. Libro 1º. Cap. 2º.

ficiente para tener sus fronteras completas y para que sus comunicaciones de Este á Oeste fuesen fáciles y seguras; y á esta creencia arraigada se debió que propusiesen á México el tratado de la Mesilla y que por medio de expediciones filibusteras procurasen arrancarnos nuestros Estados septentrionales; (1) nadie podrá dudar en vista de esto, que la tentativa que el Conde Roussett de Boulbon pagó con su vida en Guaymas, la de Crabb en Caborca y la de Walker en Baja California, obedecieron á esa idea preconcebida; pero todas ellas abortaron y para acabar de quitar á los Estados Unidos la esperanza de adquirir una nueva vía, el tratado Clayton-Bulwer les cerró los puertos de la América Central. Entónces se dirigieron, naturalmente, á México y pretendieron de él

[1] La anexión de ellos á los Estados Unidos, siempre había entrado en los planes de los yankees; para no alargar demasiado esta nota, baste citar un testimonio que es concluyente: en la nota reservada que Don Luis de Onís, Ministro de España en Washington, dirigió desde Filadelfia el 1º de Abril de 1817 al Virrey de México, Venegas, se le lee siguiente: «V. E. se halla enterado por mi correspondencia, de que este gobierno [el norteamericano] se ha propuesto nada ménos que fijar sus límites en la embocadura del río Norte ó Bravo, siguiendo su curso, hasta el 31º, y desde allí tirando su línea recta hasta el mar Pacífico, tomándose por con-iguente las provincias de Texas, Nuevo Santander, Coahuila, Nuevo México, parte de la Nueva Vizcaya y la Sonora. Parecerá un delirio este proyecto á toda persona sensata; pero no es ménos seguro que el proyecto existe y que se ha levantado un plano expresamente de estas provincias por orden del gobierno, incluyendo tambien en dichos límites la Isla de Cuba como una pertenencia natural de esta República.»

Tambien el Baron de Humboldt, que escribía en 1804, habla en su *Ensayo político sobre Nueva España* de esta pretension de los Estados Unidos,

obtener, ya una cesion de territorio, ya franquicias especiales de los gobiernos de Comonfort y de Zuloaga; pero estos trabajos tampoco tuvieron éxito.

Aunque ya hemos hablado de todo esto en capítulos anteriores, conviene recordarlo aquí someramente para poder apreciar bien la mente que precedió á las estiplaciones contenidas en el artículo 6º del tratado.

Con el transcurso del tiempo la necesidad de una vía más fácil se hizo sentir urgentemente; pues además de que la poblacion del Oeste se había consolidado y con su rápido aumento tenía mayores exigencias, la situación política se iba tornando sombría á gran prisa y urgía poder atender prontamente á cualquiera emergencia. Los demócratas, que durante largos años se habían mantenido en el poder, deslumbrando á la Nación con el aumento del territorio y habían viciado la administración y extendido la esclavitud de una manera alarmante, estaban ya en plena decadencia, los republicanos reducidos en un principio á una minoría insignificante, ya en la eleccion de Buchanan habían llegado á adquirir tal importancia que dominaban en las Cámaras y todos los estadistas de los Estados Unidos estaban de acuerdo en augurar que en las elecciones de 1860 los demócratas serían derrotados y que un republicano ocuparía el Capitolio.

Tanto para conjurar esta tormenta alucinando nuevamente á la Nación, cuanto por extender real-

mente la influencia norteamericana, fué por lo que Buchanan, su gabinete y Mac Lane se empeñaron en que se llevase á cabo el tratado que lleva el nombre del último; y obedeciendo á las ideas que hemos señalado, quisieron que en el artículo 6º de él se estipulase lo siguiente:—"La República de México concede á los Estados Unidos *el simple tránsito de sus tropas*, abastos militares y pertrechos de guerra por el istmo de Tehuantepec; y por el tránsito ó ruta de comunicacion á que se alude en este convenio, desde la ciudad de Guaymas en el Golfo de California, hasta el rancho de Nogales, ó algun otro punto de la linea fronteriza entre la República de Mexico y los Estados Unidos, cerca del 111º Oeste de longitud de Greenwich, dándose inmediatamente aviso de ello á las autoridades locales de la República de México. Y así mismo convienen las dos Repúblicas en que se estipulará expresamente con las compañías ó empresas á quienes se conceda en lo sucesivo el acarreo ó transporte, por cualesquiera ferrocarril ú otras vías de comunicacion, en los precitados tránsitos, que el precio de transporte de las tropas, efectos militares y pertrechos de guerra de las dos Republicas, será á lo sumo la mitad del precio ordinario que paguen los pasajeros ó las mercancías que pasen por dichos caminos de tránsito; quedando entendido que si los concesionarios de privilegios concedidos ya, ó que en lo sucesivo se concedieren sobre ferrocarriles ú otras vías de comunicacion por dichos

tránsitos rehusasen 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 dispensará la proteccion de que hablan los artículos 2º y 5º., ni ninguna otra proteccion."

Un complemento de la concesion á perpetuidad del paso á través de Tehuantepec, fué el permiso para el tránsito de tropas que podia hacerse sin más formalidad que el aviso anticipado ó posterior hecho á las autoridades locales, con todo lo cual se cometía una nueva transgresion á la Constitucion de 1857. pues segun ésta sólo el Congreso tiene facultad "para conceder ó negar la entrada de tropas extranjeras en el territorio de la Federacion" (1); y se acentuaban los peligros para la integridad é independencia nacionales que hemos señalado en los capítulos anteriores.

Pero en este artículo 6º se habla de una nueva ruta por el rumbo Noroeste de México "desde la ciudad de Guaymas en el Golfo de California hasta el rancho de Nogales ó de algun otro punto conveniente de la linea fronteriza entre la República de México y los Estados Unidos cerca del 111º grado Oeste de longitud de Greenwich." La demarcacion de esta nueva ruta como camino militar obedecía á tres intenciones; la de evitar los inconvenientes del paso del desierto, la de extender la influencia norteamericana en las de-

[1] Artículo 72, fracción XVI.

iertas comarcas de Sonora y procurar su anexion á los Estados Unidos, siguiendo la misma conducta que en Texas, y la de acaparar todo el comercio del mar de Cortés con lo cual se apoderaba del escaso que entónces hacíamos por los puertos del Pacífico.

De Nogales á Guaymas; de Paso del Norte á Topolobampo; y de Ciudad Camargo á Mazatlan: son las tres vías que siempre han sido vistas con especial predilección por los yankees: aunque en 1859 se pudiera alegar que eran indispensables para su comercio, es curioso observar que aún ahora persisten en su empeño no obstante que la construcción del Ferrocarril de "Texas y Pacífico," y de otras vías les permiten comunicarse rápidamente con California. En la actualidad ya existe un ferrocarril de Nogales á Guaymas que tiene escaso movimiento: la vía á Mazatlan, desde Piedras Negras está construida en gran parte, siendo de lamentarse que no esté terminada, pues aunque produciría muchas ventajas á los Estados Unidos, mayores las produciría para México con no poco perjuicio de los yankees: en cuanto á la ruta de Paso del Norte, las concesiones que para ella ha otorgado México son innumerables. Y á la par que curioso es desconsolador que nuestros gobernantes hayan ayudado á que los Estados Unidos realicen sus proyectos, nada más porque no han tenido prevision [1] y no obstante que no

[1] La única razon que e hasta ahora hemos encontrado para que se diese la concesión del Ferrocarril de Sonora

han faltado personas inteligentes que han hecho ver los peligros á que se exponía el país con otorgar ciertas concesiones; á este respecto recordamos el magnífico informe que rindió el General de ingenieros D. Gaspar Sánchez Ochoa opniéndose á la construcción del ferrocarril de Sonora, y del cual encontrarán los lectores algunos párrafos en el capítulo siguiente.

El paso por Nogales y Guaymas significaba la presencia constante, en caso dado, de tropas norteamericanas en Sonora y de la escuadra de los Estados Unidos en todos los puertos mexicanos del Golfo de California y del Océano Pacífico, y por lo mismo un peligro constante para esas regiones, que si hoy están muy despobladas, en 1859 estaban casi desiertas y tan desatendidas y olvidadas que su ocupacion por los Estados Unidos ningun esfuerzo les hubiera costado y la habrían llevado á cabo en muy pocos días, teniendo

es la consigna Quevedo y Zubieta en su obra "*El General González y su gobierno en México*," tomo 2º pág. 120: "Sucedió una vez que, en cierto consejo de ministros, se opusiese alguno á la concesión del ferrocarril yankee de Arizona á Guaymas que, en su concepto, estaba destinado á favorecer exclusivamente los intereses americanos, con riesgo inminente de la integridad del país, y á esta objecion, ontrariado en su furor ferrocarrilero, el ministro Riva Palacio, saltó dirigiendo á su adversario una réplica muy mexicana que le dió el triunfo:

—"Y qué quiere vd. que hagamos con esa faja de terreno árido que nosotros no podemos explotar con un ferrocarril propio!... Se hace vd. como el perro del hortelano que ni come ni deja comer....."

"Y la concesion de dicho ferrocarril se otorgó." Este hecho, despues de doce años, no ha sido desmentido, lo cual es un argumento en favor de su verosimilitud.

ya sus tropas dentro del territorio que se proponían conquistar.

Ese permiso para el paso de tropas causó admiración aun en los Estados Unidos y el PICAYUNE de Nueva Orleans decía que esa cláusula era algo inusitada. También por aquellos días se recordó lo que había pasado en Nueva Granada (hoy Colombia), cuando los norteamericanos quisieron apoderarse del istmo de Panamá; la cuestión llegó á degenerar hasta en riñas personales en las calles de Panamá y al fin el gobierno neo-grandiniano tuvo que firmar el tratado Cass-Irizarri que permitía la ocupación del Istmo; pero el Congreso de aquella República se negó á ratificar el tratado diciendo que era preferible la guerra, la ocupación por la fuerza del istmo y aun la pérdida de él, ántes que pasar por la degradante condición de que una potencia extranjera interviniese en los asuntos del país y acudiese con sus fuerzas á establecer la seguridad. Este ejemplo citado tan oportunamente cuando se trataba por el tratado Mac Lane de abrir las fronteras y el interior del país al extranjero, era demasiado elocuente para no ser aprovechado, pero los hombres de Veracruz, aunque algunos tenían talento, estaban obcecados y ni ese ejemplo ni las dificultades en que estaba Pesqueira, el gobernador de Sonora, con un marino norteamericano, por querer defender la dignidad del Estado, ni otras muchas cosas bastaban para hacerles salir de su obstinación.

La última parte de la cláusula 6ª no deja de ser curiosa; se estipulaba que las empresas de transportes en las precitadas vías harían una rebaja del cincuenta por ciento á los militares, armas, pertrechos etc., de las dos repúblicas que transitasen por ellas y que si se negaban á hacer tal rebaja, el gobierno de los Estados Unidos no les dispensaría la protección de que trataban los artículos 2º y 5º del tratado ni ninguna otra protección. No sería ocioso preguntar al leer esto, si por su negativa esas empresas no gozaban de la protección del gobierno mexicano; y aunque la pregunta se contestase en sentido afirmativo, el texto mismo de la cláusula da á conocer cuán en poco se tenía esa protección, aun por el señor Ocampo, supuesto que sólo se juzgaba eficaz la concedida por los Estados Unidos.

Esa estipulación es otra prueba bastante palpable de lo poco que fiaban en su poder los constitucionálistas y de lo humillante que resultaba el tratado para México, bajo cualquier aspecto que se le quiera considerar y de las humillaciones á que se sujetaba el gobierno liberal con la esperanza de conseguir ayuda y recursos para hacer la guerra á los conservadores.

XIX

A medida que el plenipotenciario mexicano se mostraba más complaciente, el norteamericano tenía mayores exigencias: no le había bastado la cesión á perpetuidad por el istmo de Tehuantepec

(Art. 1º del tratado), la exención de derechos á las mercancías de paso (Art. 3º), el libre paso de las tropas de los Estados Unidos por esa vía, (Art. 5º), la estancia de ellas (id. id.), el tránsito militar por la frontera del Norte (Art. 6º) y al fin pidió la cesión á perpetuidad del derecho de vía desde esa frontera hasta los puertos del Golfo de California; D. Melchor Ocampo no tuvo inconveniente en otorgarla y la cláusula 7ª quedó redactada en estos términos:

«Art. 7º La República Mexicana cede por el presente á los Estados Unidos, á perpetuidad, y sus ciudadanos y propiedades, el derecho de vía ó tránsito á través del territorio de la República de México, desde las ciudades de Camargo y Matamoros, ó cualquiera punto conveniente de Río Grande, en el Estado de Tamaulipas, por la vía de Monterrey, hasta el puerto de Mazatlan, á la entrada del Golfo de California, en el Estado de Sinaloa, y desde el rancho de Nogales ó cualquier punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de México y los Estados Unidos cerca del 111º 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 ó ruta de comunicación, natural ó artificial, que exista actualmente ó existiere ó fuere construido en lo sucesivo, del cual usarán y se servirán en la misma manera y con iguales condiciones ámbas Repúblicas y sus respectivos ciudadanos, reser-

vándose siempre para sí la República Mexicana el derecho de soberanía que al presente tiene sobre todos los tránsitos mencionados en este tratado. Todas las estipulaciones y reglamentos de todas clases, aplicables al derecho de vía ó tránsito al través del istmo de Tehuantepec, y en que han convenido ámbas Repúblicas, se hacen por el presente extensibles y aplicables á los precitados tránsitos ó derechos de vía, exceptuando el derecho de pasar tropas, provisiones ó pertrechos de guerra desde el Río Grande hasta el Golfo de California.»

La única diferencia que hay entre este artículo y el 6º respecto de los 3º y 4º del tratado, es que en estos últimos se concedían los derechos ahí mencionados á los súbditos de todas las naciones, en tanto que en aquellos, únicamente eran para los ciudadanos de los Estados Unidos. Por lo demás, el territorio á donde, por la cláusula 7ª, se extendía la influencia de esa Nación era mucho más extenso que el consignado en las anteriores líneas y abrazaba toda la region mexicana del Norte que comprende los Estados de Tamaulipas, Nuevo-Leon, Coahuila, Durango, Chihuahua, Sinaloa, Sonora y Baja California.

Y si se recuerda, tanto la codicia no disimulada de los yankees por los dos últimos Estados, cuanto las pretensiones, recientes entónces, de formar la *República de Sierra Madre*, se comprenderá fácilmente que el principal objeto de los norteamericanos al proponer esa cláusula no fué otro que

el de ir preparando la excision de México de esas comarcas, ya para anexárselas desde luego, ya repitiendo el caso de Texas, esto es, formando una nueva nacion que en breve sería absorbida. Así pues, esa cláusula era el digno corolario de toda la obra llevada á cabo con tanta laboriosidad por el Presidente Buchanan y su digno servidor Mr. Roberto Mac-Lane y á la que contribuían con su complacencia D. Benito Juárez y D. Melchor Ocampo.

Como una burla, que no como otra cosa, podía tomarse la declaracion de que México se reservaba siempre para sí el derecho de soberanía sobre todos los tránsitos mencionados en el tratado, *pues lo que había sucedido con el establecimiento de todas esas servidumbres internacionales era que la soberanía de México había sido menoscabada.*

"Las servidumbres internacionales, dice un autor de derecho internacional, producen el efecto de restringir la soberanía plena de un Estado, ya sea impidiéndole obrar libremente en cierto sentido, ya sea obligándolo á tolerar que un Estado extranjero ejerza en su territorio actos que, sin la existencia de la servidumbre, tendría derecho de prohibir." (1) Otro autor añade: "Por lo ménos, aunque restrinjan el libre ejercicio de los derechos soberanos, la dejarán subsistir como nacion semi-soberana."

Querer probar que Juárez y Ocampo al estipular esa condicion en qué México quedaba coloca-

[1] HEFTER, *Derecho Internacional.*

do, obraban fuera de la Constitucion que defendían, es tarea inútil, pues aparte de lo que hemos dicho á este respecto, baste agregar que la Constitucion ni siquiera prevé el caso de menoscabo de la integridad territorial, ni mucho ménos el de los derechos de soberanía, y por lo tanto nada dijo acerca de ello. Si por desgracia llegaran alguna vez á darse esos casos, lo único que se podría hacer sería invocar el art. 117 que previene que las facultades que no estén expresamente concedidas á los funcionarios federales, se entienden reservadas á los Estados: éstos serían los llamados á resolver sobre tan graves asuntos; pero en 1859, en que no había orden constitucional, esas entidades mal podían hacer nada.

A mayor abundamiento, con ese tratado hasta la carátula de la Constitucion se rasgaba, pues este Código principia así: "En el nombre de Dios y con la autoridad del Pueblo Mexicano. | Los representantes de los diferentes Estados, del Distrito y Territorios que componen la República de México, llamados por el Plan proclamado en Ayutla. . . . poniendo en ejercicio los poderes con que están investidos, cumplen con su alto encargo decretando la siguiente: | Constitucion | política de la República Mexicana, *sobre la indestructible base de su legítima Independencia*, proclamada el 16 de Septiembre de 1821. Esta base, llamada apénas dos años y medio ántes, indestructible, era lo primero que echaban por tierra los hombres de Veracruz segun hemos visto.

Volviendo al exámen de la cláusula 7ª del tratado, del que ya nos íbamos á apartar, es necesario insistir aún sobre el peligro en que ella ponía á Sonora; pues esa comarca sirvió de pretexto algunos años despues para atacar rudamente á un gobierno; y hacer ver que tan interesados estaban los franceses en poseerla como los norteamericanos, y éstos mucho más por ser limitrofe con su territorio. Napoleon III tuvo siquiera la franqueza de dar á conocer sus intenciones á Maximiliano, en tanto que los yankees, solapada é hipócritamente buscaban un medio indirecto de apoderarse de aquel lejano Estado.

A fin, pues, de demostrar cuál podría ser la suerte de él vamos á insertar algunos fragmentos del informe á que en el artículo anterior hicimos referencia, y que fué producido por el General D. Gaspar Sánchez Ochoa con fecha 1º de Noviembre de 1877. (1) Los peligros en él señalados tenían doble importancia en 1859 dada la situacion política de México; no lo insertamos íntegro por su extension y creemos que el testimonio aducido no puede ser tachado de sospechoso.

"Comenzaré desde luego por manifestar las dificultades con que tropieza la vía interoceánica que parte de San Francisco de California, atraviesa las Rocallosas, toca los principales centros de poblacion de la Union Americana, y termina en la gran ciudad de Nueva York, para venir á deducir

[1] Publicado en LA LIBERTAD de 23 de Julio de 1877

en seguida la necesidad absoluta que hay del establecimiento de otra de mejores condiciones, y que en atencion á la posicion de nuestro país, debe pasar sin duda alguna, considerando á la capital como punto de depósito, por las principales poblaciones de la República.

"La extensa comunicacion por vía férrea que poseen los Estados Unidos para trasportar los grandes intereses comerciales que existen entre las naciones de Australia, China y Japon, con aquellos y Europa, ha encontrado sus inconvenientes desde los puntos de partida. En efecto, los vapores que salen de los puertos de Sydney y Melbourne, en Australia, y se dirigen al de San Francisco de California, al recorrer aquellos mares describen sobre sus aguas una diagonal en direccion del S. O. al N. E., y parte de los 39º 52' latitud Sur y los 151º 14' longitud oriental de Greenwich, para llegar á los 37º 47' latitud N. y á los 122º 26' al O. del mismo meridiano, siendo la distancia que recorren de 4,500 millas marinas, con una navegacion de veinte días astronómicos.

"Al verificar su viaje directo hácia los puertos del Manzanillo, Acapulco ú otro del Pacifico en la costa mexicana, aunque es cierto que hay una diferencia longitudinal en favor de San Francisco, no sucede lo mismo con las latitudes, que son las que dan la ventaja á nuestros puertos mencionados sobre los Estados Unidos, pues las latitudes de nuestra costa, respecto de las de la Alta California para con la Australia, dan 1,400 millas

marinas, ó sean seis días ménos de navegacion; resultando de esto, que el viaje que las embarcaciones hacen en veinte días de Australia á San Francisco, pueden verificarlo en catorce de los puertos de Sydney y Melbourne (Australia) á los mexicanos del Pacífico. A esta economía de tiempo podemos agregar, que los mares que se hallan al Sur de la Baja California son más tranquilos y abrigados que los que están al Norte, pues en éstos los vientos reinantes son siempre tempestuosos, viniendo del Oeste y enfriando demasiado la costa de la Alta California, por atravesar los mares helados de la Rusia Asiática.

"Los vientos que soplan en el Manzanillo y Acapulco son conocidos por los marinos con el nombre de "Frade Windi," ó sean los que durante nueve meses del año, corren paralelos al Ecuador entre los trópicos, llamados generalmente vientos intertropicales: ellos son sumamente benignos y dan gran ventaja á nuestros mares, sobre los que corren los buques que salen de los puertos de Australia, para dirigirse al de San Francisco.

"Las naciones de China y Japon poseen una industria peculiar, rica y fecunda; y teniendo grande actividad comercial con los Estados Unidos y Europa, obtendrían las mismas ventajas que la Australia, al aceptar la navegación directa hácia los puertos del Pacífico en la costa mexicana, dejando, en consecuencia, los graves inconvenientes que tiene la que hoy hacen á los norteamericanos.

"Los vapores que salen en la actualidad de los puertos de Nagasaki, Yokohama, Hiogo y Hakodadi en el Japon y Hongkong, Shanghai y Canton, en la China, recorren, para verificar su viaje naval, una diagonal ménos inclinada que la que practican los que salen de los de Sydney y Melbourne, en la Australia, para dirigirse á San Francisco; pero como la diferencia longitudinal de la China y del Japon es mayor que la de la Australia, ella dá entónces un aumento de 2,000 millas, ó sean ocho días más, siendo por consiguiente el viaje total de veintiocho días de la China y del Japon para San Francisco.

"Ahora bien, teniendo los puertos mexicanos del Pacífico las mismas ventajas de mares, corrientes y vientos para la navegacion de Australia que para las otras naciones que hemos mencionado, y habiendo además, una diferencia de más de 1,000 millas ménos de distancia, resulta, agregando esto á lo que hemos demostrado, que el viaje á Manzanillo ó á Acapulco sería de veinticuatro días astronómicos solamente.

.....
"La concesion pedida para el establecimiento de un ferrocarril en el Estado de Sonora, partiendo del puerto de Guaymas para seguir por Hermosillo y terminar en un punto de la Frontera del Norte, irá sin duda alguna á buscar la grande obra ó paso de Guadalupe en la Sierra Madre ó Tarahumara, en el estado de Chihuahua, para unirse á una de las vías férreas de la Union Americana que lle-

que á Nueva York; quedando con esto establecida una nueva comunicacion interoceánica, que no tiene los inconvenientes de la ya construida en los Estados Unidos, y sí inmensas ventajas para el comercio del mundo en el porvenir.

"Al permitir México la construccion de la vía de que se trata, como ésta no atraviesa más que el territorio de un Estado lejano, codiciado por nuestros vecinos, por ser de los más ricos del país, podemos decir con propiedad que renuncia voluntariamente á las ventajas que le traería la vía interoceánica que está iniciada, y debe cruzar por sus principales poblaciones, viniendo á ser su capital el centro donde se verifiquen grandes transacciones comerciales; además perdería los cuantiosos productos pecuniarios que debiera dejarle el derecho de tránsito, el cual no puede apreciarse en ménos de 30 millones de pesos anuales.

.....
"En consecuencia, la concesion citada es altamente perjudicial á México, porque ella amplía los intereses norteamericanos con mengua del engrandecimiento de la República.

"Una vez demostrados los grandes inconvenientes que en la parte económica tiene el proyecto de contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y los Sres. David Fergusson y Roberto R. Symon, para la construccion de una vía férrea en Sonora, vamos á exponer los peligros que traería sin duda alguna para la conservacion de nuestro territorio.

«El ferrocarril parte del paralelo 27°, 55', 42" latitud Norte, y probablemente va á concluir en el punto terminal del paralelo 31°, 47' en la línea limítrofe entre México y los Estados Unidos, para buscar una de las distintas vías americanas; el meridiano que pasa por Guaymas va á encontrar en el punto de Bámori el paralelo 31°, 39' latitud Norte, por lo que el trayecto del camino comprende una zona de 3°, 52' que da una extension de 228 millas inglesas. Su extension desde su partida hasta el terminal del paralelo 31° 47' latitud Norte, es de cerca de 400 millas.

"Por el proyecto del contrato se vé desde luego, que se pretende atravesar, por los terrenos más ricos de los Estados de Sonora y Chihuahua, para atraer probablemente por el descubrimiento de sus infinitas vetas metalúrgicas, la inmigracion de colonos americanos, que es la que ménos conviene al país en aquellos Estados.

"Sabemos que en 1819 el Gobierno Español permitió á Moisés Austin que fundara una colonia en Texas, y muerto éste su hijo Estéban emprendió de una manera formal la colonizacion: á esto sucedió, en 18 de Agosto de 1824, una ley emanada de la República por la cual se permitía la inmigracion de ciudadanos americanos, resultando de ello, que poco tiempo despues, se correspondió por los citados colonos á la hospitalidad con la traicion y la ingratitud, proclamando la anexión de Texas á los Estados Unidos; México no pudo soportar semejante ofensa, y para defender su derecho,

su honra y dignidad ultrajadas se lanzó á una guerra fatal que le trajo los resultados más tristes y desgraciados, perdiendo la mayor parte de su territorio.

"Las páginas ensangrentadas de nuestra historia moderna nos recuerdan aquella usurpacion tan injustificable por parte de los Estados Unidos y ella será siempre una dura leccion que nos haga conocer con exactitud las marcadas y encubiertas miras que abrigan contra nosotros nuestros vecinos del Norte.

"La concesion pedida trae en sí misma un gérmen fatal y abunda en proyectos contrarios á la autonomia de México. Para convencerse de esta verdad, basta comparar los elementos con que contaban los humildes colonos de Texas, con los muy poderosos que tendrían los que vinieran á Sonora y Chihuahua, quienes desde luego contarían con la ventaja de la importancia incalculable de la comunicacion férrea.

«Preciso es repetir que la anexion de esos Estados de la República sería irremisible, y México entónces vería enarbolado en el territorio que le pertenece, el pabellon de las estrellas, así como reproducirse las mismas escenas que cuando se trató de la usurpacion de Texas: no sólo perdería los Estados mencionados, sino que se le arrancarían tambien por la fuerza Sinaloa, la Baja California, Durango, Chihuahua, Nuevo Leon y una gran parte de Tamaulipas.»

Lo repetimos, los peligros que señala este in-

forme, eran mucho más graves en la época del tratado Mac Lane, por más que aún en la actualidad no dejen de ser de consideracion.

No podían desconocerlos los hombres de Veracruz, y no obstante, ningun aprecio hicieron de ellos.

XX

Las cláusulas anteriores del tratado se reducían como hemos visto, á constituir servidumbres para México; la que vamos á examinar se refiere al comercio entre las dos naciones y por lo tanto es bastante interesante, como siempre lo ha sido todo esfuerzo para aumentar la influencia mercantil de nuestra patria.

Aquí creíamos encontrar un criterio más elevado, una intencion más sana de parte del plenipotenciario mexicano, supuesto que se trataba de un asunto en que su mente no estaba ofuscada por la pasion política; pero nos hemos equivocado por completo y el estudio de ese artículo 8º nos ha demostrado que si en los artículos anteriores el Sr. Ocampo obró como partidario encarnizado que sólo busca el triunfo de su causa, en éste procedió como persona que desconoce las más elementales reglas de la economía política, aunque por otra parte, puso en práctica en materia financiera las ideas filosóficas que profesaba y que tan descaradamente eran sostenidas en la prensa por el GUILLERMO TELL. (1)

[1] Este periódico, que se publicaba en Veracruz decía en su número correspondiente al 24 de Octubre de 1859 lo