

clamado que él era el Presidente legítimo de la República, conforme á la Constitución, tuvo igualmente que salir del país á consecuencia del giro que tomaron los negocios políticos, y se embarcó en el Manzanillo en 17 de Enero de 1877, llegando á San Francisco en el día 25 del propio mes.

133. Muy á principios del año de 1877 habían, pues, llegado al territorio de los Estados-Unidos los dos hombres públicos de México que pudieran alegar derechos para ser considerados como jefes del Gobierno legítimo de este país, y los Estados-Unidos no podían ignorar esto, ni el hecho de que la única autoridad constituida en México y reconocida por toda la nación era la del actual Gobierno mexicano.

134. Las autoridades constituidas y la fuerza armada, que reconocían á una ú otra de esas dos administraciones, se sometieron al Gobierno provisional, representado por el actual Presidente de la República, ya ántes de la salida del país de aquellos caudillos, ó ya al tener noticia de su embarque para el extranjero; de modo que en Enero de 1877, el único Gobierno constituido en México, y reconocido por toda la Nación, sin excepcion alguna, era el representado por el actual Presidente de la República.

135. En algunas ocasiones, en las cuales se disputaban el poder, ó existían de hecho en la República Mexicana dos ó más gobiernos, ejerciendo cada uno autoridad sobre una extension de territorio más ó ménos considerable, los Estados-Unidos han seguido el sistema de reconocer como legítimo á aquel que tuviera títulos constitucionales; pero siempre que ha existido en México un solo Gobierno, al cual ninguno ha disputado el poder, lo han reconocido como legítimo, tanto los Estados-Unidos como las demas naciones amigas, sin ocuparse de investigar su origen. Este era, probablemente, el sentir de la administracion pasada de los Estados-Unidos, cuando se decidió, segun se ha asegurado, á autorizar á su representante en México, para reconocer al Gobierno presidido por el general Porfirio Diaz, aun ántes de que éste estuviera revestido de los títulos legales que adquirió por la eleccion popular verificada el 12 de Febrero de 1877. Pero el 4 de Marzo de ese mismo año terminó su período la última administracion de los Estados-Unidos, y habiéndose inaugurado la actual, no creyó conveniente hacer el reconocimiento.

136. El 23 de Diciembre de 1876 se expidió la convocatoria de elecciones para el Congreso de la Union y para presidente de los Estados-Unidos Mexicanos, conforme á la Constitución federal, y el 5 de Mayo de 1877 se instaló la administracion constitucional, emanada de esas elecciones. En virtud de estos sucesos, habia cesado, pues, todo motivo para demorar el reconocimiento del Gobierno constitucional establecido en México, y sin embargo de esto el Gobierno de los Estados-Unidos no lo reconoció sino hasta el 9 de Abril de 1878, es decir, cosa de un año despues de establecida la actual administracion constitucional, sin que pareciera haber para ello motivo alguno fundado. No obstante esa falta de reconocimiento oficial, el Gobierno de México fué reconocido de hecho para el efecto de solicitar el arreglo de delicadas y trascendentales cuestiones pendientes entre ambos países.

137. Esta dilacion inmotivada para reconocer á un Gobierno legítimamente constituido, y unánimemente reconocido en México, se ha interpretado por personas, que ven peligros serios ó inminentes en la preponderancia de los Estados-Unidos, como una prueba de hostilidad contra México, y como indicio de causas probablemente muy distintas de las que motivaron esa conducta.

138. Otro suceso que ha venido igualmente á dar pábulo á esos temores, y á causar, con razon, un motivo fundado de disgusto de parte de México, es la orden de 1º de Junio de 1877, por la cual el Departamento de Guerra de los Estados-Unidos previno al general Ord, en jefe de la línea militar de la frontera del Rio Bravo, que siempre que lo creyese conveniente, autorizara, el paso de fuerzas de los Estados-Unidos al territorio mexicano, en persecucion de indios ó merodeadores, sin obtener para ello el consentimiento de las autoridades mexicanas, y en violacion flagrante de los derechos de soberanía de este país, reconocidos por los mismos Estados-Unidos. En cumplimiento de esta orden, han pasado varias veces fuerzas de los Estados-Unidos al territorio mexicano, constituyendo esto un acto de hostilidad de parte de aquella nacion, y que pudiera, en circunstancias dadas, ser motivo de graves y trascendentales dificultades entre ambos países. La subsistencia de la orden referida, por más de diez y ocho meses, y cuando el mismo Gobierno de los Estados-Unidos ha reconocido en reiteradas ocasiones, que la situacion de la fron-

133. Ambos caudillos salieron de México y se refugiaron en los Estados-Unidos.

134. La fuerza armada y el país todo, reconoció como Gobierno de México al representado por el general Porfirio Diaz.

135. Conducta seguida por los Estados-Unidos, respecto del reconocimiento de gobiernos de hecho en México.

136. El gobierno de los Estados-Unidos no reconoció al Gobierno actual de México, sino hasta el 9 de Abril de 1878.

137. Efecto que produjo en México la dilacion del reconocimiento por el Gobierno de los Estados-Unidos.

138. La orden de 1º de Junio de 1877 para que pasen á México fuerzas de los E. U., constituye un acto de hostilidad.

tera es ahora mejor de lo que habia sido en épocas anteriores, y cuando el Gobierno de México ha manifestado al de los Estados-Unidos su disposicion de autorizar el paso de fuerzas bajo bases de reciprocidad y con condiciones convenientes para los dos países, ha contribuido á fortalecer las opiniones de los que consideraban al Gobierno de los Estados-Unidos abrigando sentimientos de hostilidad en contra de México, y buscando motivos ó pretextos para suscitar dificultades entre las dos naciones.

139. Ha contribuido tambien en parte á que se hayan formado en México opiniones erróneas respecto de los Estados-Unidos, el hecho de que este país sea tan desconocido aquí, como México lo es en los Estados-Unidos. Las numerosas clases ilustradas, emprendedoras, trabajadoras y filantrópicas de los Estados-Unidos, que forman la gran mayoría de la nacion vecina y que la honran altamente, han sido muy poco conocidas de la generalidad de los habitantes de México. No debe parecer, pues, extraño, que en muchos casos, y aun de parte de ciudadanos ilustrados de este país, no se puedan apreciar en todo lo que valen los Estados-Unidos, ni las relaciones sociales, políticas y comerciales con aquella República. El conocimiento íntimo y recíproco de las dos naciones contribuirá, pues, más que nada á disipar las malas impresiones recíprocas que ahora puedan existir abriendo un ancho campo á la buena inteligencia entre ambos pueblos.

140. Es de esperarse que la visita á México de una comision de manufactureros del noroeste y de otros ciudadanos norte-americanos que ahora se encuentran en la Capital, produzca entre otros buenos resultados, el de hacer que las masas populares de México comiencen á conocer prácticamente á las clases manufactureras de los Estados-Unidos, y que tambien contribuya á disipar en aquella nacion algunos errores respecto de México.

*B.—Proposiciones del senador Morgan y discursos del diputado Chavero.*

141. Dos incidentes cita el informe para demostrar cuál es el estado de la opinion pública en México respecto de la nacion vecina. El primero se refiere á las proposiciones presentadas en el Senado de los Estados-Unidos por el senador Morgan, y el segundo á los discursos pronunciados por el diputado Chavero en la Cámara de diputados del 8º Congreso de la Union y al instalarse el 9º Congreso. Se hablará especialmente de cada uno de estos dos incidentes.

*a.—Proposiciones del senador Morgan, del Estado de Alabama.*

142. El informe refiere que «durante la última sesion del Congreso, el Sr. Morgan, senador por Alabama, presentó con la disposicion más amistosa posible hácia México, una serie de proposiciones sobre las relaciones políticas y comerciales de los dos países, y que aceptando la dominante idea de los capitalistas americanos á que ántes se ha hecho alusion, presentó entre otras, la siguiente resolucion: «es conveniente estipular por medio de un tratado la proteccion 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 Rio Grande;» y que «al publicarse esta proposicion aquí, se le denunció como una proposicion para establecer un protectorado americano en México con la mira en perspectiva de una anexion.»

143. La cita que se hace en el informe de las proposiciones presentadas en el Senado de los Estados-Unidos por el senador del Estado de Alabama, John T. Morgan, en Mayo de 1878, respecto de las relaciones con México, proporciona la ocasion de manifestar que las expresadas proposiciones y especialmente el discurso con que las fundó su autor, vienen á demostrar la exactitud de las apreciaciones consignadas en esta nota.

144. El texto de las proposiciones presentadas por el senador Morgan, es el siguiente:

«Por cuanto el pueblo de México, animado por su amor al gobierno libre que distingue al pueblo de los Estados-Unidos de América, se adhirió hace tiempo á la forma republicana de gobierno, como la más

139. La falta de conocimiento de ambos países produce opiniones erróneas que cambiarán con el conocimiento mutuo.

140. Es de esperarse que la visita de los manufactureros de Chicago contribuya al conocimiento de las dos naciones.

141. Incidentes de las proposiciones del senador Morgan y de los discursos del diputado Chavero.

142. Juicio del informe sobre los incidentes de las proposiciones del senador Morgan.

143. Las proposiciones del senador Morgan apoyan los conceptos de esta comunicacion.

144. Texto de las proposiciones del senador Morgan.

á propósito para conservar su libertad, y ha mantenido sus instituciones libres en medio de los obstáculos de las más adversas circunstancias, con honroso apego á sus principios, lo cual merece las simpatías y consideraciones del pueblo americano; y

Por cuanto los intereses más esenciales relacionados con el bienestar y la prosperidad del pueblo de ambos países, en sus varias relaciones, requieren que haya entre ellos paz permanente y se establezca la confianza, buena voluntad, relaciones libres y las ventajas liberales y recíprocas del tráfico y del comercio:

Se resuelve por el Senado en union de la Cámara de representantes:

1º Que al definir y establecer por medio de un tratado las relaciones de los Estados-Unidos de América con la República de México, es justo y conveniente y de acuerdo con el interes que el pueblo de los Estados-Unidos tiene en el mantenimiento del derecho de gobernarse por sí mismo en este continente, que los actuales límites entre México y los Estados-Unidos sean garantizados como permanentes é inviolables.

2º Que conviene que los dos gobiernos se comprometan á que el territorio de cada uno de ellos será protegido contra toda conquista por parte de cualquiera potencia que resida allende los mares.

3º Que es conveniente tomar medidas liberales, por medio de un tratado, para asegurar al pueblo de ambos países las ventajas iguales y recíprocas de las relaciones, el tráfico y el comercio del uno con el otro; y que para aumentar las ventajas de tales relaciones, y establecer bajo base estable la paz y amistad de las dos repúblicas, es á propósito entrar en convenios mutuos que protejan las fronteras de ambos países contra las incursiones asoladoras de partidas de malhechores; y que las personas de los ciudadanos de cada uno de los dos países residentes en territorio del otro, disfruten los derechos de hospitalidad concedidos á los ciudadanos de la nacion más favorecida, y se vean libres de toda intervencion ilegal, ó exaccion arbitraria, ó impuesto sobre sus personas ó propiedades.

4º Y que tambien es conveniente proveer, por medio de un tratado, á la proteccion y estímulo de los ciudadanos de cualquiera de los dos países, que con el consentimiento del gobierno de México, construyan y provean una línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Rio Grande en direccion de San Antonio Texas ó á cualquier otro punto de la frontera de los Estados-Unidos, cuya línea se enlace con otra ú otras en los límites de los Estados-Unidos con México; y para garantizar el tráfico libre de los ciudadanos de cada república y de sus propiedades, por dicha línea ó líneas de ferrocarril dentro del territorio de cada país, sujeto dicho tráfico á los reglamentos comerciales en que de tiempo en tiempo convengan los gobiernos respectivos.»

145. El tenor de estas proposiciones indica desde luego, que comprendiendo sagazmente el senador Morgan, que mientras existieran en México temores de que los Estados-Unidos puedan seguir una política agresiva, con el objeto final de obtener nuevas adquisiciones de territorio, se verian con desconfianza algunas indicaciones que pudieran ser interpretadas como medio para llevar á cabo esa política, creyó conveniente comenzar por remover todo motivo de desconfianza y de temor, proponiendo que los Estados-Unidos se comprometan solemnemente á no cambiar sus actuales límites con México, ni á consentir en que estos sean cambiados por otra nacion. Esta idea prevalece en todo el discurso del senador Morgan, pronunciado el 15 de Mayo de 1878, al fundar sus proposiciones.

146. El senador Morgan reconoce que México no deja de tener motivo para sentir desconfianza respecto de los Estados-Unidos, al decir:

«México no está destituido de causa, para tener una mira celosa hácia el pueblo de los Estados-Unidos, al paso que nosotros tenemos las más grandes razones para tratarlo con un espíritu de generosa magnanimidad.»

147. Tanto las proposiciones presentadas por el Sr. Morgan al Senado de los Estados-Unidos, cuanto el discurso con que las fundó, fueron publicados en español por el *Monitor Republicano*, periódico político de esta capital, en los números correspondientes á los días 25, 26 y 27 de Junio de 1878. En el primero de los números citados, en donde se comenzó á insertar el discurso del senador Morgan, dijo el expresado periódico, con referencia á este asunto, lo que sigue:

«México y los Estados-Unidos.»—«Con este título empezamos hoy á publicar, traducido del «Diario de los Debates» del Congreso de la Union americana, el discurso pronunciado por el senador Morgan, en la sesion del 15 de Mayo. Recomendamos la lectura de este discurso, que contiene, mezcladas con apreciaciones un tanto apasionadas y erróneas, algunas ideas que merecen ser tomadas en consideracion por nuestro Gobierno al tratar con el de los Estados-Unidos, las cuestiones de la frontera.»

145. El senador Morgan comprendió que era conveniente que los Estados-Unidos tranquilizaran á México.

146. El senador Morgan reconoce que México tiene motivo de celo respecto de los Estados-Unidos.

147. El *Monitor Republicano* no consideró agresivas las proposiciones del senador Morgan.

148. No se ha encontrado en ningun otro periódico de entonces, alusion ó referencia á este asunto. Tampoco se ha encontrado mencion alguna de él en la discusion habida en la Cámara de Diputados del Congreso de la Union, al tratarse del contrato celebrado con los Sres. Sullivan y Palmer, para la construcción de un ferrocarril internacional é interoceánico, en la cual se aludió á las relaciones de México con los Estados-Unidos, ni era posible que se hubiese mencionado este negocio en aquella discusion, porque la parte principal de ella es anterior al discurso del senador Morgan. No se comprende, pues, qué fundamento haya tenido el informe para aseverar, que al recibirse aquí la proposicion presentada por el senador Morgan, se le denunció como proposicion que tenia por objeto establecer un protectorado americano en México, con la mira en perspectiva de su anexion.

149. Posible es que algun periódico ó algun hombre público en México, haya comentado como desfavorables al país esas proposiciones, y hasta supuesto que su objeto fuese la adquisicion final de México por los Estados-Unidos; pero esto no pasaria de ser una opinion individual nacida acaso de la aseveracion infundada del senador Morgan sobre que existe en México un partido anexionista, y no expresaria en ningun caso la opinion del pueblo ni del Gobierno de México. Respecto de este punto, aun cuando no haya absoluta uniformidad de pareceres en este país, segun se acaba de manifestar, sí puede asegurarse que el Gobierno y la gente ilustrada y sensata de la República, no abrigan hostilidad alguna contra el Gobierno y el pueblo de los Estados-Unidos.

b.—Discursos del diputado Alfredo Chavero respecto de construcción de ferrocarriles en México por compañías norte-americanas.

150. El informe refiere que, «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 que contenia la prevencion de que el ramal al Pacífico debía estar terminado antes de que se principiase el de la frontera: que á pesar de esta prevencion, la concesion fué desechada en el Congreso por una gran mayoría, despues de lo cual, la Cámara de diputados votó casi por unanimidad el dar autorizacion al Ejecutivo para que contratase una línea tan solo al Pacífico: que las razones dadas para esto, fueron la mala política y el peligro que habia para el país en conferir semejantes privilegios á una Compañía americana y en extender las conexiones, por medio de ferrocarriles, con los Estados-Unidos: que los argumentos presentados por el principal orador, el Honorable Alfredo Chavero, uno de los hombres más experimentados é influyentes de la República, fueron que seria una política muy mezquina y muy indiscreta, 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 el siguiente apóstrofe: «¿vosotros, diputados de los Estados, cambiaríais vuestra hermosa y pobre libertad de ahora por la rica sujecion que podria daros el ferrocarril? Id y proponed al leon del desierto que cambie su espelunca de peñas por una jaula de oro, y el leon del desierto os contestará con un rugido de libertad.»

151. Agrega el expresado informe que «el mismo Congreso, últimamente electo, se reunió el mes pasado en esta ciudad, y su primer acto ha sido elegir al autor de los fragmentos que preceden, presidente de la Cámara de diputados: que al contestar el discurso del Presidente de la República, este caballero aprovechó la ocasion para referirse al acto del Congreso anterior que rechazó la concesion americana, pretendiendo que acontecimientos subsecuentes habian demostrado la sabiduría de aquella medida.» El informe termina diciendo, que «si actualmente el Sr. 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 se acuerde alguna disposicion legislativa respecto de un ferrocarril hácia la frontera americana, debe posponerse, por lo ménos, hasta de aquí á dos años, si no es que indefinidamente.»

152. Para apreciar debidamente lo que pasó respecto de los discursos del diputado Chavero en las dos

148. No se ha encontrado alusion á esas proposiciones en los diarios de la época ni en las discusiones del Congreso.

149. Aun cuando se hayan comentado desfavorablemente las proposiciones no es responsable de ello la nacion mexicana.

150. Opinion del informe respecto de la actitud del Congreso acerca del contrato Sullivan-Palmer.

151. Conceptos del informe sobre la opinion del 9º Congreso respecto del mismo contrato Sullivan-Palmer.

152. Necesidad de referir lo ocurrido en el Congreso con el contrato Sullivan-Palmer.

ocasiones á que el informe se refiere, y para demostrar lo infundado de las consecuencias que se deducen de esos incidentes, es necesario referir lo que ocurrió en ambos casos, empezando por mencionar lo determinado por el Congreso respecto del contrato celebrado con los Sres. Sullivan y Palmer.

2.—*Contrato celebrado por el Gobierno mexicano con los Sres. Sullivan y Palmer para la construcción de un ferrocarril internacional é interoceánico.*

153. El Secretario de Fomento firmó en 12 de Noviembre de 1877 un contrato con el Sr. James Sullivan por sí y en representación del Sr. William J. Palmer, para la construcción de un ferrocarril internacional é interoceánico de la ciudad de México á la frontera de los Estados-Unidos y al Pacífico, y en la sesión del mismo día se dió cuenta con él en la Cámara de diputados para su aprobación. El 19 del mismo Noviembre presentó su dictámen la Comisión respectiva, consultando fuese aprobado el contrato. El 20 retiró su dictámen la expresada comisión para presentarlo de nuevo con ligeras modificaciones el día 22. La discusión de este asunto comenzó el 4 de Diciembre, y no se terminó durante aquel período de sesiones del Congreso de la Unión, que se cerró el 15 de Diciembre de 1877. En el período siguiente, que empezó el 19 de Abril de 1878, se ocupó la Cámara de diputados por varios días de discutir este asunto. En la sesión del 11 de Mayo siguiente, fué aprobado en lo general el dictámen de la Comisión, que consultaba la aprobación del contrato, por 69 votos contra 62. Continuó la discusión del dictámen en lo particular, conforme á reglamento, y durante ella pronunció el Sr. Chavero el 22 del mismo Mayo su discurso sobre este asunto á que alude el informe.

154. El informe comenta la estipulación de este contrato respecto de que se concluyera primero la línea del Pacífico que el ramal de los Estados-Unidos, como una demostración de temor ó desconfianza por la construcción de una vía férrea á la nación vecina. No parece fundada la consecuencia del informe sobre este punto. Teniendo en consideración el Gobierno de México, las ventajas de que la línea interoceánica gozaria para el comercio del mundo, respecto del ferrocarril de la Unión del Pacífico, la apreciación como de mayor importancia que el ramal que ponga en comunicación el interior de México con los Estados-Unidos. Aun cuando en esto hubiera apreciación errónea de la verdadera importancia de cada una de esas líneas, no podría considerarse sin embargo, como proveniente de hostilidad á los Estados-Unidos y ni siquiera como hija del temor de quedar en comunicación con ellos, supuesto que si tal hubiese sido el sentimiento del Gobierno mexicano, habria preferido no contratar línea alguna hasta la frontera de los Estados-Unidos, y por el contrario la ha contratado, en varias ocasiones y por administraciones distintas, pudiendo enumerarse dos concesiones á Compañías americanas de la línea internacional de esta capital á la frontera norte-americana, y otras dos para una línea internacional entre el Paso ó el Presidio del Norte y Guaymas, siendo de notar que la última concesión referente á esta empresa se decretó en 19 de Junio de 1877, por el 89 Congreso de la Unión, en cuyo seno pronunció el diputado Chavero su discurso del 22 de Mayo de 1878, aludido en el informe.

155. Es cierto que persuadidos los miembros de las comisiones respectivas de la Cámara de Diputados, de las dificultades que se presentaban para concluir en los pocos días que les quedaban de su último período de sesiones, el negocio del ferrocarril Sullivan-Palmer, en virtud de las dilaciones que autoriza el reglamento interior de la Cámara, para garantizar la amplitud del debate, las comisiones 1ª y 2ª de industria de la expresada Cámara, presentaron el 29 de Mayo de 1878, el siguiente dictámen, como modificación al proyecto de ley sobre ferrocarril interoceánico:

«Artículo único. Se autoriza al Presidente de la República para que durante el receso de las Cámaras pueda contratar la construcción y explotación de una vía férrea interoceánica, bajo el concepto de que el concesionario tendrá obligación de aprovechar las líneas concedidas á los Estados, quienes las construirán por sí ó por las compañías á quienes cedieren tal derecho, para lo cual contará el Ejecutivo con la voluntad de los mismos Estados, y sin que se pueda en ningún caso construir líneas paralelas ó de competencia á las de los Estados.»

156. Participando un gran número de los diputados de las ideas de las dos Comisiones de Industria

153. Reseña de lo ocurrido en la Cámara de diputados con el contrato Sullivan-Palmer.

154. Conceptos del informe respecto de que se construya el ramal interoceánico antes que el internacional.

155. Proyecto de ley presentado por las comisiones de Industria para la construcción de una línea interoceánica.

156. Este proyecto fué aprobado por la Cámara de Diputados el 29 de Mayo de 1878.

que presentaron el dictámen precedente, dispensaron á este todos los trámites, y fué aprobado en lo general en el mismo día en que se presentó, por 116 votos contra 7; y se aprobó en lo particular en el mismo día por 115 votos contra 12. Conforme á la Constitución, un proyecto de ley aprobado por una Cámara, pasa á la otra de las dos que forman el Congreso de la Unión para su examen y revisión. En esta virtud, el proyecto de ley aprobado por la Cámara de diputados el 29 de Mayo de 1878 pasó al Senado para su revisión. El Senado no se ha ocupado de este asunto; de manera que no puede considerarse terminado.

157. La verdadera situación de este negocio es, pues, la siguiente: la Cámara de Diputados aprobó en lo general en sesión de 11 de Mayo de 1878, el contrato celebrado por el Ejecutivo con los Sres. Sullivan y Palmer: al discutirse este negocio en lo particular, se prolongó notablemente la discusión y la antevíspera de la clausura del último período de sesiones de aquel Congreso, presentaron las dos Comisiones de Industria, un proyecto de ley en que se proponía autorizar al Ejecutivo para contratar la construcción de un ferrocarril interoceánico, en armonía con la autorización dada al Ejecutivo para hacer contratos de ferrocarriles con los gobiernos de los Estados: este proyecto de ley, fué aprobado por la Cámara de diputados, el 29 de Mayo de 1878, y pasó al Senado para su revisión, sin que la Cámara revisora haya determinado nada aún sobre este asunto.

158. Otro diputado, el Sr. Gutierrez Otero presentó en la Cámara de Diputados, en la sesión del mismo día 29 de Mayo de 1878, la siguiente proposición, que tenia igual objeto que el dictámen anterior:

«Se autoriza al Ejecutivo de la Unión para que durante el receso de la Cámara, pueda contratar la construcción y explotación de una vía férrea y su correspondiente telégrafo, exclusivamente interoceánica, que partiendo de un puerto mexicano del mar Pacífico, atraviese el territorio de la República y concluya en un punto de nuestra costa del golfo de México; en concepto de que el concesionario afianzará inmediata y satisfactoriamente la ejecución de la obra; que no establecerá ninguna línea paralela ó de competencia con las que tengan ya concedidas los Estados que se hallen sobre el trazo que se fije y que antes bien contratará aquellas con estos, si lo quisiesen ó las aprovechará si los mismos prefieren construir las por sí ó por compañías parciales que organicen ó tengan ya organizadas.

«En caso de que la vía interoceánica hubiese de trazarse sobre una línea distinta de la que forman los Estados actualmente concesionarios, aquella podrá concluir en la capital de la República, debiendo enlazarse entonces con la de Veracruz por su anchura.

«El Ejecutivo procurará obtener en cambio de las ventajas que dicha empresa debe proporcionar al comercio del mundo, una conveniente compensación mediante el señalamiento de cuotas equitativas sobre los diversos objetos y efectos y pasajeros de tránsito del uno al otro mar.»

159. El autor de esta proposición pidió que se le dispensaran los trámites y al somérsele á votación no hubo *quorum*. El día siguiente se ocupó la Cámara de nombrar la comisión permanente para prepararse á clausurar sus sesiones, y ya no trató de esta proposición que quedó sin decidirse.

160. De lo expuesto aparece, que no hay exactitud al asegurar, como lo hace el informe, que el contrato celebrado con los Sres. Sullivan y Palmer fuese desechado por el Congreso de la Unión. Tampoco la proposición que se presentó autorizando al Ejecutivo para contratar la construcción de un ferrocarril interoceánico, fué aprobada por el Poder Legislativo. Ambos negocios están aún pendientes de resolución definitiva en el Congreso de la Unión, y siendo el actual Congreso diferente del que inició ambos proyectos, no hay motivo alguno fundado para aventurar opiniones, respecto de los términos en que decidirá estos dos graves asuntos.

161. Con posterioridad á este contrato, el Gobierno de México celebró otro con los representantes de los acreedores de la República para la consolidación y arreglo de la deuda nacional, enlazada con la construcción de un ferrocarril de esta capital al Pacífico, que pase por el centro de la República, y como por haber celebrado este contrato pudiera decirse que no deseaba ya la aprobación del anterior, conviene recordar que en el oficio de remisión con el que se mandó al Congreso el contrato celebrado con los acreedores de la República el 6 de Diciembre de 1878, expresamente se advirtió por la Secretaria de Hacienda, que la celebración de este nuevo contrato no tenia por objeto retirar ni modificar el celebrado con anterioridad con el Sr. Sullivan. En efecto, en la expresada comunicación se dijo lo que sigue:

157. La resolución definitiva del contrato Sullivan-Palmer está aún pendiente del Congreso.

158. Proyecto de ley del diputado Gutierrez Otero con el mismo objeto del dictámen de las Comisiones de Industria.

159. La Cámara de diputados no aprobó el proyecto precedente.

160. No es exacto que el Congreso desechara el contrato Sullivan y Palmer.

161. El contrato de 6 de Diciembre de 1878 no intentó revocar el celebrado con los Sres. Sullivan y Palmer.

«22. No ha olvidado el Presidente que en 12 de Noviembre de 1877 remitió á la Cámara de Diputados un contrato celebrado por la Secretaría de Fomento con el Sr. James Sullivan por sí y por el Sr. W. J. Palmer y socios, para la construcción de un ferrocarril internacional é interoceánico, y que ese proyecto que fué aceptado por la comisión respectiva de esa Cámara, y declarado con lugar á votar en lo general, se encuentra aún pendiente de resolución. Al autorizar el que ahora se envía á la Cámara de Diputados, no ha intentado el Presidente retirar el anterior, que considera compatible con el presente, tanto porque en aquel se trata principalmente de una línea internacional que ponga en comunicación á México con los Estados-Unidos, cuanto porque la interoceánica que en aquel se contrató, pudiera pasar en ambos proyectos, por diferentes lugares del país con mayor beneficio para este.»

162. Hechas estas explicaciones, es ya tiempo de hablar de los dos discursos del diputado Chavero, que tienen relación con el contrato del ferrocarril interoceánico é internacional Sullivan-Palmer y á los cuales se refiere el informe.

§§ Discurso de 22 de Mayo de 1878, sobre el contrato Sullivan-Palmer.

163. Para poder apreciar mejor el sentido del discurso que el diputado Chavero pronunció en la Cámara de Diputados del 8º Congreso de la Unión, el 22 de Mayo de 1878, al discutirse el contrato del ferrocarril internacional é interoceánico celebrado por el Gobierno de México con los Sres. Sullivan y Palmer, el 12 de Noviembre de 1877, es conveniente consignar sus principales fragmentos.

164. El diputado Chavero empezó manifestando sus dudas de que los Sres. Sullivan y Palmer pudiesen contar con los recursos necesarios para hacer el camino, y hasta de que capitalistas de los Estados-Unidos quisiesen invertir en la construcción de ese camino las sumas necesarias. La parte de su discurso referente á este asunto, dice así:

«¿Cuál es, pues, la cuestión para no salir del artículo á discusión, que debemos examinar? Es esta: ¿conviene que la Compañía de los Sres. Sullivan y socios construya el ferrocarril interoceánico?»

«Tengo sobre esto, como he dicho antes, una duda y un temor, y voy á manifestarlos con entera franqueza á la Cámara. La duda es esta, señor: que no hay tal compañía; que no tiene, mercantilmente hablando, una verdadera existencia; que no tiene los millones necesarios para construir el ferrocarril, y que vamos á dar simplemente un título que se lleve de mercado en el extranjero, para que vayamos perdiendo más y más nuestro crédito y nuestra honra; para que más y más nos vayamos desprestigiando, sin que mañana nadie nos admita en los mercados extranjeros. Desde luego, señor, creo, si no imposible, sí difícil que una compañía americana, como es la que se presenta, tenga el dinero suficiente, los millones necesarios para construir un ferrocarril que, como ha dicho la comisión, va á abrazar todas las capitales principales de nuestra República; y lo dudo, señor, porque los ferrocarriles construidos en los Estados-Unidos, no se han construido con el dinero americano; esos ferrocarriles han sido construidos en las tres cuartas partes de su valor con el dinero inglés. ¿Y sería posible que una compañía americana trajera su dinero á México, cuando no quiere emplearlo en su patria para la construcción de ferrocarriles? Los americanos son más afectos á otros negocios que producen dinero más pronto. Así es, que siempre que han construido ferrocarriles, han recurrido á los mercados extranjeros. No es, pues, de los Estados-Unidos de donde pudiera sacar este dinero la Compañía constructora.»

165. En seguida manifestó el Sr. Chavero el entusiasmo con que fué acogido en la Cámara de Diputados el expresado contrato, en estos términos:

«Yo he visto con verdadero gusto el entusiasmo de los diputados de los Estados. Se les figura que ya el ferrocarril atraviesa sus grandes comarcas: que ya la agricultura produce grandes cantidades de cereales, que llegan á nuestros puertos, para que se exporten al extranjero. Ven la actividad mayor en los negocios mineros. La industria se desarrolla de una manera poderosa. Y como creen que esto ha de pasar dentro de cinco años, se entusiasman, y con razón. ¿Pero pueden creer que dentro de cinco años pase esto, con una compañía que no tiene capital social, con una compañía que ha de ir pidiendo este capital de mercado en mercado, con una compañía que pide dos años y medio para construir poco más de treinta leguas? Para mí, señor, esto es lo que se llama en los Estados-Unidos «humbbug»; y entre nosotros, con menos política: una mentira.»

166. Refiriéndose más adelante el Sr. Chavero á la actitud y miras del actual Gobierno de los Estados-Unidos, con motivo del establecimiento de la presente administración en México, á cuyo asunto se aludió ya en otro lugar, dijo lo que sigue:

162. Oportunidad de hablar de los discursos del diputado Chavero sobre este asunto.

163. Conveniencia de consignar los principales fragmentos del discurso de 22 de Mayo de 1878.

164. El diputado Chavero expresó duda de que los concesionarios contarán con recursos para construir el camino.

165. El Sr. Chavero expresó el entusiasmo con que se acogió en la Cámara de Diputados el contrato Sullivan y Palmer.

166. Opinión del Diputado Chavero sobre la conducta de la actual administración de los E. U. respecto de México.

«No temo hablar de la cuestión americana. En el Senado y en el Congreso de los Estados-Unidos hablan de nuestras cuestiones, y ni ellos son más valerosos, ni tienen más derecho que nosotros para tratarlas.»

«Los Estados-Unidos tienen en estos momentos ligeras dificultades con nosotros: ven los Señores diputados que soy bondadoso, y las llamo ligeras. Es muy posible que en lo porvenir las sigan teniendo: que tengan aun dificultades más graves. Toda la Nación ha visto la actitud que tomaron los Estados-Unidos al cambio de situación, y cuánto tiempo se ha pasado para el reconocimiento de nuestro gobierno; y lo hicieron, no por buena voluntad; y lo hicieron, no por nuestras gestiones, sino porque un Senador llamado Conkling, enemigo de Mr. Evarts, por hacerle la guerra, promovió el reconocimiento de nuestro gobierno. Y una cuestión interior de oposición por parte de Mr. Conkling, de transacción por parte de Mr. Evarts, produjo este reconocimiento: no fué ni el cariño, ni el conocimiento de nuestra justicia lo que lo produjo.»

«Es necesario decir toda la verdad, y sabido es que las dificultades están pendientes aún.»

167. La parte del discurso del Sr. Chavero, de que hace mérito el informe, dice así:

«Hay dos leyes terribles en la historia, y estas leyes no hay que echarlas jamás en olvido. La primera es esta: los pueblos limítrofes son enemigos naturales. Algun escritor inglés decía: «Feliz la Gran Bretaña, que no tiene por fronteras más que los mares.» Y sin remontarnos á la historia, sino mirando los hechos contemporáneos ¿quién le arrebató un trozo de territorio á la Francia? El pueblo limítrofe: Alemania. ¿Quién invade en estos momentos Turquía? El pueblo limítrofe: Rusia. ¿Por qué se prepara una guerra entre Inglaterra y la Rusia? Por las posesiones limítrofes de Asia, posesiones de Inglaterra y de Rusia.»

«Hay, además, otra ley en la historia: los pueblos del Norte invaden necesariamente á los pueblos del Sur. Léase la historia de las emigraciones de las diversas razas, desde los tiempos prehistóricos, y se verá siempre á los pueblos del Norte, tendiendo á apoderarse de los pueblos del Sur. Desgraciadamente, no necesitamos recurrir á historias ajenas; una rica parte de nuestro territorio ha sido presa de los Estados-Unidos. ¿Y no queremos aprender, y no queremos abrir los ojos! Pues si por las leyes de la historia, debemos temer siempre á los Estados-Unidos, ¿qué hemos de procurar? Fortalecernos. ¿Qué hemos de procurar? Unirnos. ¿Qué hemos de procurar? Adelantar, y adelantar de una manera que no tenga peligros para nosotros, no estableciendo dentro de nuestro territorio una Compañía americana, que tendrá una influencia poderosísima.»

«Vosotros, los diputados de los Estados, cambiaríais vuestra hermosa y pobre libertad de ahora por la sujeción riquísima que pudiera daros el ferrocarril? ¿Idle á proponer al león del desierto que cambie su pelunca de peñas por una jaula dorada, y el león del desierto os contestará con un rugido de libertad.»

168. De los fragmentos que se acaban de consignar del discurso del diputado Chavero, aparece claramente, que sus objeciones contra el contrato celebrado con los Sres. Sullivan y Palmer, para la construcción de un ferrocarril internacional é interoceánico, no consistían exclusivamente en el peligro que pueda haber para México de estar en comunicación por medio de una vía férrea con los Estados-Unidos, como pudiera entenderse por los términos del informe, sino que nacían también de la creencia del orador, de que los concesionarios no disponían del capital suficiente para construir el ferrocarril.

169. Aparece también demostrado que los demás motivos expresados por el Sr. Chavero para opinar en contra de dicha concesión, esto es, que los Estados-Unidos sean vecinos de México, y estén al Norte de este país, no constituyen tampoco una objeción especial respecto de los Estados-Unidos, sino un principio general que se aplicaría á cualquiera otra nación que tuviese respecto de México las circunstancias de vecindad y situación geográfica que los Estados-Unidos ocupan. Aparece, por último, que obraron grandemente en el ánimo del diputado Chavero para oponerse al contrato, los temores que le inspiraba la política seguida por el actual gobierno de los Estados-Unidos respecto de México.

170. El Sr. Chavero repitió estas mismas opiniones, considerándolas aceptadas por la Cámara de Diputados en una ocasión posterior, según se dirá en seguida; y este incidente dió también margen al informe para juzgar erróneamente de la opinión pública en México respecto de los Estados-Unidos, intentando deducir conclusiones generales de hechos aislados, y de opiniones individuales de uno de nuestros hombres públicos.

167. Texto del discurso del diputado Chavero que cita el informe.

168. Las objeciones del diputado Chavero consistían también en que la compañía no era solvente.

169. Las objeciones del diputado Chavero no son contra los E. U. sino contra naciones limítrofes situadas al Norte.

170. El diputado Chavero en ocasión posterior dió por aceptadas sus opiniones por la Cámara de Diputados.