

VOTO PARTICULAR

D. JOSE MARIA TORNER

DE LA COMISION ESPECIAL



IMPRESA DE VICENTE GARCIA TORNER

1862

agente diplomático y por otros actos que han sido de utilidad para la nación. Los deseos que manifiesta el Sr. Torner en su voto particular son de una naturaleza que no puede ser objeto de una resolución del Congreso Nacional. El Sr. Torner manifiesta en su voto particular que desea que se abra un canal de comunicación entre los puertos de Tehuantepec y San Blas, y que se abra un canal de comunicación entre los puertos de Tehuantepec y San Blas.

Señor.

Sensible y penoso me ha sido separarme del voto muy respetable de la mayoría de los señores senadores que componen la comisión especial nombrada para dictaminar en todos los negocios relativos al istmo de Tehuantepec; mas no acogiendo la presunción de que mi juicio sea el mas acertado, me considero en libertad y aun en la estrecha obligacion, de manifestar cuál haya formado en uno de los asuntos mas graves que se han sometido á la resolución del congreso nacional, y de inmensa trascendencia para la suerte y porvenir de la república.

El congreso nacional, por un acto digno y memorable, anuló la próroga que la administracion extraordinaria del general D. Mariano Salas habia concedido al ciudadano mexicano D. José Garay para la apertura de la comunicacion inter-oceánica por el istmo de Tehuantepec y para la colonizacion del terreno ayacente; y la augusta cámara de representantes desaprobó el tratado que firmaron los Sres. Letcher, ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos, y Pedraza, investido por México de igual carácter. Estos sucesos naturalmente pusieron en contradiccion la política de los dos paises interesados, y crearon dificultades que se esplican bastantemente en las diversas notas que se han cambiado por los respectivos

agentes diplomáticos y que todos conocemos, y por otros actos que han dado á entender por una parte, los deseos que animan á los dos gobiernos de procurar á la cuestion una solucion ó un resultado que mantenga y aun aumente las buenas relaciones que felizmente existen; y por otra, una clara discrepancia en puntos esenciales que dan un notorio calor al debate.

El congreso nacional, meditando reflexivamente acerca de los medios que mejor pudieran facilitar un acuerdo entre las dos naciones, sin menoscabo de sus intereses ni lesion de sus derechos, comprendió con una exactitud que hace honor á su alta prevision, que la república vecina podia reclamar con justicia y aun apoyándose en títulos del derecho comun, que se abriera el paso por el istmo de Tehuantepec para facilitar la comunicacion con las importantes adquisiciones que obtuvo por el tratado de Guadalupe al Sur de la América septentrional; mas tambien que era muy subalterna la cuestion acerca de tal ó tal empresa que pretendiera encargarse de la apertura del istmo, y no pudo ni debió desentenderse de la soberanía que ejerce sobre su territorio, de las prerogativas que le competen para resolver conforme á las bases del derecho constitucional mexicano acerca de la validez ó nulidad de los contratos celebrados en este respecto con el gobierno. El congreso ha distinguido con laudable independencia, lo que merece llamarse un interes razonable del pueblo de los Estados-Unidos, de lo que tocando á pretensiones de algunos ciudadanos no empeñan la regular armonía entre las dos primeras naciones del continente americano, ni pueden provocar desavenencias de esas que encuentran su origen en la violacion de los elevados principios que norman la conducta de las naciones amigas. El congreso, atendiendo con prudencia á las circunstancias que rodean á este negocio, acordó por la ley de 14 de Mayo del corriente año la apertura del istmo de Tehuantepec, impuso al gobierno la obligacion de formar un

convenio ó celebrar una contrata para llegar á este resultado; marcó por su orden las compañías empresarias; previno al gobierno las garantías necesarias á fin de que en la estipulacion jamas se comprometieran los derechos de la nacion ni pudieran empeñarse sus intereses; y decretó por último que se negociara la neutralidad del istmo en el evento de una guerra, con todas las naciones amigas. Los Estados-Unidos de América no han podido esperar ni pedir mas, porque el congreso se ha apresurado á darles un testimonio de que los mexicanos son buenos vecinos, de que no admiten los consejos de una política suspicaz, de que no rehusan acercárseles en las relaciones de comercio que tanto engrandecen á las naciones; de que México, en sus obligaciones para con otros pueblos, á ninguno prefiere, á ninguno escluye, afanándose por comprobar á todos la nobleza de sus sentimientos altamente cosmopolitas. Y la nacion mexicana puede recordar con orgullo que sus representantes no han comprometido uno solo de sus derechos, que han señalado como base de todo acuerdo la independencia de los actos y la sustraccion de todo influjo extranjero.

Mas sin embargo, la cuestion de Tehuantepec velada en todos sus aspectos por una negociacion diplomática, no ha podido desgraciadamente ser bien conocida ni en México ni en los Estados-Unidos de América. Ahora, últimamente es cuando la publicacion de los documentos mandados imprimir por orden del senado federal de los Estados-Unidos de América, la memoria escrita con tanta precisién por nuestro ministro de relaciones D. Fernando Ramirez, el folleto dado á luz en Nueva-York por el recomendable plenipotenciario mexicano D. Manuel Larrainzar, los escritos de los ciudadanos Payno, Pesado y Olarte, la discusion de la prensa mexicana y norte-americana y los datos acumulados en el voluminoso espediente que se halla sobre la mesa, han arrojado bastante claridad en una de las materias mas difíciles, y han hecho cesar la incertidumbre

de opiniones y las han fijado en un punto en que se respeta la justicia y se atiende á la conveniencia y utilidad pública.

Considero siempre conveniente dilucidar la cuestión bajo sus dos preferentes aspectos, el relativo á las relaciones con las naciones extranjeras, el no menos importante de la influencia directa que una resolución acertada ha de tener en la consolidación, en la prosperidad y en el crédito de la república.

Los límites del estensísimo territorio de los Estados- Unidos de América comienzan hoy al Sur en el Rio Bravo del Norte, cuya mitad de aguas poseen por el tratado de Guadalupe; siguen por la Luisiana, por la península de la Florida y por la costa que baña el grande Océano hasta terminar al Este en contacto con el New Brunswick, una de las provincias inglesas en el Canadá. Al Norte las fronteras americanas confinan con las posesiones británicas y rusas. La línea que en la actualidad se traza para señalar las fronteras de México y de los Estados- Unidos empieza en las mismas aguas del Bravo del Norte, continúa hácia el Occidente por el lindero meridional, sube hácia el Norte hasta llegar á la confluencia de los rios Gila y Colorado, y termina en San Diego separando el alta de la baja California.

En consecuencia, los límites de la república mexicana, normados ya por el tratado de Guadalupe Hidalgo comienzan en el Bravo, siguen por la costa del golfo mexicano hasta doblar la península de Yucatan con escepcion de un pequeño territorio que posee la Inglaterra en Walize, conforme al tratado de Versalles del año de 1783. Por el Océano Pacífico se avanzan sus límites desde la baja California hasta el territorio contiguo con los Estados de Centro-América.

Entre la América del Norte donde se hallan colocadas las tres repúblicas de los Estados- Unidos, México y Centro-América, y la América del Sur, donde existen las repúblicas de Nueva Granada, de Venezuela, del Ecuador, del Perú, de Bolivia, del Rio de la Plata, del Uruguay y del Paraguay y el

Imperio del Brasil, se encuentra una faja angosta cruzada por las altas cordilleras de los Andes que une los dos grandes extremos del mundo que descubrió Colon, y cuya posesion y dominio se dividió por la conquista ó por la colonización, entre las razas española, portuguesa, francesa, holandesa y anglosajona.

En esta estrecha faja de tierra se encuentran tres pasos mas ó menos practicables para la comunicacion de los dos océanos, como si la naturaleza hubiera querido facilitar al ingenio, á la industria y al trabajo del hombre los medios para acercar las distancias, aumentar el comercio, consolidar y mejorar las relaciones entre los puntos mas lejanos del globo. Una de estas vias posibles de comunicacion se halla situada en el istmo de Tehuantepec, en el confin del rico y productivo Estado de Oajaca, perteneciente á la república mexicana; otra de estas vias es la del Lago de Nicaragua y rio de San Juan, perteneciente á uno de los Estados de Centro-América, y la otra es la del istmo de Panamá, uno de los Departamentos de la república de Nueva Granada.

Hernan Cortés, genio verdaderamente extraordinario, no limitó su pensamiento á la conquista de un poderoso imperio, sino que para hacerla mas productiva y abarcando cuanto podia convenir al engrandecimiento de su patria, proyectó el primero una comunicacion por el istmo de Tehuantepec que hiciera mas espedito el tráfico con Europa, y desde entonces se ha fijado mas de una vez la atención de los gobiernos y de los hombres de estado, en la necesidad de aprovechar alguno de los pasos investigados para los adelantos del comercio. Han trascurrido, sin embargo, algunos siglos sin llegar al resultado apetecido, por los celos y rivalidades de las naciones interesadas, por las guerras en que se han comprometido, y sobre todo, por los costos de empresas de tal tamaño. Mas al fin, la ciencia en la serie del tiempo ha inventado esclusas para la canalización; ha aplicado la inmensa po-

tencia del vapor á la marina; ha facilitado las carreteras por los ferrocarriles; ha formado máquinas para profundizar las barras y canalizar los rios, las ha discurrido para romper los grandes peñascos de las montañas, y con la aplicacion de semejantes prodigios ha demostrado la posibilidad de reproducir las obras portentosas que dan todavía testimonio de la fuerza y del poder de los antiguos romanos y de los egipcios. Allanadas como por encanto las dificultades que vencian á la imaginacion y al deseo, el comercio, mas rico por el descubrimiento y explotacion de minas de los mas preciosos metales en varios puntos del globo, y las necesidades de la época, se ha encomendado de abreviar el tiempo. A una demanda ó exigencia del mundo entero, no han podido resistirse los Estados comprendidos en esa privilegiada faja de tierra, y se han decidido á abrir las puertas que la naturaleza cerró para que el hombre pudiera manifestar el vigor y energía de su industria.

El Estado de Nicaragua ha celebrado ya un convenio con los gobiernos de Inglaterra y de los Estados-Unidos para abrir la comunicacion por su hermoso lago. La república de Nueva Granada firmó un contrato para la construccion de un camino de Chagres á Panamá, y de pronto disfruta ya de las crecidas ventajas del comercio de escala. México, por último, se presta á franquear tambien su territorio, cediendo á una exigencia imperiosa á que las circunstancias supervenientes al tratado de Guadalupe Hidalgo han impreso mayor eficacia.

De las tres vias de comunicacion que se han mencionado, la mas importante y la mas exigida es la del istmo de Tehuantepec. Tal es la conviccion de las naciones mercantiles de Europa, y mas viva, mas animada de los Estados-Unidos de América, porque se trata de un paso mas cereano, mas expedito, menos peligroso para uno de los Estados que constituyen hoy su territorio.

Notorio es que poco tiempo despues de que pasó el alta California al dominio de los Estados-Unidos, comenzó á explotarse la riqueza fabulosa que el gobierno español, y aun el nuestro, sea por desidia ó por falta de poblacion y de recursos, no pudieron ó no quisieron aprovechar. Este que pareció nuevo descubrimiento, escitó no solamente la codicia de los nuevos poseedores, sino la de los negociantes y especuladores de Inglaterra, de Francia, de la Bélgica y Alemania, en términos de haberse trasladado poblaciones enteras que han levantado ciudades y pueblos en un país antes desierto y casi olvidado. La bahía de San Francisco y la de Monterey estan llenas de buques, y si no rivalizan con los puertos de Nueva-York y de Liverpool, entran ya en competencia con los de Burdeos, de Amberes y de Hamburgo. Aun en el caso de que se rebaje la importancia de los placeres del rio Sacramento del alta California, ya porque cesen de ser tan abundantes como hoy dia, ó porque la atencion de los especuladores se fije tambien en los placeres recientemente encontrados en la Australia, el alta California, por su feliz situacion para el comercio con todas las costas del Pacífico, por la fertilidad de sus terrenos y por la seguridad de sus magníficos puertos, constituirá siempre un Estado de mucha valía, destinado quizás para ser en tiempos venideros la metrópoli de una nueva nacion independiente.

Para que las mercancías y pasajeros procedentes de cualquiera punto de Europa arriben á las costas del Sur en la alta California, necesitan de doblar el cabo de Hornos, dilatando por lo comun cinco ó seis meses en un viaje lleno de gastos, de riesgos y de inconvenientes, y tienen que aguardar los buques para su salida y regreso, á que sople el viento monzon, único con el cual es posible doblar el cabo.

Las mercancías y pasajeros que se dirijan por tierra desde los Estados de la Nueva Inglaterra, de Nueva-York ó de otros, atraviesan cómodamente por el sistema establecido

do de ferrocarriles y canales, una gran parte del territorio de los Estados-Unidos hasta el rio Colorado; mas desde este hasta llegar á California, hay necesidad de emprender el camino llamado de las Praderías, que es un desierto dilatado donde no se encuentran víveres, auxilios ni recursos de ninguna clase, y donde los comerciantes y pasajeros se empeñan en continuos combates con las tribus salvajes que moran ó transitan por esas inmensas llanuras.

Si el comercio de los Estados-Unidos prefiere dirigirse de sus puertos del Atlántico á buscar la via de comunicacion de Panamá, emplea siete ú ocho dias en la navegacion por medio de buques de vapor hasta el rio Chagres. Este, si bien es bastante ancho y sembrado de islas de una risueña y exuberante vegetacion, su fondo es de escasa profundidad y de un lecho mudable y fangoso, originado por los derrumbes de las mismas islas, de tal modo, que se ha probado ser absolutamente inútil para la navegacion por vapor. El transporte se está verificando en canoas conducidas, ó mas bien arrastradas con gran esfuerzo y trabajo, empleándose hasta cuatro dias para llegar hasta un punto llamado Gorgona. De éste se llevan los efectos con crecido costo y pérdida de tiempo, hasta un lugar que nombran Cruces, y de allí á Panamá, donde se embarcan en una línea de vapores que ha establecido una compañía de crédito de Nueva-York para remontar á nuestro puerto de Acapulco y tomar allí carbon de piedra y refrescos para poder continuar el viaje.

Si el punto de partida es Nueva Orleans, ó algun puerto de la península de la Florida, los buques se verian obligados á atravesar el golfo, á pasar entre los cabos de San Antonio y Catoche, á entrar en la bahía de Honduras y á seguir por la costa firme hasta el mencionado puerto de Chagres.

Fijada la via de comunicacion por el istmo de Tehuantepec, en tres dias podrán venir los vapores de Nueva Orleans á Veracruz, y en dos ó tres mas llegarían los efectos y pasajeros al

puerto de la Ventosa en el mar del Sur, no tardando despues sino siete ú ocho en terminar su viaje á los puertos de Monterey ó San Francisco.

Como el curso total del comercio de los Estados-Unidos navegando en el Atlántico y en el Pacífico, puede estimarse en mil seiscientas millas, se comprende fácilmente cuántas son las ventajas del paso de Tehuantepec para una nacion que aprecia el tiempo como un caudal, cuya actividad en sus especulaciones mercantiles no conoce límites, y cuyos esfuerzos para adelantar en la mecánica no llevan otro objeto que acercar las distancias para estrechar sus relaciones con todos los puntos de la tierra. En los Estados-Unidos, para ganar un dia, para adelantar una hora en la violencia de las comunicaciones, se consumen inmensas sumas y se emprenden obras que sobrepujan en sus resultados á los que parecen caprichos de la imaginacion.

He procurado desarrollar los motivos ó méritos de interes que estimulan á los Estados-Unidos y tambien á la Europa á procurar que se abra la via de comunicacion por el istmo de Tehuantepec, y á que no se difiera por mas tiempo una obra que reclaman las necesidades del mundo, á la par que la prosperidad de nuestro suelo y el aumento progresivo de su poblacion. Respeto cuanto debo las preocupaciones que vienen de un origen patriótico; mas la opinion de mantener cerrado el istmo de Tehuantepec segun lo recibimos en herencia, no puede merecer acogida porque no está en nuestra mano impedir un acontecimiento que ha alcanzado su época precisa. Nuestra situacion geográfica nos ha envuelto por necesidad en esta cuestion política. Es obligacion estrecha del congreso y del gobierno mexicano dirigirla ó encaminarla á entero provecho de la nacion, y bajo este aspecto me propongo examinarla.

Durante la administracion provisional del Exmo. Sr. general D. Antonio Lopez de Santa-Anna, se concedió privilegio