

EXPOSICION

SECRETARIA DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

DE 16 DE ENERO DE 1879

SECRETARIA DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

SECRETARIA DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

EN 9 DE OCTUBRE DE 1878

SEÑOR CARLILE MASON

SECRETARIA DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

MEXICO

IMPRESA DEL GOBIERNO EN PALACIO

A DICCION DE ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

1879

SECRETARIA DE ESTADO

Y DEL

DESPACHO DE RELACIONES EXTERIORES.

SECCION DE AMERICA.

Habiéndose proporcionado a esta Secretaría una copia del informe remitido con fecha 9 de Octubre último por el Sr. Foster, Ministro de los Estados- Unidos, al presidente de la asociacion de manufactureros de Chicago, sobre dificultades para el ensanche del comercio entre México y aquel país; y conteniendo ese informe varios puntos del resorte de la Secretaría al digno cargo de vd., el Presidente me ha ordenado envíe á vd. la adjunta traduccion de dicho documento, para que haga, si le pareciere conveniente, las rectificaciones que demande.

Libertad y Constitucion. México, 4 de Enero de 1879.

Eleuterio Avila

Oncial Mayor.

Al Secretario de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito Público.

Legacion de los Estados- Unidos.
Ciudad de México, Octubre 9 de 1878.

Señor Carlile Mason, Presidente de la Asociacion de Manufactureros.
Chicago, Illinois.

Estimado Señor:

Tengo el gusto de dar las gracias á vuestra Asociacion, por haberse servido invitarme su comité para concurrir á la recepcion preparada en obsequio de Su Excelencia Manuel M. de Zamacona, Ministro mexicano en los Estados- Unidos. Si mis deberes oficiales me lo hubieran permitido, esta ocasion me habria proporcionado el mayor placer, uniéndome á los ciudadanos de Chicago para dar la bienvenida á su distinguido visitante, cuya amistad estimo en alto grado y cuya elevada posicion entre los hombres públicos de México conozco perfectamente.

Privado de ese placer, he buscado alguna compensacion en la lectura de los pormenores de su visita, es-

pecialmente en lo que se refiere al principal objeto de la recepcion, es decir, á proporcionar informes y tratar de los medios más á propósito para desarrollar las relaciones comerciales entre las dos Repúblicas, á fin de que puedan extenderse y mejorarse. He leído todo con mucha atencion, porque se refiere á una materia á la que he consagrado mucho estudio y meditacion, y por la cual estoy profundamente interesado, desde que resido en este país.

En la misma época el Señor Zamacona y yo empezamos nuestra residencia en los respectivos países. Me ha causado placer la noticia de la entusiasta impresion que ha producido en su ánimo la posibilidad de aumentar y hacer de importancia nuestro comercio internacional. Vine á México poseido de las mismas exaltadas ideas sobre desarrollo de este comercio, y no he dejado de manifestar mis esperanzas en ocasiones convenientes, tanto en mi país como en México, acerca de la realizacion de un objeto tan deseado, y todavía abrigo el mismo ardiente deseo de que se realice, porque lo considero como el más poderoso y benéfico medio de conservar la paz en la frontera que está continuamente en desorden, de cimentar y hacer duradera nuestra amistad política y social, y de ayudarnos mutuamente en el mantenimiento de nuestras instituciones republicanas. Pero para acceder al deseo manifestado por vuestra Asociacion, de que le comunique « todos los datos que haya yo podido adquirir durante mi residencia en este país, » tengo el sentimiento de manifestar, que mientras que el Señor Zamacona ha sido más y más impresionado en los Estados- Unidos con la idea de la posibilidad de extender el comercio, yo, por el contrario, me he estado imponiendo constantemente de los obstáculos, y me he encontrado con los peligros que por esta causa pueden sobrevenir.

Merece elogios por el grande interes que ha manifestado en procurar el desarrollo del comercio entre los dos países, y tengo el orgullo de llamarme un humilde colaborador en su empresa; pero al ser requerido por mis paisanos, ántes de lanzarse á una grande empresa, para proporcionarles los datos que sobre el asunto haya yo podido adquirir como su representante, es mi deber hablar francamente sin ocultar lo que para algunos pueda ser desagradable, puesto que los informes que se buscan son necesarios para la perfecta intelijencia de la empresa en perspectiva. En Hershey Hall y durante su visita á Chicago, el Señor Zamacona habló de las halagadoras esperanzas de un aumento de tráfico y de un comercio próspero, mientras que yo tengo que ocuparme, en parte, de sus dificultades, tropiezos y peligros. De manera que yo no espero tan lisenjero porvenir. Pero es tan justo como importante hacer saber á los prudentes manufactureros y hombres de negocios de Chicago, tanto lo favorable como lo adverso del asunto. Y aunque mis cálculos, citas y detalles puedan parecer al comun de mis lectores algo oscuros y prolijos, creo que puedo contar con la atencion especial de aquellos que piensan entrar en tráfico con México, y que desean obtener todos los informes de origen práctico que puedan proporcionárseles. Para examinar y decidir sobre una empresa comercial nueva, y que deba desarrollarse en país extranjero, hay tres puntos especiales sobre los que los hombres de negocios desean informes: 1º los medios de llegar al nuevo mercado y en caso de ser defectuosos, la posibilidad de mejorar las vías de comunicacion; 2º la tarifa, las disposiciones relativas al tráfico y las leyes y usos á que deben sujetarse en el nuevo campo de sus operaciones; y 3º la proteccion que se imparta á sus personas y propiedades en ese país. El primero de esos puntos fué el que se discutió principalmente en la reunion de Hershey Hall; del tercero se hizo una ligera referencia; mientras que el segundo ni siquiera se mencionó. Me limitaré en este informe á tratar con franqueza estos tres puntos, apoyando todo lo que refiera con irrefutables hechos y datos oficiales obtenidos durante una residencia de más de cinco años en México.

Primero.—Medios de comunicacion con México y la probabilidad de su mejora.

Hay un vapor bimensual que sale de Nueva-York y uno cada tres semanas de Nueva-Orleans, los cuales tocan en los puertos importantes del golfo de México; igualmente dos veces al mes sale un vapor de San Francisco tocando en Acapulco, y una vez al mes tocando en otros puertos del Pacífico y otro cada treinta y cinco dias para Mazatlán y los puertos del golfo de California. Además de estos hay líneas de goletas que irregularmente, según lo requiere el tráfico, salen de Nueva-York, Nueva-Orleans, Galveston y San Francisco.

Todos los vapores mencionados reciben subvencion del Gobierno mexicano, y nada del Gobierno de los Estados- Unidos. Hace cerca de tres años que tuve ocasion de hacer mencion de esto ante la Cámara de comercio de Nueva-Orleans, y de encomiar altamente la sabiduría y liberalidad del Gobierno mexicano, condenando á la vez la indiferencia con que nuestro Congreso ha tratado el asunto. Si ese

cuerpo autorizase á la oficina de correos para gastar de \$100,000 00 á \$150,000 00 anualmente en mejorar el servicio postal con México (que es una necesidad para todo comercio) la comunicacion por vapor entre los puertos arriba mencionados, podria desde luego duplicarse, y es probable que esto bastaria por muchos años. Los intereses mercantiles que en diferentes partes de los Estados- Unidos están tratando de traficar con México, pueden ejercer una grande influencia para obtener las disposiciones necesarias del Congreso.

Pero esta será únicamente una medida parcial é imperfecta para hacer frente á las necesidades de nuestro comercio, si es que hemos de disfrutar siempre de un tráfico permanente y extenso con México. Si algo se demostró en la recepcion de Hershey Hall tenida en esa ciudad, fué que lo que ambos países más necesitan, bajo un punto de vista comercial, es un ferrocarril internacional que una esta capital con las líneas de los Estados- Unidos. El comisionado de estadística del Gobierno, Mr. Nimmo, cuya carta se publicó íntegra en las actas, dice: « el único medio por el que puede establecerse un vasto comercio entre los Estados- Unidos y México, es el de extender nuestro sistema de ferrocarriles desde el Rio Grande hasta la ciudad de México. » El Sr. Zamacona en su alocucion usó las siguientes palabras:

« El punto más importante para establecer el comercio entre nuestros respectivos países, es la construccion de un ferrocarril internacional. » Las resoluciones que se dictaron y que resumen los resultados prácticos de la reunion, dicen lo siguiente: « Consideramos la falta de líneas de ferrocarriles. . . . como el principal obstáculo que hay que vencer para el establecimiento, desarrollo y ensanche de estrechas relaciones comerciales entre los Estados- Unidos y México. » Esta creencia es universal en los Estados- Unidos, y lo que he visto en este país, me induce á participar de esta idea.

Siendo este un hecho indisputable, pasemos á examinar las probabilidades que puedan ofrecerse á la pronta realizacion de este « necesario punto, » como el Sr. Zamacona justamente lo llama. En lo que toca á los Estados- Unidos, el problema puede pronto resolverse. En la costa del Pacífico, nuestros hombres de empresa han llegado á tocar virtualmente la frontera de México por el fuerte Yuma. Nuestras vías de ferrocarril del Sur de Texas llegan ya hasta San Antonio, y bastarian unos meses para llevarlas hasta la orilla izquierda del Rio Grande, si ofreciese ventaja extenderlas atravesando la frontera.

Hay otra línea que sin interrupcion se sigue construyendo á través de Nuevo-México con direccion hácia el Sur-Oeste para unir la frontera mexicana con nuestras líneas del Norte y del Centro. De suerte es que en lo que toca al trabajo que haya de hacerse en territorio americano, puede considerársele como virtualmente concluido.

En cuanto al territorio de México, hay todavía que hacer todo el trabajo. ¿ Cuándo podemos razonablemente esperar que lo comience, con qué rapidez lo llevará á cabo, cuándo, en fin, lo concluirá? La respuesta á estas preguntas encierra otras indagaciones concernientes á la legislacion y situacion financiera de México, sin hacer mérito de la paz y estabilidad del Gobierno. Estas preguntas son: primera, ¿ Qué legislacion ó qué clase de concesion se necesitan? segunda, ¿ Qué probabilidades hay de obtenerla del Congreso mexicano? y tercera, ¿ Qué ayuda por vía de subvencion puede dar el Gobierno mexicano para esta grande obra?

Como respuesta á la primera pregunta debo manifestar que con frecuencia se me ha consultado desde que resido en México, por capitalistas americanos y hombres de negocios, sobre las probabilidades que pueda haber para obtener una concesion practicable del Gobierno mexicano, para la construccion de un ferrocarril desde la frontera americana hasta la ciudad de México.

Cuando me han dado á conocer los términos en que desean se les haga la concesion, he visto que casi todos invariablemente incluyen una cláusula sobre que ambos gobiernos, esto es, el de los Estados- Unidos y el de México, garanticen la proteccion á la propiedad y capital del ferrocarril, y en algunos casos la de que los Estados- Unidos acepten los bonos ó garanticen el crédito que México otorgue, conforme á la concesion. La tercera y quinta de las resoluciones de la junta de Hershey Hall parecen considerar bajo este mismo punto de vista la cuestion. Los capitalistas americanos no pueden dejar pasar desapercibido el medio siglo de desórdenes y revoluciones que ha habido en México, y hay la conviccion general entre ellos de que no pueden invertir con seguridad su dinero en una grande empresa de ferrocarril en este país, si no es contando con la proteccion del Gobierno de los Estados- Unidos por medio de las estipulaciones de un tratado ó de una convencion. Sin vacilar he contestado á todas estas preguntas, que en el estado del sentimiento popular que al presente guarda México, su gobierno no consentirá en ninguna de estas

condiciones. Podría citar numerosos ejemplos de esta oposición; pero es tan bien sabida de todos los que conocen el espíritu de la legislación de México, que creo innecesario dar pruebas de ella. Para aclarar más la cuestión á los ojos de los americanos, voy á citar dos ejemplos.

Durante la última sesión del Congreso, Mr. Morgan, senador por Alabama, presentó con la mayor simpatía posible hácia México, una serie de resoluciones sobre nuestras relaciones políticas y comerciales. Aceptando uno de los senadores la dominante idea de los capitalistas americanos á que ántes se ha hecho alusión, presentó entre otras la siguiente resolución: «es conveniente estipular por medio de un tratado la protección y estímulo que necesiten los ciudadanos de uno y otro país que, con el consentimiento del Gobierno de México, se ocupen de construir y habilitar una línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Río Grande.»

Al publicarse esta resolución aquí se le denunció como una proposición para establecer un protectorado americano en México con la mira en perspectiva de una anexión. El Congreso mexicano ha dado bien claro á conocer su sentir en este punto.

En 1873 el Ejecutivo celebró un contrato con la Compañía del ferrocarril internacional de Texas para la construcción de un ferrocarril hasta esta capital. Dicho contrato ó concesión contenía estipulaciones de absoluta caducidad para el caso de que se trasfiriere parte del capital ó se enajenase ó hipotecase cualquiera parte de la propiedad ó intereses de la Compañía á cualquier Gobierno ó Estado extranjero; todo el capital y todos los accionistas, empleados y personas relacionadas con la Compañía, se consideraban como mexicanos en cuanto tuviese que ver con la Empresa dentro de la República; ninguna de estas personas tenía derecho á reclamar como extranjero, «*aun cuando alegasen denegación de justicia.*» Estipulaciones semejantes á estas son las que se han insertado en todos los contratos ó concesiones que se han hecho ó propuesto desde esa fecha á los extranjeros. Ninguna de estas concesiones se ha encontrado ventajosa, y una de las razones para ello es muy obvia. Los capitalistas americanos se resisten mucho á invertir su dinero en empresas mexicanas sin alguna seguridad mayor que la que en lo pasado se ha ofrecido, y especialmente se resisten á renunciar su nacionalidad en cambio de construir un ferrocarril en un país extranjero, y á convenir de antemano en renunciar la intervención de su gobierno *en caso de denegación de justicia*, privilegio reconocido por los principios generales del derecho internacional.

2º ¿Qué probabilidad hay de obtener una concesión del Congreso mexicano?

Si he interpretado con exactitud las opiniones de los capitalistas americanos, parece que no vale la pena examinar este segundo punto, pues la única concesión que el Gobierno mexicano se propone dar, parecerá sin ningún valor á los constructores americanos. Pero como puede haber ciudadanos de los Estados-Unidos que deseen aceptar una concesión conforme á los términos indicados, paso á contestar dicha pregunta. Es indudable que existe en México la convicción general de que los ferrocarriles son una de las grandes necesidades del país, aunque la simpatía en favor de un contrato de ferrocarril con los Estados-Unidos no se halla de lo más extendida. La mayoría de los hombres públicos más importantes de México creen de mayor importancia que esta, la construcción de un ferrocarril desde esta ciudad al Pacífico, el cual vendría á formar con la línea de Veracruz, una línea interoceánica. Existe la creencia, no predominante, aunque sí muy generalizada, de que una conexión de ferrocarril con los Estados-Unidos, sería la destrucción de la nacionalidad mexicana y la futura absorción del país por los americanos. Los políticos del país conocen tan bien este sentimiento, que cuando les conviene, nunca dejan de apelar á él con notable resultado en el Congreso. Durante la última sesión, este cuerpo se mostró decididamente hostil á la concesión, para construir un ferrocarril á los Estados-Unidos, aun bajo las desventajosas condiciones á que ántes se ha hecho referencia. El Ejecutivo hizo un contrato con una Compañía americana para la construcción de un camino de hierro que partiera de esta capital, con un ramal á la frontera americana y otro al Pacífico; pero contenía la prevención de que el ramal al Pacífico *debía estar terminado* antes de que se principiase el de la frontera.

A pesar de esta prevención, la concesión fué desechada en el Congreso por una gran mayoría, después de lo cual, la Cámara de diputados votó casi por unanimidad el dar autorización al Ejecutivo para que contratase una línea tan solo al Pacífico. Las razones dadas para esto, fueron la mala política y el peligro que había para el país en conferir semejantes privilegios á una Compañía americana y en extender las conexiones, por medio de ferrocarriles, con los Estados-Unidos. Los argumentos presentados por el principal orador, el Honorable Sr. D. Alfredo Chavero, uno de los hombres más experimentados é influen-

tes de la República, fueron que sería una política muy mezquina y poco juiciosa, establecer dentro de nuestro país una poderosa Compañía americana; «que es una ley natural de la historia el que las naciones limítrofes sean enemigas,» que «las naciones del Norte, generalmente invaden á las del Sur,» de donde dedujo, que «debemos temer á los Estados-Unidos,» concluyendo con la siguiente apelación: «Vosotros, diputados de los Estados, ¿cambiaríais vuestra hermosa y pobre libertad de ahora por la sujeción riquísima que podría daros el ferrocarril? Idle á proponer al león del desierto que cambie su espelunca de peñas por una jaula de oro, y el león del desierto os contestará con un rugido de libertad.»

El mismo Congreso, últimamente electo, se reunió el mes pasado en esta ciudad, y su primer acto ha sido elegir al autor de los extractos que preceden, Presidente de la Cámara de Diputados. Al contestar el discurso del Presidente de la República, este caballero aprovechó la ocasión para referirse al hecho del Congreso anterior que rechazó la concesión americana, pretendiendo que los subsecuentes acontecimientos habían demostrado la sabiduría de aquella medida. Si en el día, el Señor Chavero representa el espíritu del Congreso tan plenamente, como lo hizo en el anterior, y hay razones para creerlo así, la esperanza de una medida favorable, ó de que siquiera alguna se tome, respecto de un ferrocarril hácia la frontera americana, debe posponerse por lo ménos hasta de aquí á dos años, si no es que indefinidamente.

Pero parece que la decisión del Congreso pasado ha colocado un obstáculo muy importante en cuanto á la construcción de una vía férrea hácia la frontera americana. Después de haber sido desechada la concesión americana, á que se ha hecho referencia, el Congreso confirió facultades al Ejecutivo para hacer contratos con los Gobernadores de los Estados ó con otras autoridades para la construcción de vías férreas dentro de sus respectivos límites. Con esta autorización, el Gobierno Federal ha hecho trece contratos diferentes y concesiones, comprometiendo los subsidios del Gobierno. Estas concesiones cubren las partes más importantes y valiosas del camino de la frontera de los Estados-Unidos. Sería motivo de congratulación, y no sería de sentirse saber que las mismas autoridades mexicanas habían emprendido la totalidad ó una importante parte de esta grande obra, si hubiera alguna seguridad de que la llevarán á cabo hasta terminarla felizmente.

Un inteligente ingeniero mexicano, al informar al actual Congreso, con fecha 17 de Noviembre, sobre estas concesiones, dice que la construcción del camino de fierro más feliz que hasta el día ha llevado á cabo una Compañía mexicana, ha sido la de una legua (2½ millas) en doce meses, y que, bajo los presentes auspicios, dentro de cincuenta años, se podrá ir por ferrocarril de esta ciudad á Querétaro (ciento cincuenta millas) y agrega en un tono patético: «Nosotros mismos necesitamos ir; no deseamos reservar esta bendición del cielo para nuestros nietos.»

Así, pues, aun cuando fuese posible obtener una concesión del Congreso mexicano, sin los detalles llenos de objeciones en que han insistido todos los Congresos y todas las administraciones que han existido desde hace años, todavía sería necesario emprender negociaciones con los gobernadores y con las legislaturas de los diferentes Estados para construir ó sacar adelante la concesión referida.

3º Averiguemos qué clase de ayuda puede dar México como subsidio para la construcción de un camino de fierro internacional.

Doy por concedido: 1º, que el capital para construir semejante camino debe venir principalmente del extranjero; y 2º, que ningún camino puede ó será construido sin un subsidio, en cualquiera forma, del Gobierno. Tendré ocasión en otra parte de este documento, de demostrar que México está de tal manera empobrecido, á causa de su larga serie de revoluciones, que es enteramente incapaz por sí mismo, de emprender ninguna grande obra de mejoras materiales públicas; y es un hecho reconocido por todos los mexicanos inteligentes, que el capital para una vía férrea hácia los Estados-Unidos, tiene que venir de nuestro país ó por conducto de él.

El subsidio es necesario para inducir á cualquiera Compañía solvente, á emprender la obra. Esto, que puede asentarse como un principio general, es especialmente exacto en el caso presente, puesto que el camino tiene que pasar á través de grandes desiertos y de país despoblado. Y después que esté concluido, algunos años trascurrirán ántes de que produzca mucho, si es que algo produce, además de los gastos de explotación, puesto que todo el tráfico de la línea está por crear, y que los mexicanos no se dan prisa en aceptar ni conformarse con métodos nuevos. La experiencia que suministra la única línea de camino de fierro hasta ahora terminada en el país, confirma plenamente estos asertos. El ferrocarril mexicano, que pone en conexión á la capital con el principal puerto de mar, que atraviesa una de las par-

