



## **En la antesala del Plan Puebla-Panamá: Tehuantepec en el siglo XIX**

Enrique Rajchenberg y Catherine Héau-Lambert

El istmo de Tehuantepec en el siglo XIX evoca inmediatamente el Tratado McLane-Ocampo. Firmado en 1859 por Juárez, fue utilizado posteriormente como arena de disputa entre juaristas y los críticos del presidente oaxaqueño, emblema del liberalismo mexicano. El famoso tratado, como lo llamó José Fuentes Mares, representaba para muchos el negrito en el arroz ya que gracias a él la república fue rescatada y posteriormente restaurada, pero al costo de la hipoteca de la nación. Tehuantepec, sin embargo, no se agota en el tratado aun si éste es central en el pasado decimonónico de las relaciones internacionales de México.

Tehuantepec como posible paso interoceánico es contemporáneo de la conquista española y, aunque olvidado después, el proyecto no deja de ser mencionado desde finales del siglo XVIII hasta bien entrado el XIX. La región es igualmente el lugar donde se concentran las ambiciones imperiales y donde, por lo tanto, se juegan las posiciones geoestratégicas de la competencia mundial. Asimismo, el istmo es un espejo de un país sobre el que recaen los sueños expansionistas de las potencias, amenazado por la balcanización y acosado ante la crónica penuria de las finanzas públicas por fantásticas propuestas de filibusteros y agiotistas.

Los múltiples proyectos de construcción de un canal, luego de un camino y de una vía férrea, en Oaxaca y Veracruz, atestiguan otro fenómeno que acompaña la historia moderna y contemporánea de México: la estrecha simbiosis entre intereses privados y función pública. En otras palabras, el maridaje entre clase política y élite económica.

Dos dimensiones más hacen de Tehuantepec un foco de atención del siglo antepasado. La primera se relaciona con el asombro que causa a los viajeros extranjeros la exuberancia vegetal y animal de la comarca, lo que hoy denominamos biodiversidad, al arribar a tierra firme por Coatzacoalcos. El paisaje remite a la imagen del Edén, de la tierra virginal no contaminada aún por la vorágine industrialista que desestabiliza el tejido social en Europa. En este sentido, Tehuantepec se constituye en puerto de abrigo del pensamiento

utópico.<sup>[1]</sup> La segunda dimensión, frecuentemente vinculada a la primera, emerge cuando el deslumbramiento inicial cede su lugar al cálculo racional de las riquezas que esconde la *exótica* geografía tehuana. El lugar ya no será sólo el emplazamiento ideal para un canal interoceánico, sino también un manantial infinito de potenciales mercancías que podrán incorporarse a los circuitos mundiales de distribución y de consumo.

Tehuantepec regresa hoy al campo del interés académico y político. El anuncio del Plan Puebla-Panamá trae los ecos de una historia ya vivida y marcada en la memoria colectiva como un pasaje de acoso al territorio nacional por los *manifiestamente predestinados* a expandirse al sur del río Bravo. Los escenarios y los actores actuales, sean los impulsores del Plan Puebla-Panamá, sean los que lo resisten, son ciertamente distintos a los del siglo XIX. Sin embargo, cierta continuidad se advierte al pasar revista a la accidentada *cuestión de Tehuantepec*, como la denominó Manuel Payno a mediados del siglo XIX.

## **1. El istmo, nueva tierra prometida**

Cuando Hernán Cortés comunica al rey de España que el continente se estrecha en un lugar del amplio imperio americano o incluso cuando, en 1774, el virrey Bucareli encomienda el reconocimiento del istmo para establecer ahí una posible vía de comunicación entre los dos océanos, Tehuantepec es concebido solamente como un territorio de tránsito.

Incluso antes de la consumación de la independencia, las cortes españolas conceden permiso "para la construcción de un canal entre los ríos Chimalapa y Goazacoalcos costeándose los fondos del Consulado de Guadalajara".<sup>[2]</sup> No hay todavía mención en estos proyectos de los recursos por explotar, sino que la tierra que separa a ambos mares constituye un obstáculo por remover.

Sin embargo, una nueva forma de mirar el istmo aparece en los años inmediatamente posteriores a la consumación. Tehuantepec se convertirá en uno de los lugares designados para la colonización, prioridad de la nueva nación. A los ojos de los ideólogos y gobernantes, a México le faltan habitantes:

Los españoles aquejados del deseo de ocupar todo el terreno que descubrían para apropiarse sus riquezas minerales, dejaron claros y desiertos inmensos entre las poblaciones que fundaban; el tiempo y las empresas de los particulares han llenado muchos de estos inmensos huecos, sin embargo todavía quedan bastantes para poder asegurar que no hay proporción ninguna entre la población actual de México y el terreno que ocupa; no obstante sin esta proporción no será posible un progreso rápido en los adelantos sociales, las comunicaciones serán difíciles y por lo mismo frecuentemente interrumpidas, pues donde falta la población, no puede haber medios de subsistencia ni comodidades ningunas y el tráfico social queda paralizado o muy disminuido. Mas ¿cuáles son los medios de llenar estos inmensos desiertos de un modo pronto y eficaz? ¿Cómo se ocurrirá a esta mala distribución primitiva de las ciudades de la república? Sólo poblando los puntos intermedios y fomentando la colonización.<sup>[3]</sup>

En la misma perspectiva, el raquitismo demográfico es definido como una de las causas del atraso mexicano que puede ser remediado mediante la ocupación por nacionales y extranjeros de las tierras escasamente habitadas. Así, para impulsar dicha ocupación, por decreto del 14 de octubre de 1823, se forma la "Provincia del Istmo" cuya capital será provisionalmente Tehuantepec para luego trasladarla al centro del istmo con el objeto de "aprovechar la navegación al golfo de México por el río Huazacoalco, y la traslación cómoda por caminos carreteros al puesto más inmediato del mar del sur".<sup>[4]</sup> Posteriormente, la provincia será elevada a rango de "Territorio del istmo de Tehuantepec".<sup>[5]</sup> Formada por las jurisdicciones de Acayucan y Tehuantepec, la nueva provincia debe ser colonizada siguiendo el modelo de la frontera norte, es decir, creando colonias de militares retirados y de personas que "hayan servido a la patria", asentamientos de capitalistas nacionales y extranjeros y, por último, de "habitantes que no tengan propiedad". Esta vía *farmer* de fomento a la colonización, apegada al modelo estadounidense que muchos liberales de la época admiran, será prontamente sustituida por la legalización del acaparamiento voraz de la tierra.

Una de las primeras cristalizaciones del proyecto colonizador acontece en 1828 cuando se otorga una concesión para 500 familias a los franceses Giordan y Laisné de Villeveque en la ribera derecha del río Coatzacoalcos.<sup>[6]</sup>

La densificación demográfica en el istmo se articula a otra preocupación de carácter geopolítico consistente en el resguardo de la frontera meridional del país. La presencia de Gran Bretaña en Honduras y la adhesión aún dudosa del Soconusco a la federación hacen de Tehuantepec una región de frontera que debe resguardarse contra posibles incursiones extranjeras:

Es por tanto de inmensa importancia [decía José María Lafragua], de absoluta y urgente necesidad que el soberano congreso se ocupe en el arreglo definitivo de la colonización; porque la seguridad de nuestras fronteras, y por consiguiente, la integridad de nuestro territorio [...] dependen de ella.<sup>[7]</sup>

Seguramente, el asunto calaba muy hondo en la agenda gubernamental porque el mismo orador, en un giro de su encendido discurso, llega a afirmar que el abandono de la colonización es "un crimen de lesa humanidad".

En realidad, no es un grito alarmista ya que los mexicanos temen la colonización del país por Inglaterra. Además, el contrabando inglés de armas a cambio de maderas preciosas con los indios mayas rebeldes de Yucatán permite presagiar lo peor, es decir, la *guerra de castas* podría llegar a extenderse por todo Oaxaca bajo los auspicios británicos si éstos se apersonaran en el istmo. Los temores se disiparán en 1855 cuando aquéllos optaron por Panamá para construir la vía interoceánica donde fue instalado un pequeño camino ferroviario.<sup>[8]</sup>

Contrastan sin embargo las lamentaciones del ministro mexicano acerca del escaso poblamiento con los cálculos que un viajero realiza de la población que habita en los estados donde se localiza el istmo. La contabilidad tiene por objeto precisar con cuántos trabajadores se cuenta. Su estimación alcanza los

800 mil habitantes entre Veracruz, Oaxaca y Chiapas. El *problema* reside más bien en que se trata de población indígena. Por esa razón, puede parecer paradójico que en las descripciones de la comarca se refiera, por una parte, la existencia de amplios terrenos baldíos y vírgenes y, por otra, se enumeren los grupos étnicos que los habitan. En síntesis, colonización significa en el siglo XIX ocupación del territorio por los blancos porque

México no puede esperar que se desarrollen sus recursos sin el auxilio de la ciencia, del capital y del genio emprendedor de los extranjeros; y éstos nunca querrán aventurarlos allí sin estar seguros de que serán protegidos, atendidas la inestabilidad de su gobierno y esa antipatía hacia ellos, tan propia y característica de la raza española.<sup>[9]</sup>

A Tehuantepec, tierra fronteriza, le esperaba la atribución de otras funciones. En efecto, cuando en 1842, Gaetan Moro, un ingeniero italiano, realiza un trabajo de inspección, describe que el istmo posee una ubicación ideal para fines militares. Coatzacoalcos, dice, ofrece un abrigo excelente para buques de guerra y un emplazamiento idóneo para baterías que vuelven inatacable el puerto. En resumidas cuentas, se trata "*del lugar más propio de nuestras costas del golfo para el establecimiento de un arsenal*".<sup>[10]</sup> Tiempo después, nuevamente se enfatizará la ventaja estratégico-militar del istmo. La flota podría desplazarse hacia cualquier parte de América y Asia más rápidamente que cualquier marina europea. Era de prever por lo tanto que en caso de guerra, alguna potencia tratara de apoderarse de una vía tan valiosa. Para evitarlo, se proponía que Estados Unidos y México fueran los protectores del canal para que no quedara en manos de un gobierno débil, que haría de este paso "objeto de ambiciones o teatro de operaciones militares".<sup>[11]</sup>

No fue ésta la única vez que se habló de las ventajas del istmo para un emplazamiento militar. En 1849, se publica en Nueva York un opúsculo anónimo donde podemos leer que:

Por este camino nunca nos veremos en la necesidad de salir de nuestras propias aguas, pues el golfo de México lo podemos considerar como un gran lago interior. Aquella ruta queda casi a la vista de Nueva Orleans y en una directa y muy corta línea; de manera que todas las ventajas del comercio que se haga por el Pacífico al través del istmo, redundarán necesariamente en beneficio de nuestros propios ciudadanos [...] sin que estos puedan temer la rivalidad o competencia. Las ventajas de esta ruta, en tiempo de guerra, son tan patentes que no necesitan de amplificación. Situando nuestras fuerzas navales a la entrada del golfo, podemos desafiar al mundo entero; pues que mientras la guerra devaste y destruya lo que se encuentre fuera de aquel, que para nosotros es un mar mediterráneo, el comercio puede proseguir en el interior su curso pacífico, sin interrupción ni molestia alguna. Con el auxilio del gran Mississipi, con el de sus tributarios y con las numerosas vías artificiales de caminos de fierro y canales que comunican los estados del oeste con los del Atlántico, cada fracción de los Estados Unidos puede, aun en tiempo de guerra, transitar por este canal desde los puntos lejanos de Maine. Tomando cualquiera otra vía, nuestros buques tendrían necesidad de atravesar por entre flotas o fortalezas hostiles, sin puertos donde arribar, ya para buscar abrigo, o para reparar sus averías. Estas observaciones, aplicadas a nuestra marina comercial, obran con la misma fuerza respecto de la de guerra.<sup>[12]</sup>

Hubo también quienes vieron bucólicamente a Tehuantepec. A fines de la década del cincuenta, un incansable viajero y cronista, Charles Brasseur, arriba a Coatzacoalcos desde Nueva Orleans:

La magnitud y la riqueza colosal de los bosques, el brillo, la variedad del follaje, el esplendor inusitado del sol, este lujo de luz, de agua y de vegetación, reunidos en un solo paisaje.<sup>[13]</sup>

Pero el francés no era un inversionista y la curiosidad aventurera le bastaba aunque hizo algunos apuntes sobre la riqueza material de la región.<sup>[14]</sup> El *inventario* completo de los tesoros encerrados en Tehuantepec es una tarea emprendida por otros exploradores para quienes ya no se trata simplemente de remover tierra para lograr la conexión entre los dos mares, sino de aprovechar los frutos de la región y comercializarlos en los centros de consumo gracias a la vía de comunicación que se abrirá en poco tiempo.

La enumeración de productos es larga y revela la fertilidad del suelo que los encargados de conocer la topografía istmeña no dejan de advertir: maderas preciosas, plantas medicinales, materiales colorantes, café, añil, cacao, tabaco, plátanos. Uno de los viajeros calcula durante su paseo por el río San Juan unas 100 mil cabezas de ganado, "pero a nuestra llegada a Tlacotalpan, el señor Scheskie [...] nos informó que estábamos muy lejos de lo positivo, pues existían lo menos 500 mil cabezas en aquel valle y sus dependencias".<sup>[15]</sup> Más aún, opina el mismo viajero que al establecerse la vía interoceánica se podrá construir un ramal ferroviario hacia Chiapas y Guatemala cuya producción de añil, tabaco, azúcar, cacao, caucho, algodón, cueros y café se incorporará a la órbita de la circulación mundial de mercancías.

El inventario de bienes istmeños rebasa el universo vegetal y animal. En 1856, dos comisionados, Carrillo de Albornoz y del Río, descubren en una región cercana "inmensos depósitos de carbón, hierro y petróleo. Ello los indujo a concebir la necesidad de establecer medios ágiles de transportación con el objeto de valorizar esta riqueza".<sup>[16]</sup>

Completa la esperanzadora expectativa de abundantes y relativamente fáciles ganancias un elemento indispensable, la fuerza de trabajo que no será difícil conseguir: "8 mil a 10 mil trabajadores buenos, modestos y aclimatados y superiores en fuerza y moralidad a los chinos. Ganan menos de 50 centavos diarios por doce horas de trabajo, alimentándose ellos mismos".<sup>[17]</sup>

Poco a poco, el istmo pasa de representar un punto estrecho del mapa para convertirse en territorio que concentra ventajas militares, comerciales, productivas y humanas. Evidentemente, la pregunta obligada es por qué en tan codiciado y prometedor lugar no llega a cristalizar el proyecto del canal interoceánico.

## **2. Dos caras de una misma moneda: fortunas privadas, función pública**

La liberación de la tutela colonial fue esperada por las élites mexicanas con ansiedad. Al fin podrían explotar por ellas mismas el cuerno de la abundancia del que había hablado el barón Von Humboldt a inicios del nuevo siglo.<sup>[18]</sup> Pero lo cierto es que las décadas del veinte y treinta fueron de una severa contracción del segmento mercantil de la economía mexicana. El abandono y la consecuente inundación de las minas más productivas del Bajío, la baja de la

cotización internacional de la plata, la fuga de capitales durante la guerra de independencia y a raíz de los decretos de expulsión de los españoles en 1827 y 1829, provocaron una depresión que apenas empezó a remontarse a mediados de los cuarenta.

La ruptura del orden colonial suscitó que las fuerzas centrífugas del sistema político, apenas contenidas durante los últimos años del siglo XVIII, cuestionaran el centralismo ejercido durante tanto tiempo en detrimento de las zonas periféricas y en beneficio del altiplano.<sup>[19]</sup> La lucha entre las élites de cada una de las dos macrorregiones -el altiplano y su periferia- será el parteaguas de la enconada disputa entre liberales y conservadores hasta 1870.

Con el objeto de contrarrestar dichas fuerzas, se hizo preciso consolidar una conciencia "nacional" compartida con las mayorías indígenas que se legitimara en una historia mítica basada en el glorioso pasado azteca y una Virgen autóctona, la Virgen de Guadalupe, Virgen morena. Estos símbolos de identidad otorgaron significación a la idea de nación independiente, aunque no resolvieron los desafíos políticos inherentes a la construcción de un estado. Es notable que ambos símbolos remitieran a un mismo espacio sagrado e histórico, la ciudad de México, origen y corazón de la nueva nación. Tanto el legendario viaje de los aztecas hacia Tenochtitlán como las peregrinaciones católicas hacia el santuario del Tepeyac, o los caminos reales del virreinato, hicieron converger las provincias hacia un centro supuestamente "predestinado". De este modo, el altiplano absorbe y enmarca a la nación.

Ante estas dificultades, el estado también procurará compensar el déficit de soberanía a través de la construcción ideológica de una geografía que instituye fronteras no coincidentes con los intereses políticos y demográficos.

En estas circunstancias, la consolidación del estado nacional es más un desiderátum que un proyecto en vías de realización: la soberanía territorial se ejerce deficitariamente tanto en el interior de las fronteras como con respecto al extranjero. Las oligarquías regionales se benefician más de su relativo aislamiento que de su articulación con la federación y se muestran indiferentes ante la suerte de esta última. Dos ejemplos lo ilustran. El bandolerismo, considerado una plaga de los caminos del México decimonónico, fungía en realidad como un filtro para el acceso a ciertos territorios dominados económicamente por grandes hacendados. Los "fuera de la ley" permitían de este modo un tránsito selectivo y regulado de las mercancías en el coto protegido de las oligarquías locales y regionales, tal como lo narra la marquesa Calderón de la Barca en 1840:

Viajamos en compañía del señor Adalid, un primo de Cortina, y su señora, con quienes somos íntimos. [...] Hacía falta agua, cuando Adalid se acordó que ahí cerca había una casa habitada por una partida de bandoleros, le ordenó al cochero que se dirigiera hasta quedar a unos cuantos cientos de yardas de la casa y envió a dos o tres de sus hombres a pedir agua icon un real para pagarla! Varios hombres caminaban enfrente de la puerta con armas y perros, pero dieron el agua sin decir palabra. Prueba de energía del gobierno es que a esta casa, que es bien conocida, nadie la molesta. Sólo que el gobierno existe nada más de nombre. El presidente y su gabinete son un grupo de amables ancianas.<sup>[20]</sup>

Con respecto al mismo fenómeno, Juan Álvarez, el caudillo del sur que encabezó la revolución de Ayutla para derrocar a Santa Anna, denunciaba en 1857 "el inicuo tráfico establecido entre los ladrones famosos y muchos hacendados".<sup>[21]</sup>

Por otra parte, en 1846, cuando el gobierno federal solicita el apoyo económico a los estados para solventar la guerra contra Estados Unidos, sólo el Estado de México accede a la petición, mientras los demás se desentienden de la contribución.

En este contexto de extrema debilidad política del estado y crónica penuria financiera, la actividad agiotista y especulativa cobra relieve.<sup>[22]</sup> No se trata de un estado acosado por fuerzas externas a él, sino de un campo estatal en que las más prominentes posiciones están ocupadas por y para quienes el aumento de su fortuna depende del permanente debilitamiento del estado. Estamos ante un estado enteramente investido por intereses privados.

Para los liberales, el futuro promisorio de México puede ser una realidad si se remueven las pesadas *hipotecas* heredadas por el colonialismo. Una de ellas es la ausencia de caminos que obstaculizan el comercio libre, fuente de prosperidad.

En los años treinta, surge el proyecto de tender vías férreas entre el puerto de Veracruz y la ciudad de México y, poco tiempo después, el de la construcción del canal de Tehuantepec. En el marco de la doctrina liberal no era cuestión de que el estado realizara estas empresas, además de que carecía del respaldo financiero para llevarlas a cabo, sino de concesionarlas a capitalistas privados cuyos contratos legalizan auténticas prebendas.

Los afortunados receptores de los favores públicos constituyen un puñado de individuos cuyos patrimonios están asociados a concesiones y ellos mismos son, en ocasiones, funcionarios estatales. Los Escandón, Béistegui, Martínez del Río, Garay, Gálvez, Mier y Terán, son algunos de los personajes que se encuentran vinculados en jugosos negocios de transportes, minería y agricultura comercial. En la lista aparecen también dos ingleses, Manning y Mackintosh.<sup>[23]</sup> Gregorio Mier y Terán, uno de los hombres más ricos de la primera mitad del XIX, hará préstamos a Mariano Riva Palacio, quien será ministro de Hacienda, para adquirir una propiedad y a Octaviano Muñoz Ledo para la compra de haciendas y ranchos, el San Cristóbal en Guanajuato, entre otros.

El enriquecimiento de esta protoburguesía comercial, agraria y financiera se sustenta en el sólido tejido de relaciones con la clase política, aunque entre ambas hay un continuum que impide saber dónde inicia y termina cada una. El *privilegio Garay*, una de las concesiones en el istmo de Tehuantepec y a la cual nos referimos más adelante, forma parte del entramado de funciones públicas e intereses privados que da lugar a términos contractuales muy generosos para sus beneficiarios.<sup>[24]</sup>

En circunstancias particularmente adversas, estos poderosos hombres de negocios también sacarán provecho. En efecto, el estado concede derechos de explotación a precios irrisorios y que autoriza ante el apremio financiero. En 1859, en plena guerra contra los conservadores, un estadounidense apellidado Allen<sup>[25]</sup> recibe en arrendamiento una porción de tierras llamadas baldías o de propiedad nacional en la zona que nos ocupa a razón de un peso por árbol cortado por un periodo de nueve años: "El gobierno [opina un comentarista crítico] necesitó un día urgentemente diez mil pesos: á causa de su descrédito nadie se los proporcionó y tuvo que aceptar las proposiciones del señor Allen".<sup>[26]</sup>

### **3. Tehuantepec, territorio de soberanía variable**

#### *Del privilegio de Garay a la cuestión de Tehuantepec*

En 1824, el Soberano Congreso General Constituyente de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

1º El gobierno hará publicar tanto en el país como en las naciones en que lo crea conveniente, que se va a emprender la comunicación de los dos océanos por el istmo de Tehuantepec; y que para verificarlo se admitirán todas las propuestas que se hagan al efecto, en la inteligencia de que se preferiría la que ofrezca practicarla con más perfección, comodidad y ventajas para la navegación.

2º El gobierno señalará el plazo dentro del cual han de hacerle las propuestas y mientras corre hará reconocer el istmo de Tehuantepec y reunirá todas las noticias que sean necesarias para emprender el canal de comunicación con el conocimiento debido.

De conformidad con este decreto, en 1826 el gobierno de Guadalupe Victoria manda investigar científicamente la posibilidad de una vía de comunicación marítima y financia una expedición a cargo del general Juan Orbegoso, quien determina que "manifestada la grande dificultad que yo pulso para la formación de un canal navegable que atravesase el istmo, queda solo la esperanza de un camino de ruedas que una el río Coatzacoalco con las lagunas de la costa del sur". La licitación internacional de 1824 no da resultados y los problemas financieros de la joven república hacen imposible la realización de un proyecto de tal magnitud por parte del estado.

Entre la sociedad selecta de inversionistas-agiotistas-políticos de la época, destaca en 1842 José de Garay, quien postula para la concesión de los derechos de colonización y construcción de una vía de comunicación en el istmo de Tehuantepec. Para ello obtiene del presidente López de Santa Anna un *privilegio* que implica concesiones exorbitantes sobre la región.<sup>[27]</sup> Por medio de los pleitos ulteriores, se sabe que Escandón era dueño de una sexta parte del privilegio con derechos de colonización y de tráfico de maderas preciosas. Una parte igual le correspondía al doctor Gálvez, jurista muy afamado.<sup>[28]</sup> El privilegio concedido implica un plazo de dieciocho meses para



iniciar la obra, mismo que será refrendado dos veces por los posteriores gobiernos en el poder. En 1842, Garay manda inspeccionar al ingeniero Gaetan Moro, quien después de recorrer el terreno recomienda establecer los puertos de acceso en Minatitlán y Tehuantepec. En 1844 aconseja combinar las vías fluviales con un canal de ochenta kilómetros, pero las obras nunca inician.

En 1849 Garay obtiene del general Salas, presidente interino de México, una nueva prórroga que utiliza para buscar socios en Londres para su empresa y naturalmente se dirige a los británicos Manning y Mackintosh, a la sazón cónsules de Gran Bretaña en México, para venderles los derechos de colonización, maniobra aprobada en julio de 1847 por el ministro Pacheco en plena guerra contra los Estados Unidos. Inmediatamente Manning argumenta haber comprado *todo* el "privilegio Garay", incluyendo los derechos de vía fluvial y ferrocarrileros. A partir de esta controversia entre derechos de colonización y derechos de apertura de un canal, el privilegio Garay se transforma en *cuestión de Tehuantepec*. De hecho, los ingleses no emprendieron ningún trabajo en el istmo. Probablemente, sólo adquirieron el privilegio con el objeto de llevar a cabo una operación especulativa.

En 1849, Garay organiza una sociedad en Nueva York para vender los derechos de Manning a la compañía norteamericana Hargous, quien a su vez la revenderá en 1850 a la Compañía de Ciudadanos de Nueva Orleans, fundadora de The Tehuantepec Railroad Company of New Orleans. Entretanto, Hargous, quien conserva una parte del capital accionario, obtiene el respaldo de su gobierno para hacer valer sus derechos y la soberanía norteamericana sobre esa porción del territorio mexicano.

En síntesis, los términos de la concesión realizada por Santa Anna eran mercantilizados como si el privilegio atribuido a Garay fuera su bien patrimonial.

### *Un Gibraltar en el golfo de México o el Mare Nostrum de la pax americana*

Los antiguos territorios norteños de la Nueva España se hallaban comunicados con México por rutas comerciales norte-sur (las misiones californianas y el camino real de Santa Fe, por ejemplo), vigiladas por el ejército y respetadas por las tribus indias del norte, no así por los bandidos, establecidas en las praderas que colindaban con estas rutas. Pero los mismos asentamientos indios impedían el cruce este-oeste por sus territorios.

En el siglo XIX, para lograr un acceso este-oeste más corto que la ruta por el Cabo de Hornos, los estadounidenses retomaron en su beneficio el proyecto de canal transistmico y aprovecharon las negociaciones del Tratado Guadalupe Hidalgo firmado en 1848 tras la conclusión de la guerra contra México para ofrecerle una compensación de 30 millones de dólares (en lugar de los 15 millones finales) si se incluía el istmo de Tehuantepec como territorio anexado a Estados Unidos.<sup>[29]</sup> La reacción mexicana fue tajante: el territorio no estaba en venta, argumentando que ya estaba en manos de los ingleses (Manning). Al

año siguiente, como mencionamos, los norteamericanos compraron el "privilegio Garay".

En efecto, habiendo adquirido la California, entre otros territorios, se planteaba el desafío de cómo atravesar el ensanchado país de oeste a este. El noreste se industrializaba y el oeste devenía El Dorado norteamericano con sus ricos filones de oro. La remisión de manufacturas y su pago en metálico implicaban resolver el problema del transporte a través de un territorio todavía no arrebatado a los indios. Por consiguiente, si la expansión estadounidense había seguido un eje de norte a sur, a partir de este momento la flecha del desplazamiento correspondía a un movimiento este a oeste. Pero resultaba más sencillo, temporalmente, hacer pasar ese eje al sur del río Bravo que abrirse camino a través de territorio indígena.

Tres puntos de la geografía centroamericana eran los idóneos: Panamá, Nicaragua y México. El primero, aun si el estrecho era de solamente 60 kilómetros, presentaba la dificultad de su clima y de sus grandes cantidades de insectos que provocaban enfermedad y muerte, lo cual quedó evidenciado cuando los franceses iniciaron las obras del canal. Nicaragua revestía una dificultad de otra índole. Aquí, el escollo residía en el equilibrio de fuerzas internacionales. La gran potencia del siglo XIX, Gran Bretaña, ocupaba posiciones estratégicas en la región. Por una parte, el actual Belice le pertenecía y, por otra, controlaba la salida al mar Caribe en Nicaragua. Para evitar la confrontación, Estados Unidos y Gran Bretaña firman en abril de 1850 un tratado, Clayton-Bulwer, por el cual ambas naciones renuncian a establecer puestos de valor estratégico en América Central.<sup>[30]</sup>

El tercer emplazamiento posible, Tehuantepec, medía unos 220 kilómetros de ancho y aunque contravenía parcialmente el Tratado Clayton-Bulwer fue hacia donde se volcó la atención de Estados Unidos. El interés no era muy novedoso aun si fue creciente durante la década del cincuenta.<sup>[31]</sup>

A partir de los años cincuenta, varias expediciones ponen en evidencia las enormes ventajas de construir el paso interoceánico en Tehuantepec. Para aquel entonces la idea de construir un canal es abandonada y, en cambio, es adoptado el proyecto de utilizar el río Coatzacoalcos en todo su segmento navegable para luego proseguir con una vía férrea. La sofisticación de los cálculos del ahorro en el tiempo de transportación alcanza su paroxismo y arroja siempre una gran ventaja para Tehuantepec por encima de Panamá o Nicaragua, y, evidentemente, con respecto al Cabo de Hornos o al Cabo de Buena Esperanza para los buques que zarpan de los puertos europeos hacia el lejano Oriente. Por ejemplo, los barcos de Nueva York a Melbourne ahorrarían 4079 millas de viaje con respecto al paso por Suez (Egipto) y 734 con respecto a Panamá, y los que partieran de Nueva Orleans con rumbo a Yokohama (Japón) viajarían 8375 y 1947 millas menos si no pasaran por Suez y Panamá, respectivamente.<sup>[32]</sup>

Eliminada Inglaterra y ocupada Francia, por su parte, en afianzar la conquista de Argelia (1830-1847), los estadounidenses intentan arreglar la *cuestión de*

*Tehuantepec* por medio de un nuevo tratado con México. En los primeros días de 1849, el diario *The Sun* de Baltimore lanza esta idea ante el público norteamericano. En efecto, los costos de transporte marítimo entre Nueva York y San Francisco rodeando toda América del Sur son demasiado elevados. La fiebre del oro vuelve cada vez más urgente la transportación rápida y económica de hombres, bienes, mercancías y alimentos de costa a costa de Estados Unidos. Para asegurar el derecho de paso a través del istmo, propone el gobierno de Estados Unidos al mexicano la firma de un nuevo tratado. Para ello designa al señor Letcher como negociador, mientras Manuel Gómez Pedraza es designado por la parte mexicana. Las negociaciones inician en febrero de 1849 y finalizan en junio de 1850. El senado norteamericano lo ratifica de inmediato, mientras su contraparte mexicana debe esperar la siguiente sesión legislativa a inicios de 1851. Empero, los estadounidenses advierten una firme oposición en México a los términos del tratado.

En efecto, el 17 de enero de 1851 durante la discusión en torno a la ratificación mexicana del tratado, Letcher comenta a su secretario de Estado Webster:

La oposición a éste es violenta casi en todas partes. El clero manifiesta una hostilidad mortal hacia él, suponiendo que el objeto es introducir fuerza militar de los Estados Unidos para acabar con la religión católica y apoderarse de más territorio. [...] El ministro [Mariano Yáñez, ministro de relaciones del presidente Arista] se halla bajo la influencia de Pedraza, y se opondrá secretamente al tratado de todos modos. Pedraza en su interior está opuesto a todo tratado, y lo ha estado desde el principio. Trato de ver si consigo que el presidente nombre otro negociador en lugar de Pedraza.<sup>[33]</sup>

El general Arista confirma a Pedraza en su función de negociador plenipotenciario. Este mismo año, en su *Dictamen de la comisión especial de Tehuantepec del Senado*, Gómez Pedraza vaticina:

El gobierno estaba libre para declarar que había cesado el privilegio exclusivo y que ningún derecho quedaba a Garay por su falta de cumplimiento de las obligaciones impuestas al privilegio exclusivo que se le concedió; de este modo se evitaba que el istmo de Tehuantepec a pretexto de colonización se convirtiese en una fuerte colonia inglesa, apoyada en la intermediación de las posesiones de Belice o lo que sería todavía peor, que los derechos que creía tener Garay fueran a caer bajo el dominio, aunque solapado, del gobierno americano, al que hoy más que nunca le conviene tener un punto fácil de comunicación por el Pacífico por la adquisición de la Alta California.

De hecho, en México la dolorosa pérdida de la Alta California y de Nuevo México, precedida por la independencia de Tejas en 1836, dejó una clara lección a los diputados: una colonización anglosajona lleva rápidamente a la pérdida de los territorios colonizados. La opinión pública se opone a toda nueva cesión de soberanía. El plenipotenciario mexicano encargado por el presidente José Joaquín Herrera de la negociación del tratado sobre la "vía libre de comunicación a través del istmo de Tehuantepec para todas las naciones del mundo", Manuel Gómez Pedraza, rechaza cualquier intento de injerencia política o militar norteamericana en el istmo de Tehuantepec. Sólo accede a dejar el istmo como zona franca de todo impuesto a favor de las mercancías y gente de nacionalidad estadounidense que transiten allí, bajo una relación

estrictamente mercantil cuyos diferendos deberán ser dirimidos ante tribunales mexicanos.

Sin embargo, cuando México todavía no había ratificado el tratado sobre el canal, el 13 de agosto de 1850, el secretario de Estado estadounidense Daniel Webster se basa en un documento que los mexicanos no han suscrito para tranquilizar al señor Hargous:

He recibido la carta de Ud. fecha de ayer, y en contestación debo decirle, que en el caso de que algunos gefes mexicanos insurreccionados atacasen o amenazasen atacar los derechos de los tenedores del privilegio relativo a Tehuantepec, y de que no pudiendo el gobierno de México reprimirlos por sí mismo, pidiese el auxilio de este gobierno conforme al artículo 4º del tratado, no puede haber duda de que la fuerza de los Estados Unidos podría dirigirse contra dichos gefes, estuviesen o no al servicio del gobierno.<sup>[34]</sup>

Gracias al canal se multiplicaría el comercio no sólo con California, sino también con Asia, Australia y la costa oeste de América del sur. El gran beneficiario de la obra sería el principal puerto estadounidense sobre el golfo de México, a saber, Nueva Orleans: "Todos los productos del valle del Mississipí se pueden exportar a través del golfo hacia China, Japón, las costas occidentales de América del sur y las islas del Pacífico e importar desde los puertos de Texas para ser distribuidos a toda la costa este hasta la frontera de la 'América Británica'",<sup>[35]</sup> hoy Canadá. Este ahorro de tiempo y distancia no aprovechado hace perder mucho dinero, "con lo cual nuestro gobierno [el de los Estados Unidos] podría muy bien subvencionar la mitad de su construcción".<sup>[36]</sup> En esta imagen de prosperidad neorleanesa en ciernes, el sueño expansionista hace del golfo de México "nuestro Mediterráneo"<sup>[37]</sup> con un Gibraltar cuyos extremos son Nueva Orleans y Coatzacoalcos.

Las circunstancias que precedieron y acompañaron las negociaciones entabladas para la celebración del tratado de Tehuantepec, eran de tal manera desfavorables para su intento, que todo concurría a desgraciarlas. El asunto mismo, sus precedentes y aun la ocasión, le eran adversas. Había, y hay en México, personas que no carecen de influencia, y que reprueban decididamente la idea de la comunicación interoceánica o le ponen tales condiciones, que la hacen impracticable en la presente generación. Esta opinión coincide con todas las otras en un punto que forma su vínculo común; conviene a saber, la desconfianza en la sinceridad de la política de nuestros vecinos; desconfianza muy generalizada, y por desgracia no destituida de fundamentos bastantes para neutralizar la buena disposición de los ánimos.<sup>[38]</sup>

El 22 de octubre, Letcher refiere a Webster la conversación que sostuvo con Ramírez:

Me dijo que su gobierno había sido severa y vergonzosamente criticado por haber convenido en el tratado como se halla ahora; que sentía decir que estaba muy lejos de ser popular en su país, que él mismo había sido denunciado como un vil traidor por la parte que había tomado en él; pero que sin embargo, estaba resuelto, sin temer las consecuencias, a hacer cuanto pudiera para llevar a cabo de buena fe, una medida de tanta importancia para ambas repúblicas.

En México, el tratado es rechazado el 7 de abril de 1852 por 71 votos contra uno. La oposición al tratado provino de cuatro direcciones que concurrieron en

proteger la soberanía nacional, defendiendo sus intereses políticos, religiosos y económicos, e, inopinadamente, de una corriente antisoberanista:

1. Los nacionalistas escarmentados por la pérdida de Tejas, la guerra de castas en Yucatán donde los indios reciben la ayuda solapada de los ingleses y luego la guerra con Estados Unidos y la pérdida de más territorio.
2. La iglesia católica que teme ser desplazada en los territorios bajo control norteamericano por los protestantes.
3. Los accionistas del ferrocarril Veracruz-Acapulco que verían disminuir sus ganancias con la competencia del canal.
4. Los norteamericanos accionistas de ferrocarriles nacionales o habitantes de los estados del centro (Chicago y San Luis) que pugnan por establecer una línea ferroviaria que cruce por sus territorios y ciudades.
5. Finalmente, según una carta de Letcher del 29 de octubre de 1851: "Un número grande de los individuos que componen los diversos partidos políticos de México, se opone al tratado, esperando confiadamente que su desaprobación conduciría a un rompimiento entre ambos países, y que en tal caso, la consecuencia sería la agregación de México a los Estados Unidos".<sup>[39]</sup>

Ante la negativa del congreso mexicano, la Compañía de Nueva Orleans decide "forzar" los acontecimientos para provocar una intervención del gobierno norteamericano. Por ello

so pretexto de reconocimiento o de conducir víveres, utensilios, etcétera. Se lanzan a las aguas del istmo en cascos inútiles o de poco valor, ya para llegar a su intento, que muchas veces es el de hacer el contrabando; ya para tener ocasión de abandonar sus buques, si son descubiertos, formulando protestas de daños y perjuicios, que hacen subir a cien veces más alto que el valor de lo abandonado.<sup>[40]</sup>

### *Los neoprivilegiados: del far west al far south*

El 22 de mayo de 1851 se había declarado insubsistente el privilegio de Garay. Por lo tanto, los empresarios que habían adquirido los derechos involucrados en la graciosa concesión iniciaban un largo camino de reclamo jurídico por una indemnización de 5283000 pesos que nunca obtendrían.

El interés puesto en la vía interoceánica no se reflejaba en el avance de las obras a pesar de las grandes expectativas reseñadas. El presidente Mariano Arista se referirá al proyecto del istmo como un asunto "que nos mantiene hace mucho tiempo en un estado de penosa y alarmante incertidumbre". Refrenda el deseo de verlo realizado a pesar "de que permanece hoy enteramente suspenso".<sup>[41]</sup> El discurso preludiaba una nueva iniciativa.

Entretanto, el senado norteamericano discutía los mejores medios para hacer valer el privilegio de Garay. Hubo quienes se inclinaron por una intervención militar en México. Seward, quien después se convertiría en secretario de Estado, argumentaría que aunque Estados Unidos se apoderara sólo de los estados de Oaxaca y Veracruz, terminaría tomando todo el territorio mexicano. En ese caso, habría que decidir si los estados mexicanos se incorporarían como

estados libres a la Unión Americana o un ejército de ocupación se encargaría permanente e infructuosamente de repeler todo intento liberador. Si fuera el primer caso, los mexicanos se volverían gobernantes potenciales de la Unión. Conociendo la respuesta de antemano, preguntó a los senadores: "¿Llega a tal punto vuestra caridad, que querríais ser gobernados por cinco millones de indios mexicanos?"<sup>[42]</sup>

El asunto de Tehuantepec era, en los Estados Unidos, el tema que permitiría expresar las cada vez más enconadas disputas entre esclavistas sureños y antiesclavistas del norte. Los primeros tenían mayor interés en el paso interoceánico puesto que Nueva Orleans se convertiría en el faro del mediterráneo norteamericano y, por ello, estaban dispuestos a una acción como la efectuada en 1846-1847. Los segundos, en cambio, aunque también apostaban por una vía que uniera el este y el oeste estadounidenses, se inclinaban por la construcción de ferrocarriles intercontinentales porque ello no comportaba ninguna preeminencia para los sureños, amén de ser ellos los productores del material rodante y de los rieles.

Pocos meses después del discurso de Mariano Arista, el gobierno lanza una convocatoria el 14 de mayo de 1852 para realizar la ansiada y pospuesta obra:

Art. 1º. El gobierno celebrará una contrata o promoverá la formación de una Compañía de nacionales, que serán preferidos en ambos casos, de extranjeros, o bien de unos y otros, para abrir por canal, camino de hierro o carretera, una vía de comunicación entre los mares Atlántico y Pacífico por el istmo de Tehuantepec. El gobierno no podrá ejecutar el convenio que hiciere sin que antes haya sido aprobado por el congreso general.

Art. 2º. Que la contrata que celebre no tenga cláusula que pueda favorecer, por los derechos que conceda, reclamaciones de los gobiernos extranjeros contra la república ni menoscabar en nada el pleno y espedito ejercicio de su soberanía en el espresado istmo de Tehuantepec.

Cinco empresas presentan proyectos y en dos de ellas aparecerán nombres vinculados al quehacer público y político. La oferta de la Compañía Guanajuatense aparece firmada por Gregorio Mier y Terán, José María Godoy, José María Marmolejo y Octaviano Muñoz Ledo. La de la Compañía Mista (sic) para la apertura del istmo de Tehuantepec por A. G. Sloo, el principal accionista de ciudadanía estadounidense, Ramón Olarte, Manuel Payno y José Joaquín Pesado.<sup>[43]</sup> Ésta será la triunfadora y recibirá jugosas concesiones a partir de 1853. Entre otras, "el gobierno concede a la compañía el terreno necesario para la carretera y ferrocarriles, muelles, diques, almacenes [...], pero si las tierras del dominio público no fueren suficientes para todas las atenciones, se tomará del de los particulares, indemnizando a los dueños".<sup>[44]</sup>

Pero durante la revisión de las licitaciones sobre "esta cuestión esencialmente política, cuya solución decide de la suerte futura del país",<sup>[45]</sup> en el senado el 27 de diciembre de 1852, Valentín Gómez Farías emprende una encendida denuncia de la Compañía Mixta:

Mas si a pesar de la comunicación interoceánica, libre y franca para todas las naciones del globo, los hombres del norte se han de arrojar sobre los pueblos del Mediodía, los protestantes han de dominar a los católicos, y los armadores de buques no se han de contentar con que pasen los suyos por el istmo de Tehuantepec, sino que han de buscar su hermoso clima para fijarse en él, y disfrutar de sus delicias y de su sol brillante; si tal es nuestro destino señalado allá en los de la Providencia para que la civilización dé vuelta al mundo, ¿de qué nos serviría entonces que la Compañía fuera mixta, abriese la comunicación, respondiera ante los tribunales en cualquier pleito, pagara cualesquiera indemnización, y terminara, si tanto es su poder, cualquiera cuestión con los Estados Unidos? ¿Pues qué por sólo ser mixta la Compañía, contestar pleitos y terminar diferencias, se extingue el instinto del hombre del norte, se aniquila el principio protestante, y se extingue el interés mercantil de los banqueros y armadores de buques? El espíritu de ambición será el mismo; vivos quedarán los ejemplos de la historia y las lecciones de la experiencia, y el fatídico presagio de la Compañía mixta se cumplirá. "México debe ser aniquilado por la usurpación y la ambición del pueblo vecino por causas que no son ni el odio ni el espíritu de conquista", sin que pueda librarnos el privilegio de la Compañía mixta, "de la suerte que Dios ha deparado a los habitantes que colocó en esta parte de la tierra".<sup>[46]</sup>

En enero de 1853 renuncia el presidente Arista, quien se había empeñado en lograr la ratificación del tratado.<sup>[47]</sup> Le sucede -en interinato- Juan Bautista Ceballos mientras regresa de su exilio Antonio López de Santa Anna para asumir de nuevo la presidencia de la república. Este último decreta el 29 de mayo la creación del Territorio de Tehuantepec y poco después destierra al exgobernador de Oaxaca, Benito Juárez, quien se exilia, con numerosos liberales, en Nueva Orleans de octubre de 1853 a junio de 1855.

Este ir y venir presidencial en la capital del país, donde se concentra el ejército en apoyo de Santa Anna, debilita la defensa de la frontera norte. Expediciones filibusteras norteamericanas y francesas, así como invasiones apaches y comanches, asuelan los estados de Sonora, Chihuahua, Coahuila y Tamaulipas. "La ocasión exige se diga, que los indios encuentran favor y protección en el territorio americano, porque allí venden el fruto de sus robos, recibiendo en cambio armas", se queja el ministro de Relaciones José Fernando Ramírez.<sup>[48]</sup>

De hecho, la vigilancia de esta nueva frontera, definida por el Tratado de Guadalupe Hidalgo en 1848, quedaba a cargo del gobierno estadounidense. En el artículo 11 se estipulaba que

Reconoce el gobierno de los Estados Unidos que las tribus salvajes que ocupan el territorio cedido por México quedaban para lo futuro bajo su exclusiva autoridad; porque quedó solemnemente convenido, que el mismo gobierno contendría sus incursiones por medio de la fuerza, siempre que así fuera necesario, y que cuando no pudiera contenerlas, castigaría y escarmentaría a los invasores, exigiéndoles además, la debida reparación.<sup>[49]</sup>

En 1853, no sólo los indios invaden Chihuahua, sino las fuerzas regulares del gobernador de Nuevo México, quien declara la anexión del territorio de La Mesilla para el paso del ferrocarril. Con su frontera convertida en una coladera, Santa Anna, siempre necesitado de dinero, opta por aceptar los hechos y vender La Mesilla a Estados Unidos. Por ello se negocia un tratado cuyo proyecto del 13 de diciembre de 1853 entre los plenipotenciarios Gadsten y Bonilla prevé que el artículo 2º cancela el artículo 11 del Tratado de Guadalupe

Hidalgo: ya no se puede reclamar indemnizaciones por las incursiones indias. El 3° otorga 15 millones de dólares por la venta y cancela con esta suma todas las reclamaciones de los mexicanos fronterizos, así como los reclamos estadounidenses pendientes por el *privilegio de Garay*. Es preciso recordar que México había declarado inexistente este privilegio desde 1851.

Después de pasar a revisión en Estados Unidos, se rebaja la venta a 10 millones y se suprime la mención del privilegio de Garay porque el artículo 8° ratifica la construcción de un "camino de madera y de un ferrocarril en el istmo de Tehuantepec", además

Los Estados Unidos tendrán derecho de transportar por el istmo por medio de sus agentes y en valijas cerradas, las malas de los Estados Unidos que no han de distribuirse en la extensión de la línea de comunicación, y también los efectos del gobierno de los Estados Unidos y sus ciudadanos que sólo vayan de tránsito y no para distribuirse en el istmo, estarán libres de los derechos de aduana u otros. [...] No se exigirá pasaportes. Los dos gobiernos celebrarán un arreglo para el pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados Unidos que este gobierno tenga ocasión de enviar de una parte de su territorio a otra situadas en lados opuestos del continente.<sup>[50]</sup>

Este tratado leonino será ratificado por México el 20 de julio de 1854 y ampliado por el Tratado McLane-Ocampo en 1859, como veremos más adelante.

Los despilfarros de Santa Anna exacerban a los caudillos provincianos, quienes se rebelan en marzo de 1854 cuando el general Juan Álvarez e Ignacio Comonfort declaran en el Plan de Ayutla la guerra al presidente. Los liberales exiliados lo secundan. En agosto de 1855 ganan los partidarios de la revolución de Ayutla. En 1856 se convoca a un congreso constituyente para elaborar una nueva Constitución que proclame la libertad religiosa, de educación y de pensamiento. De nueva cuenta se reacomodan los límites territoriales de la geografía mexicana: Juárez impugna la creación del territorio de Tehuantepec y reclama su devolución al estado de Oaxaca. La cuestión de Tehuantepec sigue candente en la política mexicana ya que los diputados constituyentes dedican las sesiones del 12 al 22 de diciembre a la discusión de la confirmación o supresión del Territorio de Tehuantepec. El diputado por Juchitán, García Granados, y José María Mata por Veracruz, defienden acaloradamente el estatuto de Tehuantepec como territorio federal, es decir, administrado directamente por el gobierno federal, en contra del diputado Nicolás Rojas, representante del gobernador Benito Juárez de Oaxaca, quien reclama la devolución de Tehuantepec a Oaxaca. Incluso, en una de las discusiones el diputado Gamboa en defensa de la soberanía del estado de Oaxaca sobre el istmo denuncia la cesión de parte del territorio a la casa Jecker:

Si se pierde el territorio, si en vez de promover empresas de colonización se regala a los extranjeros y no a colonos, sino a especuladores que después susciten conflictos, ésta no es culpa de los estados, sino del gobierno general. En vez de llamar colonos, se ha cedido la mayor parte del Territorio de Tehuantepec a la casa de Jecker, en recompensa de sus descubrimientos, como si se tratara de desiertos de la África.<sup>[51]</sup>



Ignacio Ramírez teme que "si este negocio no se resuelve consultando el interés nacional, Tehuantepec sea antes de mucho posesión de los Estados Unidos, quedando perdido para México".<sup>[52]</sup>

La geografía política de México sigue siendo variable. Finalmente, para la navidad de 1856 se rechaza la creación de nuevos estados y se devuelve el istmo de Tehuantepec a los estados de Tabasco (Huamanguillo), Veracruz (Acayucan) y Oaxaca (Juchitán y Tehuantepec).

El liberal Comonfort es electo presidente de México, pero la Ley Juárez de 1855 que decreta la abolición de los *fueros* eclesiásticos y militares al proclamar la igualdad de todos los ciudadanos ante la ley, así como la Ley Lerdo de 1856 que pone en venta los bienes raíces de la iglesia, lo mismo que la libertad religiosa inscrita en la nueva Constitución (votada el 5 de febrero de 1857), enardecen al ejército y a la iglesia, quienes promueven un golpe de estado conservador al que adhiere Comonfort. Se desconoce la Constitución y, por lo tanto, la joven república constitucionalista queda aparentemente descabezada. Sin embargo, los hombres de Ayutla resisten y la presidencia recae en el presidente de la Suprema Corte de Justicia, es decir, en Benito Juárez, quien asciende a la primera magistratura de la nación mientras Comonfort se mantiene también en el puesto. Así se inicia el año de 1858 con una doble presidencia. El gobierno conservador nombra a Zuloaga presidente en la ciudad de México, mientras los liberales, fieles a la república constitucionalista y a Juárez, se instalan en Veracruz, principal fuente de ingresos fiscales del estado.

Estalla la guerra civil. Los europeos apoyan al gobierno conservador, mientras que Estados Unidos ve la oportunidad de afianzar sus intereses mercantiles y territoriales en México, apuntalando al gobierno de Juárez ya que le queda claro que la iglesia católica mexicana se opondría a cualquier soberanía estadounidense en México. Juárez necesita reconocimiento internacional y apoyo financiero. Se lo ofrece Estados Unidos a cambio de un nuevo tratado. Melchor Ocampo queda encargado de negociarlo con el plenipotenciario McLane. Los vecinos del norte sienten apetito no sólo por Tehuantepec, sino por la Baja California y Sonora con un derecho de paso de Matamoros a Mazatlán, incluyendo a Monterrey. Juárez rechaza cualquier anexión de territorio por parte de Estados Unidos, pero no niega la cesión de soberanía en los corredores Matamoros-Mazatlán y Coatzacoalcos-Tehuantepec. En efecto, el artículo 1º del tratado estipula la cesión a perpetuidad del derecho de tránsito por el istmo de Tehuantepec; el artículo 2º asegura la neutralidad del mismo; el 3º refrenda la libertad de tránsito para cualquier nación. El artículo 4º trata de la construcción de puertos en Coatzacoalcos y Salina Cruz; el 5º autoriza a Estados Unidos a emplear la fuerza para proteger sus bienes si México no lo hace; el 6º asegura el libre tránsito militar, mientras el artículo 7º "cede a perpetuidad el derecho de tránsito desde las ciudades de Camargo y Matamoros, por Monterrey hasta el puerto de Mazatlán con los mismos derechos que para Tehuantepec [...] reservándose siempre para sí la república mexicana el derecho de soberanía", pero prohíbe el paso de armas y tropas por el camino del norte. El 9º asegura la libertad religiosa, con permiso de

construir iglesias protestantes, en estos territorios y, por último, el artículo 10° otorga un pago de 4 millones por estos derechos.<sup>[53]</sup> Es así como para salvar los principios republicanos y evitar la intervención monárquica, se deja la soberanía en prenda. Para evitar mayor codicia de Estados Unidos y detener su apetito expansionista, los liberales creen saciarlo soltando Tehuantepec y el corredor norteño. El historiador Ralph Roeder en su libro *Juárez y su México* comenta:

Hasta donde se pudiera asegurar el porvenir con garantías legales, éstas existían; pero resultaba evidente que las salvaguardias legales pesaban poco contra las leyes del progreso económico y de la expansión imperialista; y al aplicar el privilegio limitado a derechos de paso adquiridos en perpetuidad, era ineludible la inferencia de que se había concertado un pacto de servidumbre indefinida, y que la perspectiva de tropas norteamericanas patrullando el territorio mexicano pareciera la marcha de una línea de hormigas laboriosas corriendo eternamente, y con intuición infalible, hacia su destino manifiesto. Y como si eso fuera poco, un artículo complementario hacía extensivos los privilegios policiales a las fronteras de los dos países. [...] Las líneas trazadas en las extremidades meridionales y septentrionales de México delimitaban un triángulo magnético destinado -como ya se lo había anunciado desde el Capitolio de Washington- a transmitir una corriente penetrante al pueblo encerrado, permeándolo, modificándolo, y norteamericanizándolo; y puesto que las rutas comerciales determinan la marcha de la historia, y la bandera sigue y persigue al mercado, la concesión de los tránsitos era una invasión de la integridad nacional más peligrosa que la cesión directa de una fracción remota y deshabitada del territorio nacional. Lo reprobable del tratado no era, en realidad, la protección de los tránsitos, sino los tránsitos mismos.<sup>[54]</sup>

El gobierno mexicano firma el tratado el 14 de diciembre de 1859. En un principio, los abolicionistas norteamericanos asociaban la figura de Juárez con una lucha de liberación de una raza oprimida comparable a la campaña en contra de la esclavitud. En esta óptica, los terratenientes sureños de Estados Unidos se asemejaban a los hacendados españoles y criollos de México. Pero pronto, al analizar el tratado, cayeron en la cuenta del tremendo apoyo que éste representaba para el sureño presidente Buchanan: los puertos del sur de la Unión Americana y una posible extensión de la esclavitud en los territorios comprados a México.

El tratado cayó como una manzana de la discordia entre los dos partidos que se disputaban el poder,

Y los republicanos aprovecharon el texto para combatir la reelección de Buchanan y desalojar a los demócratas del poder que habían detentado sin interrupción desde la guerra con México. El *New York Tribune*, órgano republicano, encabezó el ataque con un artículo de fondo denunciando los fines inconfesables del tratado. "El país entero debe comprender la cuestión en todos sus aspectos, antes de que el gobierno se comprometa al cambio radical que se propone en nuestras relaciones con aquella enorme y podrida masa de civilización malparida. Sea que las consecuencias que nos esperan, conforme al nuevo ajuste de nuestras relaciones internacionales con aquel país serán la anexión de sus relativamente despobladas provincias, cayendo en nuestras manos en masas desintegradas, tan rápidamente como podemos cubrirlas con la esclavitud; sea que nos lleguen en la forma de la absorción fácil del área ya cubierta con la población levítica, bastarda, pigmea y semisalvaje, poco nos importa desde el punto de vista nacional. Tanto el uno como el otro sería un arreglo perjudicial y preñado de malas consecuencias".<sup>[55]</sup>

En víspera de la guerra de secesión, el senado norteamericano rechaza el tratado por 27 votos en contra y 18 a favor, para no verse implicado en posibles complicaciones militares fuera del país.

En México, el tratado fue duramente criticado por algunos ya que la anexión de los territorios norteños a Estados Unidos era un acontecimiento todavía cercano. Su fantasma rondaba en la memoria.<sup>[56]</sup>

Sin embargo, las concesiones para la construcción del paso interoceánico prosiguieron. En octubre de 1866, es decir, durante los años de la intervención francesa, Juárez desde la ciudad de Chihuahua decreta el vencimiento del privilegio de la Louisiana Tehuantepec Company otorgado en 1857. De esta manera respondía a la propuesta de Henry R. de la Reintrie, representante y socio de la Tehuantepec Transit Company, de llevar a cabo la construcción de una línea ferroviaria y el tendido del cableado telegráfico desde el golfo de México hasta el puerto de la Ventosa a través del istmo.<sup>[57]</sup> Los términos de la nueva concesión otorgada por Juárez eran semejantes a los de los *privilegios* anteriores, es decir, el derecho a ocupar los terrenos a lo largo de la línea y el de tomar gratuitamente de los terrenos de dominio público todos los materiales necesarios para la construcción. Asimismo, se establecía la exención de impuestos por sesenta años.<sup>[58]</sup>

El antiguo privilegiado, Hargous, no cesó en su empeño por recuperar los favores de antaño. Solicitó la protección del gobierno estadounidense el cual se negó a brindársela. Se dirigió entonces al archiduque Maximiliano, quien refrendó la concesión. El hecho de haber pedido la intervención del invasor fue suficiente para que su caso se considerara definitivamente perdido en el momento de la victoria juarista sobre el ejército francés.

Recién en 1894, en plena era porfiriana, después de caducas y renovadas concesiones, los 303 kilómetros de vía férrea serán inaugurados. Poco tiempo después, el gobierno celebrará un nuevo contrato para la reconstrucción del ferrocarril de Tehuantepec.<sup>[59]</sup> El nuevo beneficiario era Pearson quien se convertiría, a partir de los primeros años del nuevo siglo, gracias al (re) descubrimiento de yacimientos en Veracruz, en dueño de un imperio petrolero.

## **Conclusión**

Espejo del México decimonónico, el istmo de Tehuantepec concentró a lo largo de tres décadas todas las contradicciones de un país incluido en los planes de expansión de las potencias consolidadas y emergentes de la época así como en los proyectos de engrosamiento de fortunas de capitalistas nacionales y extranjeros. Tierra de ensueño y tierra de rápida acumulación de riqueza, de depredación y saqueo, la obra, pospuesta durante cincuenta años, se completó en el istmo cuando el interés por el paso transoceánico ya se había desplazado hacia Panamá.

Ciento cincuenta años después la región es central en un plan cuya autoría muchos analistas atribuyen a Washington y no a los gobiernos de los países

involucrados. El Plan Puebla-Panamá implica tanto la consolidación del eje este-oeste de la expansión estadounidense como la del eje norte-sur en un área que concentra una de las mayores diversidades bióticas del planeta. Los usos actuales de dicha diversidad eran impensables para Gaetan Moro, Carrillo de Albornoz y tantos otros que recorrieron el istmo y lo describieron minuciosamente a mediados del siglo XIX, pero estaban en lo cierto cuando se percataron de la riqueza del lugar.

En un trabajo reciente, al enumerar las tres principales ventajas de la región, atractivas para el capital privado nacional y extranjero, se destaca: "1] La ubicación estratégica de la región; 2] la disponibilidad de mano de obra barata, y 3] la existencia de recursos abundantes y diversos".<sup>[60]</sup> Una somera comparación entre las razones que arguyeron los hombres del XIX para construir en Tehuantepec un paso interoceánico y los tres puntos mencionados revela la permanencia y continuidad de los proyectos aun si fueron interrumpidos a lo largo del siglo XX. Entonces, tal vez sea legítima la pretensión de algunos historiadores que insisten en que el siglo XXI será más parecido al XIX que a la centuria que acaba de finalizar. Recordemos para abonar tal hipótesis que en 1848 Gómez Pedraza advirtió que "Los americanos del norte se extenderán hasta el istmo de Panamá si no se les cierra el camino".<sup>[61]</sup> ¿Estaremos viviendo la realización de su profecía?

Para citar la versión impresa de este documento:

Rajchenberg E., Héau-Lambert C. En la antesala del Plan Puebla-Panamá: Tehuantepec en el siglo XIX, *Chiapas*, núm. 14, México: IIEc, UNAM-Ediciones ERA, 2002, pp. 31-58. ISBN: 968-411-604-7.

---

## Notas:

- [1] Ver Pierre-Luc Abramson, *Las utopías sociales en América Latina en el siglo XIX*, Fondo de Cultura Económica, México, 1999.
- [2] Citado en *Dictamen de la Comisión Especial de Tehuantepec del Senado*, O'Sullivan impresor, México, 1851, p. 5.
- [3] José María Luis Mora, *México y sus revoluciones* [1836], citado en Andrés Lira, *Espejo de discordias*, Secretaría de Educación Pública, México, 1984, p. 134.
- [4] Francisco Molinos del Campo, Gefe Supremo Político de esta Ciudad y su Provincia, México, 29 de octubre de 1823 (mar del sur es el nombre que en la época recibe el océano Pacífico).
- [5] Decreto del 29 de mayo de 1853, Biblioteca Nacional, Colección Lafragua, exp. 520.
- [6] *Colonie du Guazacoalco dans l'État de Vera-Cruz au Mexique. Projet de société en commandite par actions*, Imprenta J. Tastu, París, 1828.

- [7] José María Lafragua, "Memoria de la primera Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos leída al Soberano Congreso Constituyente en los días 14, 15 y 16 de diciembre de 1846", Imprenta de Vicente García Torres, México, 1847, p. 80.
- [8] Lucas Alamán extendía la importancia geoestratégica de Tehuantepec al equilibrio de fuerzas mundiales y sus colonias: "La existencia de México como nación independiente, bajo un pie respetable, es lo único que puede asegurar a España la conservación de la isla de Cuba y Puerto Rico, a la Inglaterra la de la Jamaica y demás Antillas, y lo que es más, lo que afianza a esta última sus posiciones, su influjo y su poder en la India, hacia donde dirigían sus proyectos los que siendo dueños de toda la extensión de costas del Pacífico desde Californias hasta Tehuantepec y de todo lo demás que quieran ocupar hasta Panamá, tengan una marina numerosa que domine en toda la extensión de mares que separan el continente americano del de la Asia, habiendo practicado una comunicación con el golfo de México por Tehuantepec" (Lucas Alamán, *Historia de México*, en Andrés Lira, *Espejo de discordias*, op. cit., p. 175).
- [9] Citado en José Fernando Ramírez, *Memorias, negociaciones y documentos para servir a la historia de las diferencias que han sucitado (sic) entre México y los Estados Unidos, los tenedores del antiguo privilegio, concedido para la comunicación de los mares Atlántico y Pacífico por el istmo de Tehuantepec*, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, p. 346 (en la transcripción de textos se conserva la grafía original).
- [10] Gaetan Moro, *Reconocimiento del istmo de Tehuantepec practicado en los años 1842 y 1843*, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1844, p. 5 (en cursivas en el original).
- [11] *Argumento presentado por Simon Stevens*[presidente de la Compañía del Ferrocarril y Canal de Tehuantepec] *a la Comisión del Canal Interoceánico*, Nueva York, 1872, p. 9.
- [12] *Observations in Relation to a Communication Between the Atlantic and Pacific Oceans, Through the Isthmus of Tehuantepec*, R. Craighead Printer, Nueva York, 1849, p. 127.
- [13] Charles Basseur, *Viaje por el istmo de Tehuantepec, 1859-1860*, Fondo de Cultura Económica-Secretaría de Educación Pública, México, 1981, p. 34.
- [14] Al referirse al maíz, Basseur comenta que "las tierras más fértiles rinden hasta trescientos y cuatrocientos por uno; y las de menor rendimiento, hasta sesenta y ochenta" (ibid., p. 63).
- [15] Informe de J. J. Williams en *Camino carretero, camino de fierro y canal por el istmo de Tehuantepec*, Sociedad de Geografía y Estadística, Imprenta del Gobierno en Palacio, México, 1870, p. 8.
- [16] S. A. de Cardona, *The Interoceanic Canal of Mexico*, Tipografía J. I. Guerrero, México, 1903, p. 18. El texto anónimo citado arriba señala que "todo el que conozca la naturaleza de su clima, la fertilidad de su suelo, sus ricas y variadas producciones y sus grandes recursos metálicos, verá necesariamente en ellos la base del vasto y lucrativo tráfico".
- [17] J. J. Williams, *Camino carretero, camino de fierro y canal por el istmo de Tehuantepec*, op. cit., p. 15.
- [18] El optimismo nacional de esos años como conciencia epocal fue llamado por Cosío Villegas "'riqueza legendaria de México', propalada por los extranjeros desde los conquistadores hasta Alexander von Humboldt" (Charles Hale, *El liberalismo mexicano en la época de Mora, 1821-1853*, Siglo XXI, México, 1972, pp. 260-61).
- [19] Ver John Tutino, *De la insurrección a la revolución en México*, Era, México, 1990.

- [20] William H. Prescott, *Correspondencia mexicana (1838-1856)*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 2001. El señor Adalid era dueño de las mayores haciendas pulqueras del valle de México.
- [21] "Manifiesto del ciudadano Juan Álvarez a los pueblos cultos de Europa y América", Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1857, p. 39.
- [22] Se ha calculado que los préstamos se realizaban a tasas cercanas a 75% anual, mientras que las utilidades de una inversión productiva ascendían en la mejor de las eventualidades a 10%.
- [23] La biografía económica de algunos de los empresarios citados se encuentra en Ciro Cardoso (coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México. Siglo XIX, Siglo XXI*, México, 1978.
- [24] En vísperas de la intervención francesa, Antonio Escandón recibe el jugoso "privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de fierro desde el puerto de Veracruz hasta Acapulco ó cualquier otro puerto que elija del Mar Pacífico". Por este medio, el próspero capitalista recibe "libre de toda retribución y en propiedad perpétua" todos los terrenos necesarios para la construcción del camino, oficinas, almacenes, talleres y habitaciones. Asimismo, le pertenecerán todos los yacimientos minerales encontrados en las obras del camino y no pagará impuestos por un periodo de 50 años ("Decreto del presidente Benito Juárez", Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, 5 de abril de 1861).
- [25] Probablemente se trata del cónsul estadounidense en Minatitlán mencionado por Charles Brasseur quien viaja a Tehuantepec en esos años.
- [26] Isaac Manuel Ávila, *Algunas reflexiones sobre el privilegio para el corte de maderas concedido por el Supremo Gobierno a D. A. C. Allen en 12 de abril de 1859*, Imprenta de Rafael Pedrera, Mérida, 1861, p. 6.
- [27] El artículo 6º del decreto del 2 de marzo concede: "A 50 leguas de cada lado del tránsito de comunicación, es permitido a todo extranjero adquirir propiedad raíz y dedicarse a todo género de industria sin exclusión de la minera. Aquel territorio será la patria de cuantos vengan a radicarse en él, con sujeción a las leyes de la república". Los siguientes artículos advierten que no se cobrarán impuestos a la compañía por cincuenta años, ni se cobrarán derecho de fletes ni tránsito ("La cuestión de Tehuantepec", *El Siglo XIX*, 27 de noviembre de 1852, Colección Lafragua, exp. 84).
- [28] De este personaje se dirá posteriormente, para exhibir su comportamiento poco honorable, que además de ser abogado de la empresa Garay, fungía como secretario de Lucas Alamán quien era director de la junta de industria. Cuando éste fue cesado, Gálvez asumió el fomento a la industria y a la colonización, "quedando en posición de influir en la colonización de las consabidas diez leguas de terreno mercedadas a D. José Garay para cada lado del camino al través del istmo de Tehuantepec" (Manuel Payno, Ramón Olarte y José Joaquín Pesado, *La cuestión de Tehuantepec*, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1852, p. 47).
- [29] José Fernando Ramírez, *Memorias, negociaciones y documentos...*, op. cit., p. 141.
- [30] Ver el desarrollo de la conflictiva relación Estados Unidos-Gran Bretaña en Agustín Cué Cánovas, *Juárez. Los Estados Unidos y Europa. El tratado McLane-Ocampo*, Grijalbo, México, 1970.
- [31] En 1866, Seward, secretario de Estado estadounidense, escribe que "yo tenía muy claro que por muchos años el establecimiento de una vía de tránsito a través de Tehuantepec ha sido el proyecto preferido del gobierno americano [...] y que una muy importante suma de dinero había sido ofrecida al gobierno mexicano por el presidente Polk" (Carta

a Mr. Marshall O. Roberts, Departamento de Estado, Washington, 7 de diciembre de 1866). Oportunamente la autoridad civil de Oaxaca lo advirtió en plena guerra: "Es necesario no perder de vista que nuestros invasores han fijado la suya en el istmo de Tehuantepec para realizar allí un vasto proyecto" (Francisco Ortiz de Zárate, vicegobernador del poder ejecutivo del estado de Oaxaca, Oaxaca, 1847, p. 11).

- [32] Una vastísima tabla comparativa puede encontrarse en S. A. de Cardona, *The Interoceanic Canal of México*, op. cit.
- [33] José Fernando Ramírez, *Memorias, negociaciones y documentos...*, op. cit., p. 212.
- [34] Ibid., p. 180.
- [35] Ibid., p. 16.
- [36] Informe en J. J. Williams, *Camino carretero, camino de fierro y canal por el istmo de Tehuantepec*, op. cit., p. 15.
- [37] Ibid.
- [38] José Fernando Ramírez, *Memorias, negociaciones y documentos...*, op. cit., p. 303.
- [39] Ibid., p. 369.
- [40] Ibid., p. 396.
- [41] Mariano Arista, Discurso pronunciado por el Ecsmo. Sr. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos en la apertura de las sesiones ordinarias del Congreso General, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1º de enero de 1852, pp. 11-12.
- [42] Agustín Cué Cánovas, *Juárez. Los Estados Unidos y Europa. El tratado McLane-Ocampo*, op. cit., p. 79.
- [43] Fue ministro de Relaciones en 1838 cuando desterró a Valentín Gómez Farías.
- [44] Celebración de contrato para la apertura del istmo de Tehuantepec entre los socios de la Compañía Mixta, febrero de 1853.
- [45] "La cuestión de Tehuantepec en la cámara de senadores", *El Siglo XIX*, 24 de diciembre de 1852.
- [46] Francisco Zarco, *Crónica del Congreso Extraordinario Constituyente (1856-1857)*, El Colegio de México, México, 1957, p. 993.
- [47] El 22 de octubre de 1850, Letcher escribía a su gobierno: "Acabo de tener el honor de recibir un recado de parte del general Arista, suplicándome diga a Ud. que él espera ser el futuro presidente de esta república, y que en tal caso no debe Ud. temer se rehúse que los Estados Unidos faciliten la fuerza necesaria para proteger la obra, si se concluye el tratado. Se procurará, dice, que Ud. quede enteramente satisfecho" (citado en José Fernando Ramírez, *Memorias, negociaciones y documentos...*, op. cit., p. 202).
- [48] Ibid., p. 443.
- [49] Ibid., p. 442.
- [50] Benito Juárez, *Documentos, discursos y correspondencia*, selección y notas de Jorge Tamayo, 12 vols., Secretaría del Patrimonio Nacional, México, 1965, t. III, pp. 310-15.
- [51] José Fernando Ramírez, *Memorias, negociaciones y documentos...*, op. cit., p. 847.
- [52] Ibid., p. 846.
- [53] Benito Juárez, *Documentos, discursos y correspondencia*, cit.

- [54] Ralph Roeder, *Juárez y su México*, Fondo de Cultura Económica, México, 1972, p. 329.
- [55] *Ibid.*, p. 341.
- [56] "Es imposible que los mexicanos hayan olvidado la rebelión de los colonos americanos en Tejas cuyas consecuencias fueron la usurpación no sólo de todo ese territorio por la raza anglosajona, sino de los de la Alta California y Nuevo México. ¿Qué seguridad han dado los Estados Unidos de que usarán y no abusarán del privilegio, de la manera que entonces abusaron? [...] Glorioso será siempre sucumbir en la lucha; pero entregarse maniatado al poder del enemigo pérfido, será ante el mundo un comportamiento de perdurable infamia" (*Los mexicanos y su país*, Nueva Orleans, abril de 1860. El comentario reproducido corresponde al traductor al español cuyas siglas son J. de la P.).
- [57] Henry de la Reintrie había recibido previamente una carta de Charles Knop, presidente de la compañía, para que intercediera en su favor ante el presidente Juárez indicando que la empresa "está compuesta por hombres influyentes, amigos de la causa del partido liberal en México", por lo cual "esperamos que nuestra propuesta recibirá su consideración favorable" (Carta de Charles Knop a De la Reintrie, Washington, 15 de mayo de 1866).
- [58] Reproducido en *Message of the President of the United States of January 29, 1867, Relating to The Present Condition of Mexico*, Government Printing Office, Washington, 1867.
- [59] Ver Agustín Cué Cánovas, *Juárez. Los Estados Unidos y Europa. El tratado McLane-Ocampo*, op. cit., p. 212.
- [60] Ana Paula de Teresa, "La modernización sin sus pobladores. Del megaproyecto del istmo al Plan Puebla-Panamá", *Universidad de México*, n. 612, Universidad Nacional Autónoma de México, México, junio de 2002, p. 30.
- [61] Citado en Laura Solares Robles, *Una revolución pacífica. Biografía política de Manuel Gómez Pedraza*, Instituto Mora, México, 1996, p. 228.