

9
29



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

**LOS PROBLEMAS DEL TRANSITO POR TEHUANTEPEC.
CONCESIONES Y TRATADOS 1842-1853.**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADA EN HISTORIA
PRESENTA



MARIA DE LOS ANGELES GALLEGOS
COORDINACION DE HISTORIA

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

	Págs.
Introducción	1
Cap. I	
Consideraciones geográficas	6
1. Generalidades	
2. Hidrología	
3. Provincias bióticas	
4. Estudios geográficos en el siglo XIX	
Cap. II	
Primeros intentos por abrir la ruta	18
1. Interés recíproco anglo mexicano	
2. Negociaciones efectuadas a partir de 1824	
Cap. III	
La concesión a Garay: obligaciones y privilegios	52
Cap. IV	
Ingleses y norteamericanos en el proyecto	81
1. La cesión a Manning y Mackintosh	
2. El traspaso a Hargous	
Cap. V	
La firma de los tratados y la disputa diplomática	109
Conclusiones	143
Bibliografía	148

INTRODUCCION

México y los Estados Unidos estuvieron vinculados en el siglo XIX no sólo por una extensa frontera, sino también por una intensa interrelación que nació de su vecindad y de sus respectivos intereses, uno por integrarse en una entidad política, otro por extenderse y afianzarse territorialmente, uno por sostenerse en el papel de nación independiente, otro por crecer y buscar los medios para sostener ese crecimiento. Ello motivó que las relaciones entre ambos países estuvieran cargadas de intereses contrapuestos, y que desde el inicio de esa convivencia aparecieran claramente perfilados los rasgos que caracterizaron dicha relación: por parte de los Estados Unidos el afán de conseguir ventajas -territoriales, de comunicación-, por parte de México la desconfianza y el recelo hacia el desarrollo de la joven potencia.

El crecimiento territorial de los Estados Unidos no se detuvo con los arreglos territoriales concertados con Francia, España e Inglaterra, pues la república norteamericana buscaba afanosamente llegar al Pacífico. La derrota impuesta a México significó alcanzar ese objetivo, y esto conllevó el problema de buscar las vías de acceso a esa región.

Si bien el proyecto de construir vías interoceánicas en Centroamérica apareció tan pronto como este territorio alcanzó su independencia, motivado por los intereses británicos, fue a partir de este momento cuando las zonas ístmicas cobraron mayor relevancia para el gobierno norteamericano, especialmente Tehuantepec.

El gobierno de México, al igual que los de Centroamérica, tuvo presente la idea de aprovechar el istmo de Tehuantepec para construir una vía que conectara ambos océanos, y fue en 1842, durante una de las presidencias de Santa Anna cuando se expidió la primera concesión para llevar a cabo la comunicación interoceánica. La concesión a Garay, tras varias prórrogas tomó un curso -hacia el año de 1849- que alarmó al gobierno mexicano: la cesión quedó en manos de norteamericanos, con lo que Tehuantepec se convirtió en un importante asunto diplomático.

El presente trabajo tiene como objetivos ubicar el contexto en que aparece por primera vez en México, el proyecto de construir una vía interoceánica en Tehuantepec; analizar los propósitos de la concesión a Garay y comprender cómo los intereses del gobierno norteamericano convirtieron el asunto de la concesión a un particular en un problema diplomático que prácticamente llevó a los dos países a una confrontación.

Se intenta seguir la trayectoria de la concesión a Garay a partir de la fecha de su expedición hasta la firma del Tratado de la Mesilla, en 1853. Esto, porque se considera que esta convención cerró el empeño de los Estados Unidos por obtener del gobierno mexicano, el reconocimiento de la validez de la concesión decretada en 1842, en manos del empresario norteamericano Harzous, ya que el tratado aludía a la concesión a favor de A. G. Sloo.

Quien elija como objeto de estudio los problemas diplomáticos relativos al tránsito por Tehuantepec en el siglo XIX, encon-

trará que las fuentes son abundantes, pues no sólo dispone del material impreso, que es generoso, sino que además cuenta con el acervo que se localiza en el Archivo Histórico "Genaro Estrada" de la Secretaría de Relaciones Exteriores, material necesario para analizar la mayor parte de los aspectos relativos a la cuestión de Tehuantepec.

En nuestro caso se utilizaron tanto obras contemporáneas al desarrollo del problema como los expedientes relativos a Tehuantepec que se encuentran en el mencionado archivo, y en el manejo de estas fuentes se tuvo que tener siempre presente los objetivos propuestos, ya que los documentos consultados nos sugerían otros temas. Así, se tuvo que dejar de lado un tema que, si bien cronológicamente se inscribe en el período estudiado, merece un lugar aparte: la posición de la prensa norteamericana y mexicana ante el problema.

Los problemas que suscitó la concesión a Garay fueron analizados desde que la cuestión tomó el carácter de una confrontación diplomática, mediante escritos elaborados por los que de manera directa intervinieron en las negociaciones que tuvieron como objeto hacer respetar las decisiones que el gobierno mexicano tomó con respecto al asunto. En efecto, encontramos que los funcionarios mexicanos encargados de los asuntos exteriores de la república, como Ramírez y Larrainzar, escribieron importantes libros que son imprescindibles para ayudar a comprender el manejo que gobierno, funcionarios, senadores y prensa norteamericanos dieron a la concesión

de Garay, como una forma de imponer los derechos que Hargous proclamaba como válidos, y que tan bien se avenía al propósito de conseguir una vía istmica bajo el dominio de Estados Unidos.

Consideramos que los problemas diplomáticos del istmo de Tehuantepec, sólo pueden ser entendidos en función de la agresiva política exterior norteamericana de franco expansionismo, así como de los intereses británicos -aunque ciertamente en menor medida- sobre las zonas istmicas americanas, pues son justamente estos dos aspectos los ejes que van moviendo el problema del tránsito por Tehuantepec.

En el primer capítulo se señalan de manera general las características geográficas del istmo de Tehuantepec, y se mencionan brevemente los informes geográficos elaborados en el siglo pasado, algunos realizados por los tenedores de la concesión de 1842. En el segundo capítulo se pretende explicar el contexto en el cual surgió como un proyecto importante, el propósito de construir una vía interoceánica, durante el gobierno de la primera república, proyecto que formó parte del objetivo de atraer capitales ingleses al interior del país.

En el tercer capítulo, la concesión a Garay, se hace un análisis de los privilegios y obligaciones a que se hizo acreedor el concesionario y los primeros tropiezos con los que se enfrentó para llevar a cabo la construcción de la vía.

En el siguiente capítulo se examinan los traspasos que Garay hizo a Manning y Mackintosh, las primeras muestras de preocupación

por parte de funcionarios mexicanos, la resolución del gobierno de no reconocer la validez de la concesión y el traspaso a Hargous.

En el último capítulo se abordan las gestiones y presiones por parte del gobierno norteamericano para conducir a México a la firma de tratados que favorecieran ampliamente a los Estados Unidos, así como su intervención para que el gobierno mexicano reconociera los supuestos derechos de Hargous.

Agradezco al personal que labora en el Archivo Histórico "Genaro Estrada" de la Secretaría de Relaciones Exteriores la solicitud y atención con que me proporcionaron el material utilizado en esta investigación, a las maestras Marcela Terrazas y Ana Rosa Suárez sus valiosas sugerencias, así como a la doctora Ángela Moyano Pahissa la orientación y paciencia brindadas en la dirección de esta tesis.

CAPITULO I

CONSIDERACIONES GEOGRAFICAS

La finalidad de este corto capítulo es señalar las características geográficas del istmo de manera general, sin pretender un estudio detallado, para ubicar a la región y el entorno físico -suelo, riquezas naturales, ríos- de esta parte de la República Mexicana que fue objeto de enconadas disputas diplomáticas entre México y los Estados Unidos, y en ello tuvieron no poca importancia los aspectos geográficos que tan adecuados aparecían ante el gobierno y empresarios norteamericanos para construir la vía interoceánica y colonizar.

1. GENERALIDADES

Un istmo es una lengua de tierra que une dos continentes o una península con un continente, es decir, es una porción de tierra limitada por las aguas de un océano, mar o lago que conecta dos grandes áreas terrestres. El istmo de Tehuantepec se encuentra localizado a los 17° de latitud norte y 94° de longitud oeste.¹ Sus límites en el norte son el Golfo de Campeche y el río Tonolá; en el sur colinda con el Golfo de Tehuantepec; en el este sus fronteras coinciden con los límites orientales del estado de Veracruz con Oaxaca; y en el occidente sus demarcaciones son las líneas de los ríos Coatzacoalcos y San Juan "pasando por el río Jaltepec y tocando el límite oeste del ex-distrito de Tehuantepec, siguiendo en dirección sur hasta la costa del Pacífico."²

El istmo de Tehuantepec comprende una extensión calculada

en 37 500 km² y su angostamiento más pronunciado está calculado en 195 km., desde la desembocadura del río Coatzacoalcos hasta la Laguna Superior.³ Sus terrenos están formados por una depresión llana, en cuya parte central se eleva una cordillera que ha sufrido el desgaste de la lluvia y el viento,⁴ por lo que es posible advertir una disminución de su altura "formando casi un paso natural (aunque todavía difícil) entre el Atlántico y el Pacífico."⁵

El istmo se caracteriza por la diversidad de formas que adopta el terreno y en él encontramos llanuras costeras al nivel del mar que cubren una tercera parte del territorio,⁶ y que se formaron con los materiales que la erosión arrancó a la Sierra Madre de Chiapas.⁷ Encontramos también colinas bajas con pendientes suaves y "terreno quebrado que rodea las alturas montañosas, en donde la erosión ha dado lugar a una topografía muy abrupta."⁸ Las alturas máximas se localizan en la cúspide de la Sierra Atravesada, cuya longitud es de 100 km., con alturas promedio de 650 mts. y una elevación máxima de 2 410 mts.⁹

El clima predominante en el istmo de Tehuantepec es tropical, con temperaturas promedio de 25° a 30° y el régimen pluviométrico se caracteriza porque la época de lluvias ocurre en verano y otoño, mientras que la sequía se presenta en invierno y primavera. Los meses en los que ocurre la mayor precipitación son agosto, septiembre y octubre, y los de escasas lluvias son febrero y mayo.¹⁰ En la llanura costera del Atlántico las lluvias alcanzan los 3 000 ml., mientras que en el centro y la llanura del Pacífico las observacio-

nes señalan 2 000 ml.¹¹

2. HIDROLOGIA

El río Coatzacoalcos nace en la vertiente norte de la Sierra Atravesada y en el primer tramo de su descenso sigue en dirección hacia el oeste en donde confluye con los ríos Chichihua y Chivela; posteriormente cambia de dirección hacia el norte donde recibe al Jaltepec y Solosúchil. Al abandonar el centro del istmo e internarse en la llanura costera del Atlántico su caudal se enriquece con el agua de los tributarios Cochapa, Uxpanapa, Corte, Nanchital y Chiquito para desembocar finalmente en el Golfo de México.¹² El desgue del Coatzacoalcos es peculiar, en forma de celosía, debido a que los afluentes se unen a la corriente principal en ángulo recto y presentan una gran cantidad de meandros.¹³ A juicio de Wilson, la razón por la cual el río adopta este tipo de desague es a "consecuencia de la escasez de relieve marcado y de la proximidad del nivel límite."¹⁴ Por esta circunstancia los meandros y ramificaciones tienden a dificultar el desague, ya que durante la época de lluvias el caudal aumenta considerablemente y los cauces resultan insuficientes para contener las aguas, produciéndose la inundación de grandes extensiones.¹⁵

El área de la cuenca del Coatzacoalcos es de 22 120 km.² y el escurrimiento medio anual se estima en 22 395 millones de metros cúbicos.¹⁶ En la temporada de seca la extensión navegable es de 269 km. de la desembocadura hacia arriba.¹⁷

En el sur del istmo la principal corriente es el río Tehuan-

tepec. Se origina en la Sierra Madre del Sur de donde desciende en dirección norte cruzando las inmediaciones de Mishuatlán donde recibe el nombre de río Ciénega, pero al cabo de 25 km. de recorrido cambia su nombre por Mijangos. En la confluencia con el Nexapa toma el nombre de Tehuantepec.¹⁸ Su caudal está alimentado por los ríos San Antonio, Margaritas, Vírgenes, y en su curso bajo se le une el Tequisistlán.¹⁹ A diferencia de los ríos del norte, los del sur bajan separadamente las montañas y sus cauces son rectos.²⁰ La cuenca del Tehuantepec, rodeada por la Sierra Madre del Sur y el complejo oaxaqueño es de 10 520 km.² y su escurrimiento se calcula en 1 439 millones de metros cúbicos.²¹

El río Ostuta es una corriente importante en el sur del istmo. Nace en la zona central, muy cerca del origen del río Coatzacoalcos y desemboca en la Laguna Oriental; su cuenca de captación es de 2 113 km.², su escurrimiento es de 1 490 metros cúbicos y durante la época de seca su caudal es importante.²²

3. PROVINCIAS BIOTICAS

El angostamiento continental americano que se localiza más al norte es el istmo de Tehuantepec. En efecto, este istmo si bien se encuentra comprendido dentro de los límites del norte del continente, su ubicación geográfica corresponde a una zona de transición entre la región Neártica (Norte América) y la región Neotropical (Sur América); esto ocasiona que en el istmo se encuentren especies vegetales que corresponden a ambas partes continentales²³ y que contribuyen a hacer más variado y rico el potencial de re-

cursos naturales que se encuentran en la zona. Se distinguen tres tipos de vegetación: sabanas, bosques tropicales y bosques mixtos, a los que nos referiremos como provincias bióticas, por estar asociados a especies animales que conviven en el mismo entorno físico.

A) TEHUANTEPECANENSE

Esta provincia es una llanura cubierta de sedimentos, originada por el acarreo de materiales procedentes de las montañas vecinas. Abarca la costa de Oaxaca, el sur del istmo de Tehuantepec y la porción sur del estado de Chiapas, desde el río Ometepepec hasta el río Suchiate.²⁴ La temperatura es cálida, 26°C, y las lluvias alcanzan los 1 500 ml., aunque no es un régimen uniforme, pues en ciertas partes del istmo la precipitación es escasa.²⁵ La vegetación característica de esta zona está compuesta por plantas de escasa altura y una importante variedad de especies herbáceas, es decir, es una región de sabanas. Las plantas son: biznaga, mezquite, tuna silvestre, conal santo, huamíchil, huizache, bejuco, yucas, palmas, mango, amate, tamarindo, palo de brasil, acacias, ojicara, zacate, grama, chilacayote.²⁶ Las especies animales características de esta zona son: zorrillo, tuza, ardilla, rata campera, liebre, jabalí, gavilán, chachalaca, codorniz, celandria, gorrión y el verdín silvestre.²⁷

B) VERACRUZENSE

Corresponde a la llanura costera del Atlántico, cuyas características son sus tierras bajas formadas por sedimentos y colinas de escasa altura, ríos con meandros que sufren periódicos desborda-

mientos, temperaturas altas la mayor parte del año y abundantes lluvias tanto en verano como en invierno. Estos factores conjugados dan por resultado que la humedad y el suelo resulten propicios para un tipo de vegetación vigorosa.²³ En efecto, esta provincia está poblada por exuberantes bosques tropicales que constituyen una parte muy importante de la riqueza natural del istmo. Los árboles que componen este paisaje son: sauce, jonote, coquito, hule, caoba, chicozapote, cedro, zapote mamey, palo mulato, roble blanco.²⁹ Coexistiendo con estas especies vegetales se encuentran tejones, cacomixtle, onze, mono sullador, mono araña, tezamate, perezozo, perdiz, gavilán, chupamirto, codorniz, perico, tecolote, gorrión.³⁰

4. LOS ESTUDIOS GEOGRAFICOS EN EL SIGLO XIX

Esta región, a la que me he referido brevemente, fue explorada en el siglo pasado tanto por mexicanos como por extranjeros, quienes recorrieron la zona con el objeto de conocer las particularidades geográficas y determinar qué condiciones favorables o adversas existían en el istmo para llevar a cabo la vía interoceánica. La información y los datos obtenidos en estos reconocimientos fueron elaborados como informes en los cuales la descripción del istmo se hizo siguiendo un mismo modelo: reconocimiento de ríos, terrenos, clima, productos vegetales, animales y características de la población. Dentro de estos reportes destaca el de Williams, hecho para la compañía de Nueva Orleans, por lo minucioso y completo que resultó; se reconoció la zona del istmo para establecer las po-

sibilidades de construir una vía ferroviaria e hizo especial énfasis en manifestar las riquezas de la región, tanto para ocuparse en la construcción de la vía como para establecer prósperas actividades basadas en la explotación de minerales, productos agrícolas, animales y forestales.

Los estudios geográficos sobre el istmo realizados en el siglo pasado constituyen un material bibliográfico importante y reflejan el interés que la zona despertó como posible medio de comunicación interoceánica y como una región rica en recursos naturales. El más antiguo reconocimiento data de 1774, ordenado por el gobierno colonial y llevado a cabo por Agustín Cramer, y el primer estudio geográfico corresponde al practicado por Tadeo Ortiz, Estadística. Memoria en borrador que el comisionado para los reconocimientos del río Coazacoalcos presenta al Supremo Gobierno de la República Mexicana, un documento valioso tanto por lo temprano de su elaboración (1823) como por los informes y puntos de vista que proporciona (Vid. cap. II). François Giordan, francés favorecido en 1823 con la concesión de colonizar el terreno comprendido entre las riberas del Tancochapa, Uxuanapa y Coatzacoalcos escribió a principios de 1830 la Description et colonisation de L'isthme de Tehuantepec, estudio en el que estableció el modelo para estructurar la información obtenida: reconocimiento de ríos, terrenos, riquezas animales, vegetales y población.

En 1842 José Garay, al obtener la concesión para llevar a cabo la construcción de la vía interoceánica ordenó a Cayetano Mo-

ro el reconocimiento del istmo, y el informe que presentó el ingeniero italiano se tituló Reconocimiento del istmo de Tehuantepec practicado en los años 1842-1843 con el objeto de una comunicación oceánica, por la comisión científica que nombró al efecto el empresario D. José de Garay. De 1851 data Notes of an excursion to the Isthmus of Tehuantepec, in the republic of Mexico de R. Dale, libro interesante en forma de bitácora donde consigna los puntos recorridos a partir del Coatzacoalcos, y en el cual se advierte la fascinación que la naturaleza ejerció en el autor al hacer la descripción del paisaje y apuntar las riquezas y ventajas geográficas del istmo.

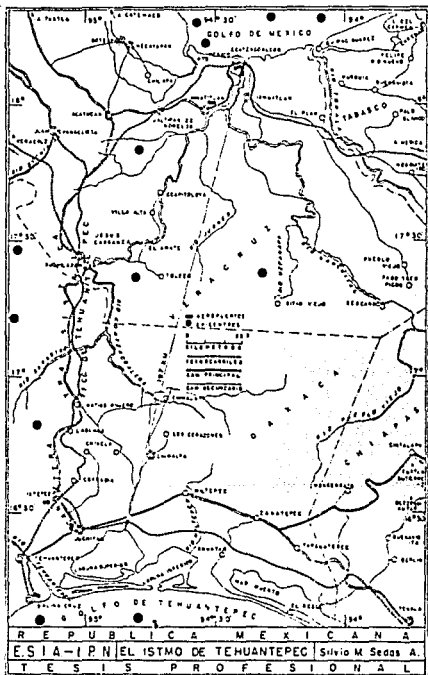
Del informe de Williams publicado en 1852 ya hemos mencionado algunas de sus características y el título nos advierte de la extensión y propósito de la investigación: The Isthmus of Tehuantepec: being the results of a survey for a railroad to connect the Atlantic and Pacific oceans, made by the scientific comission under the direction of mayor J. G. Barnard, U.S. Engineers, with a resume of the Geology, climate, local geography, productive industry, fauna and flora of the region. Este informe fue realizado por órdenes del empresario norteamericano Hargous, cuando la concesión para construir la vía interoceánica se había convertido en una disputa diplomática entre México y los Estados Unidos.

Un alemán que residió en Santa María Petapa, Matías Gustavo Hermesdorf escribió En el Istmo de Tehuantepec, informe que se publicó en 1862 en The Journal of the Royal Geographical Society de

Londres. Es notable la obra Reports of explorations and surveys, to ascertain the practicability of a ship-canal between the Atlantic and Pacific oceans, by the way of the Isthmus of Tehuantepec, exploración ordenada en 1871 por el gobierno norteamericano a través de la secretaría de marina, y podemos afirmar que aventaja a la de Williams en la calidad de la investigación, pues cada uno de los aspectos estudiados fue realizado por especialistas; los temas no se limitan a los ya mencionados, sino que incluyen minerología, historia natural, condiciones sanitarias y hasta un vocabulario inglés-zapoteco.

De 1879 es el Informe sobre el reconocimiento del Istmo de Tehuantepec hecho por Manuel Fernández Leal, en el que se abordaron los problemas técnicos que enfrentaría la construcción de un canal. En 1884 Alejandro Prieto publicó Proyecto sobre la colonización del Istmo de Tehuantepec en el que propuso la formación de colonias en las tres áreas que componen el istmo, e hizo hincapié en las posibilidades de desarrollo de la región sobre la base de una agricultura con riego, organizada y "ordenada bajo los principios de la ciencia."

Estos estudios geográficos fueron el antecedente de los proyectos para llevar a cabo la comunicación interoceánica y sirvieron para señalar las posibilidades del propósito, y en el caso del llevado a cabo por solicitud de Hargous, como un recurso para hacer valer derechos que el gobierno mexicano había declarado insubsistentes.



NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Wilson Mac Neal, Roy, La geografía del Istmo de Tehuantepec, tr. F. Rived y Juan F. Chávez, México, URAM, Facultad de Filosofía y Letras, s/f, p. 12.
2. Ibid. p. 14.
3. Ibid. p. 15.
4. Diccionario Enciclopédico Salvat Universal, Madrid, 1979, v. 19.
5. Wilson, op. cit. p. 19.
6. Ibid.
7. Tamayo, Jorge, Geografía moderna de México, 3a. ed., México, Trillas, 1974, p. 52.
8. Wilson, op. cit. p. 13.
9. Ibid.
10. Ibid. p. 77. Vivó, Jorge, Climatología de México, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1946, n. 59.
11. Vivó, op. cit. n. 67.
12. Tamayo, Jorge, Datos para la hidrología de la República Mexicana, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1964, p. 131.
13. Wilson, op. cit. p. 21.
14. Ibid. p. 23.
15. Ibid.
16. Tamayo, Geografía moderna de México, p. 126.
17. Tamayo, Datos para la hidrología ..., p. 132.
18. Ibid. pp. 309-310.
19. Tamayo, Geografía moderna de México, p. 141.
20. Wilson, op. cit. p. 21.
21. Tamayo, Geografía moderna de México, p. 142.
22. Tamayo, Datos para la hidrología ..., p. 312.
23. Wilson, op. cit. p. 110.
24. Ibid. p. 55.
25. Tamayo, Geografía moderna de México, p. 166.

26. Wilson, op. cit. p. 116.
27. Tamayo, Geografía moderna de México, p. 167.
28. Ibid.
29. Wilson, op. cit. p. 125.

CAPITULO II

PRIMEROS INTENTOS POR ABRIR LA RUTA

1. INTERES RECIPROCO ANGLO MEXICANO

Los años inmediatamente posteriores a la independencia de México se caracterizaron por ser marcadamente confusos, debido a las luchas que enfrentaron los grupos políticos en su afán por obtener el poder. Sumado a esto, aparecieron claramente perfilados los problemas que fueron una constante en la marcha histórica del país, durante una buena parte del siglo XIX: el déficit hacendario, la profunda pobreza en la mayoría de la población, las actividades económicas deprimidas y la amenaza -varias veces concretada- que representó el poderío de las naciones europeas y del vecino país del norte.¹

Al terminar el dominio español, la principal preocupación de los gobiernos independientes fue reactivar la economía, cuya neuria se manifestó principalmente como absoluta falta de fondos y como depresión en la actividad minera, por lo que [turbide primero, y Victoria después, "dictaron una serie de medidas para reanimar ambos sectores; sin embargo no fueron suficientes y por lo tanto consideraron que la mejor manera de conseguir fondos parecía ser la consecución de empréstitos extranjeros."²

De esta manera, en julio de 1822 el Congreso autorizó al gobierno para que negociara un empréstito con casas inglesas. ¿Por qué se dirigió la mirada hacia Inglaterra? Inglaterra era en ese momento el país europeo con mayor desarrollo industrial, destacándo

se en la producción textil, que, al término de las guerras napoleónicas, había emergido como un país con sólidos capitales. En efecto,

en la generación que siguió a Waterloo, los hombres acaudalados de Inglaterra empezaron a interesarse por primera vez en prestar dinero a gobiernos y comerciantes extranjeros. La indemnización que de acuerdo con el Congreso de Viena debía pagar Francia a los países vencedores, tuvo por consecuencia lo que se considera como el primer paso del crédito británico a Europa.³

Los políticos mexicanos -Alemania ocupando un lugar preponderante- consideraron que el único país al que podían recurrir para obtener ayuda financiera era Inglaterra, por ser la opción más factible tanto en lo político, porque no pertenecía a la Santa Alianza, como en lo económico pues disponía de capitales para enviarlos al exterior. Aunque el objetivo prioritario fue conseguir fondos, el empréstito entrañaba un trasfondo político muy importante para el gobierno mexicano: el interés que tomaría Gran Bretaña en avocar la independencia de México puesto que "Inglaterra -se creía- forzosamente habría de interesarse en el futuro destino de su deudor."⁴ Esto significaba un importante sostén para afianzar la autonomía del país y un escudo frente a las pretensiones de reconquista por parte de España.

Por lo que respecta a Inglaterra, este país tenía intereses concretos en México, debido al comercio que desde la época colonial había sostenido con los puertos de la Nueva España, comercio fincado en productos textiles principalmente y que alcanzó un gran auge cuando las fuerzas napoleónicas invadieron España.⁵ Los ingleses estaban firmemente interesados en conservar dichos mercados

después de la derrota de Napoleón y de la proclamación de la independencia mexicana.

Tenemos entonces que "Inglaterra estaba interesada en ampliar sus mercados para su producción manufacturera y disponía de capitales para realizar inversiones en el exterior. La liberación de las colonias españolas le abrió grandes oportunidades de expansión que se apresuraría a aprovechar negociando hábilmente el reconocimiento de las nuevas naciones latinoamericanas."⁶ En el caso particular de México "descubría dos grandes ventajas: por un lado, un gran mercado comercial para sus hilados y tejidos de algodón y lana; por otro, un campo propicio para exportar sus capitales sobrantes e invertirlos en la minería."⁷

En México se consideró que la reactivación de la minería era un factor fundamental para el saneamiento de la hacienda, por lo que puede afirmarse que existía un clima favorable para recibir el capital inglés. De esta manera encontramos que "...los economistas mexicanos ...no se dieron punto de reposo en estimular a los capitalistas londinenses para que acudieran a nuestro país a explotar una industria próspera durante tres siglos, y entonces abatida por el abandono en que había estado durante toda la guerra de independencia."³

Así, tenemos que después de proclamada la independencia mexicana, existieron intereses mutuos entre Inglaterra y México que propiciaron el inicio de las relaciones entre ambos países, relaciones que empezaron con un carácter tñido con el envío del pri-

mer agente inglés a México. En efecto, a fines de 1322 fue designado el doctor Patrick Mackie para que, en forma secreta, se informara de la situación política prevaeciente en el país y averiguara si existía disposición en los medios políticos para aceptar que capitalistas ingleses establecieran inversiones.⁹

Mientras tanto, la situación interna del país en el ámbito político y militar se convulsionaba. El Plan de Casamata puso fin al breve imperio de Iturbide y el Congreso Constituyente fue restablecido el 7 de abril de 1323, el cual nombró como miembros del poder ejecutivo a Nicolás Bravo, Guadalupe Victoria y Pedro Celestino Negrete.¹⁰ La situación económica a la que se enfrentó este poder ejecutivo fue atremante, debido a que existía

el más completo desorden en la administración y el más lastimoso estado de la Hacienda resultando agotadas todas las rentas públicas; barridos todos los depósitos comunes y judiciales; agudados hasta lo infinito los préstamos forzosos sobre el comercio; destruido el crédito con el insanable hecho de apoderarse de las conductas de particulares detenidas en Perote y Jalapa, ... con el amago de nuevos préstamos forzosos, y las contribuciones más desmedidas y duras.¹¹

Asfixiado y casi paralizado el poder ejecutivo por la escasez de recursos, y en vista del poco éxito que tuvieron las medidas adoptadas, el Congreso aprobó la contratación de empréstitos con casas inglesas.

Mackie había establecido contacto con Victoria y a partir de julio de 1323, habiendo sido designados ambos representantes oficiales de sus respectivos países,¹² se llevaron a cabo entrevistas con carácter formal, en las que Victoria manifestó a Mackie el in-

terés de México en sostener relaciones con Inglaterra, asegurándole que la independencia era un sentimiento común en todos los mexicanos, lo que unido a la riqueza del país, producía un clima propicio para sostener relaciones amistosas con cualquier nación.¹³ Asimismo, le preguntó si Inglaterra estaba dispuesta a defender a México del ataque de otra potencia o del despojo de territorio,¹⁴ y si se encontraba en posición de auxiliar económicamente al país, a lo que el agente inglés contestó positivamente.¹⁵

De esta manera, quedaron expuestos ante el enviado inglés los puntos de interés prioritario para el naciente gobierno: lo decisivo que resultaba en ese momento el apoyo de Inglaterra tanto en el aspecto defensivo como en el económico. Por lo tanto, el gobierno mexicano consideró de absoluta necesidad establecer relaciones diplomáticas y comerciales con Gran Bretaña para proteger y garantizar la independencia, y para revitalizar la precaria situación económica.

Victoria, por supuesto, no actuaba solo, contaba con el respaldo que significaba la inteligencia y habilidad de Alamán que desempeñaba el cargo de Ministro de Relaciones Interiores y Exteriores. Alamán escribió al ministro inglés Canning acerca de "lo mucho que se espera de las relaciones de México con Inglaterra (y que) el comercio sería quien pusiera en contacto la libertad interior de que gozaba el país con las naciones que por su poderío y extensión de su movimiento marítimo eran vecinas."¹⁶

Entre tanto, la situación política parecía definirse, a pe-

sar de las diferentes tendencias que dominaban la escena política -proborbonistas, iturbidistas, republicanos, centralistas, federalistas¹⁷- y el 31 de enero de 1824 el Congreso promulgó un Acta Constitutiva, base sobre la cual se formó la primera república federal. Este acontecimiento no modificó en realidad la forma de vida de los mexicanos, pues a pesar de que en la Constitución se estipulaban los derechos de los ciudadanos como mexicanos

no se derivaba ningún beneficio, material o tangible para los indios ni para la mayoría de los campesinos. Su vida diaria seguía siendo la misma que había llevado bajo el dominio español y, verdaderamente, puede argüirse que su posición empeoró con la desaparición del fuerte y bien organizado sistema administrativo colonial. Ahora, por ejemplo, estaban sujetos a nuevos impuestos y al alistamiento militar y sus derechos con respecto a la administración de la justicia, si ya no eran gran cosa bajo los españoles, resultaban ciertamente casi tan pobres como después de la independencia, pues no existía un sistema judicial eficaz y habían de transcurrir muchos años antes de que pudiesen establecerse siquiera unos rudimentarios procedimientos legales. En la mayoría de los otros aspectos el país seguía siendo esencialmente colonial. ... El Plan de Iguala, los Tratados de Córdoba, el Plan de Veracruz, el Plan de Casa Mata, las actas constitucionales, la Constitución misma, todos estos eran para ellos incomprensibles documentos, carecían de absoluto interés y, sobre todo, no producían ningún beneficio directo en su vida diaria.¹⁸

El 10 de octubre de 1824 subió a la presidencia de la república el general Guadalupe Victoria y a la vicepresidencia Nicolás Bravo, en condiciones particularmente difíciles pues tanto en el aspecto interno como en el externo la nación atravesaba por momentos críticos: España se negaba a reconocer la independencia y existía el temor de que emprendiera la reconquista, Inglaterra aún no reconocía a México como país independiente, la relación con los Es-

tados Unidos no presentaba un buen aspecto pues los tratados que se pretendían firmar -de alianza, de comercio, de límites- sólo favorecía al país vecino, el ambiente político era inestable y la situación económica era muy grave.

En efecto, la penuria hacendaria por la que atravesaba el país causó serias dificultades al nuevo gobierno, por lo que Victoria aceptó la propuesta de un agente de la casa Barclay, Herring, Richardson and Co. relativa al ofrecimiento de un préstamo por 2 500 000 libras, el cual fue firmado por el ministro de Hacienda Arrillaga el 18 de agosto de 1823.¹⁹ Por su parte, Francisco Borja Mignoni, designado representante de México ante Inglaterra, había iniciado las negociaciones en Londres para obtener un préstamo, que el congreso había aprobado el 10. de mayo de 1823, por ocho millones de pesos. El empréstito lo hizo la casa Goldschmidt y fue suscrito el 7 de febrero de 1824.²⁰

Los préstamos, a pesar de las condiciones desventajosas en que fueron obtenidos,²¹ vinieron a constituir un alivio para la administración de Victoria, pues gracias a los fondos "el Ejército y la Marina habían sido debidamente equipados y aumentados. Se había prestado ayuda a Nuevo México, a los californianos y a todas las regiones fronterizas; las reclamaciones de los empleados del gobierno atrasados en sus sueldos habían sido satisfechas."²²

Sin embargo, Victoria tuvo que enfrentar los desacuerdos producidos entre los distintos grupos políticos, las acciones antiespañolas y las rebeliones ocurridas entre los grupos militares.

Además de estos problemas internos, Victoria y su gabinete, del cual formaba parte Lucas Alamán, comenzaron a trabajar en los problemas derivados de la condición independiente de México. Si bien Chile, Colombia y Perú fueron los primeros países que reconocieron la independencia de México,²³ se buscaba afanosamente el reconocimiento de Inglaterra y, en segundo término, un trato recíproco por parte de Estados Unidos, por lo que Alamán gestionó el reconocimiento ante ambos países, así como también trató de conciliar al país con su antigua metrópoli.

Mientras tanto, Mackie regresó a Inglaterra e informó a Canning del éxito de las conferencias sostenidas con Victoria, quien le había asegurado que Gran Bretaña sería merecedora de "consideraciones especiales",²⁴ por lo que el ministro inglés decidió enviar a Lionel Hervey, Carlos O'Gorman y H. G. Ward a México como comisionados.²⁵ En sus informes, Hervey explicó que la situación política de México era estable, a pesar de la insurrección de Lobato, y que el proyecto monárquico era poco viable de efectuarse, teniendo en cuenta la fuerza del partido republicano.²⁶ En cuanto a la situación económica preveciente, esta era desastrosa, y explicaba que "el comercio se veía paralizado a causa de las revoluciones internas y de la exportación de capitales; el país se encontraba robado y saqueado por la gente; el ejército sólo era pagado a medias",²⁷ circunstancias que hacían peligrar la estabilidad del régimen federalista. A juicio de Hervey, el único medio de conjurar tal peligro sería un préstamo otorgado a México por 20 millones de dólares.²⁸

Hervey advertía que si Inglaterra no proporcionaba ayuda financiera y defensiva a México, los Estados Unidos se la darían, pues "los mexicanos miran ansiosamente a su alrededor en busca de una alianza con alguna de las grandes potencias marítimas de Europa y, en caso de que sus esperanzas queden frustradas, se verán obligados en última instancia, a lanzarse a los brazos de los Estados Unidos, ya abiertos para recibirlos."²⁹ El comisionado inglés consideró que las acciones expansionistas que los Estados Unidos realizaban en territorio mexicano -se habían establecido en Texas un importante número de emigrantes norteamericanos- aunadas al antecedente que constituía la lucha y esfuerzos invertidos en la obtención de las Floridas y la Luisiana,³⁰ mostraban de manera clara que aquel país era un rival para los intereses económicos ingleses. Había que evitar toda posible influencia norteamericana sobre México, para así obtener, sobre la base del auxilio financiero, los mayores beneficios posibles en materia de comercio.

Para activar el reconocimiento por parte de Inglaterra se designó a Mariano Michelena como ministro plenipotenciario de México ante ese país, quien además tuvo la encomienda de dar a conocer la situación de estabilidad política que privaba en el territorio nacional,³³ con el objeto de "que los capitalistas de aquella nación comenzasen a dirigir sus miras al amplio campo de especulaciones que México presentaba."³² La misión de Michelena fue doblemente importante, pues por un lado tuvo que conseguir el reconocimiento de Inglaterra, acto de vital importancia para el naciente

país y, por otro lado, lograr que los capitalistas ingleses confiaran en la estabilidad política del gobierno para que llevaran a cabo inversiones en México.

Tenemos entonces que el gabinete mexicano había conseguido los objetivos planteados a raíz de su relación con Inglaterra: los empréstitos y el reconocimiento. Si bien los primeros los obtuvo con la premura que el caso requería, en cuanto al segundo tuvo que esperar hasta finales de 1824, debido a los escrúpulos que sentía el gobierno inglés de reconocer como independientes territorios que su antigua aliada consideraba como colonias.³³

Por su parte, como resultado del reconocimiento que hizo de la independencia de México, Inglaterra se apresuró a discutir las bases para el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre ambas naciones, el cual fue aprobado por el Congreso y ratificado el 19 de julio de 1827.³⁴

Este tratado fue el primero que firmó México con un país europeo, lo que señala claramente la posición pro-británica de la administración mexicana y también el interés de Inglaterra por obtener un trato privilegiado en su relación con un país recientemente independizado. En el tratado se estipulaba que "habrá una perpetua amistad entre los Estados Unidos de México y sus ciudadanos y los dominios y súbditos de S. M. el Rey del Reyno Unido de la Gran Bretaña e Irlanda."³⁵ Se estableció la libertad recíproca de comercio, derechos de importación de productos naturales y manufacturados, uso de puertos y ríos, así como el nombramiento de cónsules y la

obligación de sujeción a las leyes por parte de súbditos británicos y ciudadanos mexicanos. Este tratado fue firmado por Sebastián Camacho y William Hiskijson en Londres,³⁶ y fue un documento con carácter sumamente parcial. En efecto, el único país que se beneficiaba era Inglaterra, pues contaba con los recursos para llevar a cabo las operaciones mercantiles: productos manufacturados y la flota marítima más importante del mundo. México, en cambio, carecía de ambos recursos y, por lo tanto estaba imposibilitado para efectuar comercio alguno con Inglaterra o con cualquier otro país.

No obstante, si bien México no podía participar activamente en el intercambio comercial, sí obtenía beneficios derivados del comercio inglés en forma de impuestos aduanales que eran captados por la introducción de textiles ingleses.³⁷

Los capitalistas ingleses no se limitaron a efectuar exportaciones de productos manufacturados a México, sino que también realizaron inversiones en el rubro de la minería, las que no resultaron muy afortunadas, a pesar de las expectativas que había despertado la potencial riqueza de las minas.³⁸

Fue dentro de este contexto, de franco interés de los capitalistas ingleses por invertir en México, que ocurrieron los primeros contactos entre el gobierno mexicano y aquellos para llevar a cabo un proyecto sumamente ambicioso: la construcción de una vía interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

2. NEGOCIACIONES EFECTUADAS A PARTIR DE 1824

Hemos visto que los capitalistas ingleses sentían un fuerte interés por invertir en México, atraídos por el campo fértil e inexplorado que representaba el país, sobre todo por la minería, lo que quedó claramente de manifiesto cuando Mackie llevó a cabo las instrucciones de Canning, entre las que destacaba investigar si existía disposición para aceptar a los inversionistas ingleses, no sólo como hombres de empresa, sino como hombres que profesaban una fe religiosa distinta. Por su parte, el gobierno mexicano se mostró particularmente empeñado en atraer el interés de los capitalistas ingleses como medio para activar la vida económica que se encontraba en un estado de casi total parálisis.

Dentro de este marco se inscribieron los primeros intentos de la administración de Victoria para la apertura de una vía interoceánica por el Istmo de Tehuantepec. El 4 de noviembre de 1824 el congreso expidió un decreto para efectuar la construcción de un canal que comunicara los océanos Atlántico y Pacífico, y el 20 del mismo mes Alamán envió a Michelena instrucciones para que diera a conocer el decreto, invitando a los capitalistas ingleses a participar en la construcción del canal.³⁹

En su respuesta del 25 de febrero de 1825, Michelena manifestó lo convencido que estaba sobre la prosperidad económica que traería al país la construcción de la comunicación por el istmo; expuso el interés que despertó el proyecto entre los capitalistas señaló que aunque todavía no había nada concreto, los interesados habían

dado a conocer las condiciones que pedirían para realizar el proyecto, las que consideró Michelena como gravosas para el país, por lo que sugirió que fuese la nación la encargada de realizar la vía interoceánica, porque las compañías siempre presentarían obstáculos infranqueables para "sacar sus ventajas."⁴⁰

Las mismas instrucciones para hacer público el decreto fueron giradas a Pablo Obregón, ministro plenipotenciario en Washington, quien respondió a Alamán que cumpliría con la publicación del decreto, aunque consideró que no habría una respuesta satisfactoria por parte de los capitalistas norteamericanos, pues estaba enterado que en Nueva York se había formado una compañía con el mismo fin, y ya se encontraba realizando trabajos en el Lago de Nicaragua "por considerarse aquí como menos dispendiosa."⁴¹ En efecto, Guatemala había expedido un decreto para la formación de una compañía por acciones para construir una vía interoceánica por el Lago de Nicaragua y el río San Juan.

Asimismo, Alamán había ordenado efectuar un reconocimiento geográfico de la zona, con el fin de conocer "con exactitud la altura de la cadena de montañas que separa la vertiente de las aguas que corren hacia el Golfo de México y el Océano Pacífico, la abundancia de éstas para la navegación interior y todo lo demás conveniente."⁴³ Los encargados de llevar a cabo los trabajos de reconocimiento fueron Tadeo Ortiz y el general Juan Orbegoso.⁴⁴

La primera propuesta que recibió Alamán de parte de capitalistas ingleses data de mayo de 1825, fecha en la que Alex Mackenzie,

apoderado de la casa de comunicación Longhnan hijo y O'Brien de Londres, se dirigió al secretario de relaciones para manifestarle la importancia del proyecto para construir un canal interoceánico por el Istmo de Tehuantepec, los beneficios reservados a México por la realización de la obra y las dificultades que enfrentarían los que llevaran a cabo el proyecto: 'Las corrientes violentas de los ríos, la gran cantidad de esclusas que la obra requeriría y la falta de noticias sobre el río Coatzacoalcos. Estos inconvenientes no impedirían el proyecto

quedando el arbitrio de conseguir un camino desde el pueblecito de Tehuantepec o desde cualquier punto navegable del Chimalapa hasta el embarcadero de la Cruz: el resultado nunca sería tan grande () con todo se habría hecho un servicio importante a la humanidad y al comercio. En este punto el proponente somete a consideración y aprobación del gobierno las siguientes proposiciones:

1. Se concederá a la Casa de Comercio de los señores Longhnan hijo y O'Brien de Londres un privilegio exclusivo para que forme la compañía con el objeto de establecer la comunicación por el Istmo de Huasacualco, bien abriendo un canal o bien construyendo un camino.
2. Se entregará a la compañía en perpetua propiedad todas las tierras a diez leguas de distancia de uno y otro borde del canal o camino libre por veinte años de diezmos y contribuciones.
3. Las herramientas para el cultivo y las semillas que viniesen del extranjero no pagarán derechos.
4. Los frutos estarán libres los primeros veinte años, ya se consuman, ya se extraigan.
5. A la conclusión de la obra la compañía y servidores de las tierras entrarán en los mismos goces que los ciudadanos hacendados de la república.
6. La mitad de los derechos de todas clases que designen los efectos y sus transportes se percibirá por 99 años por la compañía.
7. En cada una de las aduanas que establezca el gobierno en el tránsito, la compañía tendrá un gobernador-recaudador.
3. Los medios de transporte, bien se verifiquen por

agua, bien por tierra, pertenecerán exclusivamente a la compañía por 99 años.

9. Se dará por nulo este privilegio siempre que a los diez meses de su recibo para la casa de comercio de Longhnan hijo y O'Brien no estuviese formada la compañía.45

No sabemos si Alamán dió respuesta a esta primera proposición, ya que en los expedientes consultados no existe ninguna referencia a ella, y por lo tanto desconocemos qué efecto causó tal planteamiento en él y en el presidente. Sin embargo, podemos suponer que no despertó muchas expectativas debido a su carácter ventajoso y parcial. En efecto, si analizamos la propuesta nos damos cuenta que sus pretensiones fueron únicamente obtener privilegios y exenciones, apropiarse de una parte del territorio nacional y asegurarse el goce del pago de aduana. El gobierno mexicano tendría como únicas obligaciones conceder y hacer efectivos los privilegios y como única ventaja captar el 50% de los impuestos. Para vencerlo se utilizó el recurso de presentar el proyecto de la obra como un plan difícil de ejecutar -planteamiento que ya había señalado Michalena, advirtiendo lo que se pretendía conseguir con ello, por las características particulares del terreno. Resultó evidente que los objetivos que movieron a la casa Longhnan hijo y O'Brien fueron obtener las mayores ventajas en la empresa asignándole al gobierno el papel de simple espectador, sin muchos derechos y sin facultades para intervenir en la obra.

Esta primera respuesta a la invitación del gobierno mexicano puso de manifiesto el interés de los ingleses por conseguir un me-

dio para hacer más rápido el comercio entre sus mercados, así como de conseguir privilegios en un país que aparecía en la escena política mundial como independiente.

Mientras tanto, Tadeo Ortiz y el general Juan Orbegoso habían finiquitado el estudio en la región del istmo⁴⁶ y habían elaborado un informe que fue enviado a Londres y Nueva York por el ministerio de relaciones con el objeto de ser publicado.⁴⁷ Tanto Vicente Rocafuerte -quien había sustituido en el cargo a Michelena- como Obregón manifestaron que lo publicarían, aunque el segundo reiteró que ya se había formado en Nueva York una compañía para construir la vía interoceánica por el Lago de Nicaragua.⁴⁸

Tenemos que ya desde este momento se encontraban involucradas en el proyecto de construcción de una vía interoceánica dos naciones que, en el transcurso de las siguientes décadas, tratarían de ejercer un dominio hegemónico sobre los países latinoamericanos: Inglaterra y Estados Unidos. Podemos afirmar que las dos consideraron de fundamental importancia para sus intereses el contar con un paso interoceánico en el que tuvieran una posición privilegiada, pues el dominio ejercido sobre una vía interoceánica en cualquier istmo americano reforzaría ante el mundo su posición de nación poderosa. De esta forma, en esta primera etapa del proyecto ambos países participaron simultáneamente, en intentos de formar empresas para la construcción de la vía, uno en Tehuantepec y otro en Nicaragua, sin interferir uno en el plan del otro.

Hemos denominado a estas primeras negociaciones por abrir el

paso entre los dos océanos como primera etapa, porque fueron el primer intento de México y Guatemala por llevar a cabo este plan. En esta primera tentativa encontramos que aquellos países latinoamericanos recientemente independizados, que disponían de angostamientos continentales notables en su territorio, se encontraban empeñados en atraer el interés de los capitalistas ingleses y norteamericanos así como el de sus respectivos gobiernos, para efectuar la obra. Asimismo, tenemos que Inglaterra -que era el país con mayor poder económico y político en esta época- mostraba disposición para ayudar a los países latinoamericanos a solucionar la inestable situación financiera a la que se enfrentaban, con el evidente propósito de incorporarlos a su esfera económica.

Por su parte, Estados Unidos, aún cuando se encontraba en desventaja con respecto a Gran Bretaña, trató de contrarrestar dicho poderío y de preservar de la influencia europea a los países al sur de su frontera. Para ello aprovechó la propuesta de Canning de firmar en forma conjunta una declaración contra la intromisión de la Santa Alianza en las colonias españolas. La opinión que prevaleció en el congreso norteamericano fue de hacerla unilateralmente, ya que a juicio de Jefferson la propuesta del ministro inglés era vital para los Estados Unidos pues "su objeto es introducir y establecer el sistema americano de ahuyentar de nuestras tierras todas las naciones extrañas que se entrometan en los negocios de las nuestras."⁴⁹ De esta manera, se excluyó a Inglaterra de la declaración y la política norteamericana de no permitir la injeren-

cia de Europa en América adquirió su perfil definitivo en 1823, cuando el presidente Monroe en su famoso discurso ante el congreso anunció que todo intento de reconquista de las nuevas repúblicas o de colonización europea en territorio americano "implicaría una actitud inamistosa hacia los Estados Unidos."⁵⁰

Así, unido al propósito de los países latinoamericanos de contar con una obra que les proporcionara importantes ingresos, se encontraba el interés de Inglaterra y Estados Unidos para llevarla a cabo, con el objeto de disponer de un paso interoceánico que incrementara su poder como potencias y, junto a esto, era manifiesta la rivalidad entre ambos países por dominar el ámbito latinoamericano.⁵¹

Otra propuesta que se recibió en el ministerio de relaciones interiores y exteriores provino de otra casa inglesa, de la cual se presentan los siguientes extractos:

La casa de comercio inglesa en esta capital de Manning y Marshall ... a nombre y representación de dn. Juan Irving dn. Pascoe Grenfell y dn. David Barclay ... estamos completamente autorizados para hacer al supremo gobierno de esta república proposiciones con objeto de abrir comunicación de los mares Atlántico y Pacífico por medio de un canal navegable, o de la erección de un camino público carretero sobre ruedas o carriles de hierro, conforme sea más conveniente al interés público universal y al particular de los Estados Unidos Mexicanos. ... La sabiduría del gobierno mexicano sabrá apreciar los interesados sentimientos de los empresarios que si bien conspiran a invertir sus capitales en tan vasta empresa con las prudentes seguridades que exigen su importancia reducen sus ventajas a compensaciones moderadas y proporcionadas a su ímprobo trabajo. Para organizar el plan ... se han reducido y fijado por la compañía como elementos necesarios los principios si-

guientes:

10. que siendo difícilmente combinables los intereses de los diversos estados independientes ...para reunirlos con el fin de construir un solo canal, y pudiendo ser por el contrario muy favorable se dedique cada estado por su parte a la fabricación de canales que abran el paso por ambos mares por varios puntos sin sujetar esta comunicación a los inconvenientes que en lo futuro el cumplimiento de los tratados o pactos que se hicieran, deba de prescindirse de toda idea de que ahora y en lo sucesivo pueda ligarse el proyecto a tales inconvenientes y dejar al estado en libertad de hacer más canales si hubiera medio y recursos para ello.

20. Que sea con el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos el único con quien se celebre este contrato.

30. Que faltando los conocimientos para saber si la localización del territorio mexicano permite la construcción de un canal ...es de indispensable necesidad que ante todas cosas se proceda a hacer un reconocimiento prolijo y exacto por ingenieros prácticos ...entre el río Guazacualco y el Istmo de Tehuantepec aprovechándose del río Chimalapa.

Sentados estos principios fundamentales del proyecto se decidirán los empresarios a escoger que concilie los intereses de ellos con los de la nación mexicana ...bajo las bases que nuestros poderdantes han calificado de precisas y convenientes:

1a. La compañía no aspira a contratar la construcción del canal, sino a ayudar y auxiliar al gobierno en la dirección facultativa y económica del proyecto, con el fin de inspirar debida confianza en orden a la inversión de los considerables fondos ...y que las miras no se limitan a la construcción de un canal navegable si fuese impracticable sino a facilitar la comunicación de ambos mares por otros medios.

2a. La compañía se encarga de presentar facultativos ingenieros, no lleva en esto la mira de ofender los talentos de los que la república pueda tener sino de ocupar para los reconocimientos y en su caso para la construcción a hombres de ciencia experimentada.

3a. La compañía no pretende remunerar el trabajo de los ingenieros reservando esta facultad a una comisión que se establezca en Londres de dos personas: gobierno mexicano y empresarios ...si se abandona del todo el proyecto la compañía ofrece la ventaja de que el gobierno no pague en metálico sino por obligaciones e inscripciones.

4a. Para reintegrar desembolsos la compañía propone se expidan inscripciones con el premio anual del 6 %. Se requiere que el gobierno mexicano autorice a su ministro

residente en Londres para expedir inscripciones.

5a. En recompensa de sus servicios o sea del trabajo material que la compañía se obliga tomar a su cargo de varios modos no podrá el gobierno mexicano que la comisión del 5 % sobre el importe de los desembolsos es sumamente moderado, cuando el gobierno ha pagado esta misma comisión sobre los empréstitos que tan corto trabajo han ofrecido.

6a. (Dado) ..que la empresa tiene que emplear mucho cuidado y celo para que todas las máquinas y utensilios ...sean lo más perfecto y barato posible, junto a su embarque y renisión y porque en el valor de las inscripciones quedan sujetas todas las vicisitudes ...especialmente en caso de guerra o de otro accidente fortuito, pide la compañía el goce por el término de treinta años de la tercera parte de los productos líquidos de la empresa. Esta remuneración en nada comprometa al gobierno mexicano puesto que no se trata de gravarlo sino de disfrutar una corta parte de los beneficios por un período muy limitado.52

Alamán dió respuesta a la propuesta de Manning y Marshal el 15 de septiembre de 1825 por medio de una misiva en donde les comunicó que el presidente había examinado y considerado inadmisibile el proyecto presentado. A continuación expuso las razones en que basaba la negativa: el gobierno creía que la construcción del canal o camino podía hacerse por medio de un crédito que se contratara con ese fin expreso, o mediante el concurso de una compañía por acciones; en cuanto al aspecto económico, si el gobierno tenía que pagar el 6 % de interés, a la nación le correspondería exclusivamente la dirección de la obra y sin tener que ceder parte alguna en los productos por ningún tiempo, y esto sólo sería posible si se construyera la vía por medio de una compañía por acciones. Alamán explicó que el gobierno aceptaba proposiciones siempre y cuando la compañía permitiera su intervención en la deuda, inspección de obras y los costos, cediéndose a dicha compañía una parte de

los beneficios del canal por el tiempo que le convenga, e hipotecando la vía para conseguir el capital.⁵³

En esta carta Alamán se muestra como un secretario de estado hábil, sagaz, inteligente y, sobre todo, como un defensor de los derechos de México. Si bien se buscó afanosamente el concurso de los capitalistas para realizar la obra, resulta claro que no se tuvo la intención de ceder privilegios que resultarían onerosos para el país. Podemos suponer que si bien Victoria fue la voz en el asunto, el cerebro fue Alamán, es decir, el presidente procedió de acuerdo con la dirección marcada por su secretario y, podemos aventurar, que este último tomó la decisión de rechazar la propuesta.

La respuesta de Alamán a Manning y Marshall fue prudente y firme. Prudente porque no aceptó los planteamientos que hicieron los ingleses, en los cuales era evidente el deseo de especular con dinero que el país tendría la obligación de pagar, sin arriesgar nada, y tal vez queriendo emular lo que habían logrado las casas británicas que hicieron los empréstitos a México, de los que obtuvieron grandes ganancias. Firme porque los rechazó de manera categórica exponiendo argumentos que hicieron patente el afán de convertir el asunto en un negocio en el cual las ganancias serían únicamente para los capitalistas.

Alamán dió a conocer a Vicente Rocafuerte la respuesta dada a Manning y Marshall, y éste le hizo saber que publicaría el informe realizado por Tadeo Ortiz sobre el Istmo de Tehuantepec en Ho-

landa, Alemania y Bélgica.⁵⁴ Posteriormente, en otra comunicación al secretario de relaciones exteriores comentó la propuesta hecha por Irving, Grenfell, Barclay y compañía para la construcción de la vía interoceánica por Tehuantepec. Explicó que consideraba el proyecto como desventajoso para el gobierno mexicano por las siguientes razones: que éste no necesitaba renunciar a la administración y dirección de la obra; tampoco tenía que sujetarse a proceder de acuerdo con los prestamistas, ni aceptar que después de convenido el préstamo se designase una comisión para vigilar la administración del capital; que a su juicio la donación de ventajas que produciría la vía debería ser por menos tiempo que el solicitado. Si al gobierno le correspondiera pagar el empréstito, la empresa no tendría por qué administrar la obra. Consideraba que la nación podría ejercer la vigilancia sobre la empresa, a menos que los funcionarios del gobierno demostrasen ineptitud. "Pero esto no está en duda puesto que el gobierno es capaz de administrar los bienes de la nación." Y puntualizaba Rocafuerte:

no encuentro ninguna razón por la cual por esta entrega se les dé alguna comisión. Es obligación del prestamista entregar el dinero y de la nación el pagarlo. Además el empréstito otorgado es menor a nuestro crédito y que cederles más ventajas y utilidades es gravoso puesto que se pide la tercera parte por treinta años.⁵⁵

De esta manera, encontramos que la opinión del secretario de estado y del representante mexicano en Londres en cuanto a la propuesta de Manning y Marshall coincidieron: consideraron desproporcionados y fuera de lugar los planteamientos y privilegios que

se estimularon como condiciones para llevar a cabo el proyecto.

Este primer intento por abrir la vía de comunicación interoceánica se cerró en febrero de 1826, cuando en México se recibió una carta de Vicente Rocafuerte, fechada el 7 de febrero, en la que informó que no era posible presentar un proyecto para establecer la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, debido a la falta de capital y a la posición adoptada por los capitalistas ingleses: sólo invertirían en América si tuvieran resultados positivos las empresas mineras y mercantiles. No consideró pertinente continuar con proyecto, aunque informó que esperaba plantear el asunto al capitalista Baring Campbell. Creyó Rocafuerte, como una posibilidad, que en un año la crisis pecuniaria sería superada y que entonces los especuladores reiniciarían sus operaciones. Otra posible solución sería que el gobierno mexicano enviara plata acuñada como parte de los dividendos del último empréstito, y la bolsa londinense, al tener noticia de los efectivos depositados en los bancos, probablemente se interesase en el asunto.⁵⁶

La carta de Rocafuerte es sumamente reveladora, pues nos muestra que los proyectos nacionales que se pretendieran efectuar con capitales extranjeros, estaban sujetos a las fluctuaciones de la economía mundial. En este caso, los ingleses parecían haber retirado sus capitales destinados a América, ya que las empresas establecidas en este continente, sobre todo las mineras, no habían respondido a las expectativas deseadas. En cuanto a la medida que propuso Rocafuerte para activar nuevamente el interés, resultó inútil

por el momento, pues los ingleses no volvieron a interesarse en el proyecto para la construcción del paso interoceánico por Tehuantepec sino hasta el año de 1846.

Nos hemos referido al informe geográfico que Alamán ordenó efectuar para conocer las características del istmo y las posibilidades que ofrecía para llevar a cabo la obra, y que fue publicado en Londres y Nueva York por Rocafuerte y Obregón respectivamente. Dicho informe no se encuentra en los expedientes del Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores relativos a Tehuantepec y, en consecuencia, no conocemos la forma definitiva que tuvo, pues Ortiz, encargado de reconocer los ríos del istmo, lo publicó sin incluir las observaciones de Orbegoso, quien realizó la medición de la altitud de los terrenos y las nivelaciones que debían servir de base para construir el canal interoceánico. En efecto, el estudio de Ortiz comenzó a publicarse como artículos periódicos en El Sol⁵⁷ antes de ser expedido el decreto del 4 de noviembre de 1824; posteriormente, junto con los resultados de la investigación de Orbegoso, formó parte del informe que se publicó en Londres y Nueva York.

Con respecto a la viabilidad del plan para construir el canal interoceánico, Ortiz opinó que no era un proyecto factible de llevarse a la práctica, pues el volumen de agua disponible en la cuenca hidrológica del istmo, resultaría insuficiente para alimentar el canal. En su informe precisó que

no es la construcción geológica, ni la altura de la cor-

dillera del istmo las que pueden embarazar la comunicación de los mares mediante un canal fluvial, sino la falta de aguas vivas en la rigurosa y dilatada estación seca de la pendiente meridional y litoral del Pacífico, en donde desgraciadamente la resequeidad atmosférica y extraordinarias incoaciones al paso que escaseen las lluvias temporales, dan lugar a una cuantiosa evaporación, ...consideramos el canal en cuestión fácil en su ejecución por lo que respecta a la apertura de la cordillera que no se opone, empero de poco interés por la paralización de su giro, en el preciso tiempo de la estación de las secas, esto es, desde noviembre hasta junio o julio, en cuyo concepto solo podría traficarse cuatro o cinco meses al año, y de consiguiente era preciso al dispendioso costo de la apertura del canal, añadir el complicado de un camino de ruedas que supliese en el periodo de su intermisión.⁵³

En cuanto al estudio practicado por el general Orbegoso, sólo lo conocemos sus conclusiones de manera indirecta, pues H. G. Ward en su libro México en 1827 consignó la siguiente noticia:

El estado Mayor General que parece revivir las tareas de la oficina de intendencia del ejército con las científicas ramas del departamento de ingenieros, se ha ocupado desde su creación en septiembre de 1824 de hacer investigaciones militares y de preparar un plano de los puntos más importante, ...Algunas de sus nivelaciones son muy interesantes, particularmente la del istmo de Tehuantepec por el general Orbegoso, que demuestra la imposibilidad de abrir en dicho punto un canal para la navegación entre el Atlántico y el Pacífico.⁵⁹

Tenemos entonces que Ortiz y Orbegoso, desde sus particulares ámbitos de estudio, coincidieron en el dictámen: la construcción del canal interoceánico por el Istmo de Tehuantepec resultaba impracticable por las características geográficas de la región. Resultó entonces que el informe, en lugar de funcionar como incentivo para promover el interés, sólo consiguió lo contrario, es decir, contrarrestarlo, lo que unido a las circunstancias a las que se

refiere Rocafuerte, contribuyó a que los capitalistas ingleses perdieran el interés en el proyecto.

En su obra México considerado como nación independiente y libre..., publicada en 1832, Ortiz incluyó un capítulo denominado "De la utilidad de la apertura de los caminos y canales fluviales" en el que puso de manifiesto sus conocimientos sobre la hidrología del país, dió a conocer sus consideraciones acerca de la colonización de fronteras y costas, la importancia del desarrollo de vías de comunicación como medio para lograr un firme crecimiento económico del país y en el que sostuvo que:

El tráfico interior, el comercio de cabotaje, los consumos y aún la civilización de un pueblo montañés, no puede vivificarse sino por el medio expedito de regulares caminos carreteros, y el aprovechamiento de la navegación de los ríos (que son los canales naturales a que nos referimos, persuadidos de que los artificiales en grande, por ventajosos que sean no parecen los más adecuados a la construcción geológica de ciertos países escasos de población).⁶⁰

Ortiz se mantuvo firmemente convencido de que la construcción de un canal interoceánico por Tehuantepec era una obra que enfrentaba serios inconvenientes, no sólo por las características geográficas de la zona, sino también por la escasez de población,⁶¹ y estos dos factores resultaban muy difíciles de vencer.

El proyecto de construir la vía interoceánica en Tehuantepec por el momento quedó pendiente y lo único que el gobierno hizo al respecto fue dar en 1828 una concesión a un francés para colonizar el territorio delimitado por los ríos Uxpanapa y Coatzacoalcos. Fue hasta 1842 cuando el gobierno se ocupó nuevamente del asunto al dar la concesión a Garay.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

1. No se pretende hacer un análisis detallado de la situación política y económica del país entre 1821-1824, sino únicamente esbozar algunos de los problemas internos y externos a los que se enfrentaron los primeros gobiernos independientes.
2. Altriste, Oscar, "El capitalismo británico en los inicios del México Independiente" en Estudios de historia moderna y contemporánea de México, México, UNAM-IH, 1977, vol. VII, p.9.
3. Court, W.H.B., A concise economic history of Britain from 1750 to recent times, n.79, edud Jan Pazent, Historia de la deuda exterior de México (1821-1946), México, El Colegio de México, - 1968, p.21.
4. Ibid. n. 22. Esta apreciación también la encontramos en Alamán, Historia de México, México, Jus, 1947. vol. VII, p. 9.
5. Altriste, op. cit. n. 19. España e Inglaterra firmaron un tratado en 1311, mediante el cual se estipuló que la segunda tenía la facultad de realizar el libre comercio con puertos novohispanos, acuerdo que levantó fuertes protestas por parte de comerciantes españoles. Es objetivo y muy interesante el análisis que de la situación creada por este tratado hace Joaquín Maniau, diputado en las Cortes de Cádiz: "Los ministros del despacho -- confiesan en sus informes que no hay comercio, que no hay Marina Real ni mercante; que los ingleses son los únicos que pueden concurrir al abastecimiento de aquellos países, tanto por la perfección de su marina real y mercante, como por el floreciente estado de sus fábricas; luego será innegable la consecuencia de que, concediéndoles el libre comercio, se arruinen y destruyan para siempre en España el comercio, las fábricas y la marina. Semajante sistema no sólo destruirá el comercio de España, sino aún el de América, porque no habiendo tenido hasta ahora aquellos países una marina mercante, estará obligada a for--

marla en competencia de los mismos ingleses, cuyos ahorros y ganio mercantil no podría igualarse en mucho tiempo." La libertad de comercio en la Nueva España en la segunda década del siglo - XIX, introducción de Luis Chávez Orozco, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1943, p. 31.

6. Alatríste, op. cit. p. 15.
7. Chávez Orozco, Luis, Historia de México, (1903-1936), México, Patria, 1947, p. 201.
8. Ibid. p. 202.
9. Bosch García, Carlos, Problemas diplomáticos del México independiente, 2a. ed., México, UNAM, 1936, p. 55.
10. Bravo Ugarte, México independiente, Barcelona, Salvat, 1959, - p. 17.
11. "Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda presentó al soberano Congreso Constituyente sobre los ramos - del ministerio a su cargo, leída en la sesión del día 12 de no viembre de 1823." Anud. Bazant, op. cit. p. 23.
12. Bosch, op. cit. p. 57.
13. Ibid. p. 56
14. "El ministro Zozaya había informado sobre la posición de los - Estados Unidos y sus ambiciones de extensión territorial. Victoria vió, con toda seguridad, en los ingleses la forma de con trarrestar el poderío creciente de los Estados Unidos del Nor- te." Bosch, op. cit. p. 61.
15. Ibid. p. 59.
16. Ibidem p. 60.
17. Costaloe, Michael, La primera república federal de México (1824- 1835) Un estudio de los partidos políticos en el México indepen- diente, tr. de Manuel Fernández Gasalla, México, Fondo de Cul- tura Económica, 1933, n. 19.
13. Ibid. p. 27.
19. Bazant, op. cit. p. 24.
20. Ibidem p. 25.

21. Ibid. pp. 24-38.
22. Costaloe, op. cit. p. 35. En México a través de los siglos, México, Cumbre, 1933, vol. VII, pp. 133-134, encontramos a que se refiere la ayuda prestada a los estados fronterizos del norte: "Se le facultó (al gobierno) para que pudiese usar, dentro del círculo que formaban los estados de Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y territorio de Nuevo México, de la milicia local de los mismos hasta el número de 4 000 hombres pudiendo el ejecutivo disponer hasta de la cantidad de 500 000 pesos para conservar la integridad de la República en la frontera norte y gratificar a varias tribus de indios bárbaros."
23. Ugarte, op. cit. p. 63.
24. Bosch, op. cit. p. 61
25. Ibid. p. 62.
26. Ibid. p. 70.
27. Ibid. p. 63.
28. Ibid.
29. "La comisión mexicana a Canning" en The foreign policy of Canning, apud. Rippey, James Fred, La rivalidad entre Estados Unidos y Gran Bretaña por América Latina, tr. Guillermina de Pla y Alberto Pla, Buenos Aires, EUDSBA, 1967, p. 153.
30. Ibid. pp. 14-43.
31. Bosch, op. cit. p. 72.
32. Alemán, Lucas, Historia de México, México, Jus, 1947, vol V, p. 755.
33. Bosch, op. cit. n. 94
34. Tratados ratificados y convenios celebrados por México, México, Senado de la República, 1972, n. 19.
35. Ibid.
36. Ibid. pp. 19-35.
37. Potash, Robert, El banco de avío. El fomento de la industria 1921-1945, apud. Alatraste, op. cit. p. 22.
38. Ibid. pp. 35-37.

39. Carta de Lucas Alamán a Mariano Michelena, 20 de noviembre de 1824, Expediente 2-11-2776, f. 1, Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, en adelante AHSRE.
40. Carta de Michelena a Alamán, 25 de febrero de 1825, ibid. ff. 4-5.
41. Carta de Pablo Obregón a Alamán, 12 de julio de 1825, ibid. f. 18.
42. Ibid.
43. Comunicación de Lucas Alamán a Vicente Rocafuerte, 23 de mayo de 1825, Exp. L-3-1510, ff. 2-3, AHSRE.
44. Nota de Alamán a Rocafuerte, 27 de mayo de 1825, Exp. 2-11-2776, ff. 12-13, AHSRE. Tadeo Ortiz ya había realizado estudios en el istmo para determinar la conveniencia de establecer colonias en la región, y en 1823 publicó las Bases sobre las que se ha formado un plan de colonización en el Ysmo de Moazacoalco (sic.) o Tehuantepec. Se encontraba en el istmo cuando recibió la comisión de hacer un estudio detallado de los ríos, la flora y la fauna. A Juan Orbeoso, antiguo miembro del ejército español, le correspondió verificar la exactitud de las investigaciones de Ortiz y la medición de la altura del terreno. Véase Carlos J. Sierra "Tadeo Ortiz de Ayala (viajero y colonizador)", Suplemento del Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, núm. 332, 10. de diciembre de 1965, p. 12.
45. Alejandro Mackenzie a Lucas Alamán, mayo de 1825, Exp. 2-11-2776, ff- 8-9, AHSRE.
46. Carta de Pablo Obregón a Lucas Alamán, 24 de septiembre de 1825, y carta de Rocafuerte a Alamán, 21 de noviembre de 1825, ibid. ff. 30 y 31.
47. Carlos J. Sierra, en su artículo antes mencionado, estableció de manera preciso el desarrollo del estudio que Ortiz efectuó en el istmo. El trabajo lo inició en 1823 y lo terminó el 29 de agosto de 1825. Suplemento del Boletín Bibliográfico de la SHCP, núm. 331, 20 de noviembre de 1965, p. 3.

48. Arias, Harmodio, El canal de Panamá. Un estudio en derecho internacional y diplomacia, tr. Diógenes A. Arosemena G., Panamá, Editora Panamá América, 1957, escribió al respecto: "poco tiempo después de asegurada su independencia, la América Central demostró interés en la construcción de un canal interoceánico. En el año de 1823 don Manuel Antonio de la Cerda, llevó el asunto ante el Congreso Federal, pero quizá debido a la crítica situación que atravesaba el país por el esfuerzo hecho para derrocar al gobierno anterior, no se tomaron medidas en ese sentido hasta dos años después, cuando el señor Antonio José Cañas dirigió una nota al señor. Clay, entonces secretario de Estado, en la que señalaba la conveniencia que tendría para los Estados Unidos el unir los océanos Atlántico y Pacífico por medio de un canal a través del país que él representaba." p. 27.
49. Esquivel Obregón, Toribio, México y los Estados Unidos ante el derecho internacional, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1935, pp. 33-41.
50. Merk, Frederick, La doctrina Monroe y el expansionismo norteamericano 1843-1849, tr. Eduardo Galigorski, Buenos Aires, Paidós, 1968, p. 11. Bosch, op. cit. p. 66.
51. El libro de Rippey es un excelente estudio para introducirse en la rivalidad desarrollada entre estos dos países en el primer tercio del siglo pasado.
52. Manning y Marshall a Lucas Alamán, sin fecha, Exp. 2-11-2776, ff. 23-29, AHSRE.
53. Comunicación de Lucas Alamán a Manning y Marshall, 15 de septiembre de 1825, ibid. ff. 33-34.
54. Carta de Rocafuerte a Alamán, 23 de diciembre de 1825, ibid. f. 42.
55. Carta de Rocafuerte a Alamán, 4 de enero de 1826, ibid. ff. 43-46.
56. Comunicación de Rocafuerte a Alamán, 7 de febrero de 1826, ibid. ff. 43-49.

57. El informe llevó el título de "Estadística. Memoria en borrador que el comisionado para los reconocimientos del río Goazacoalcos presenta al Supremo Gobierno de la República Mexicana." Gracias a la investigación de Carlos J. Sierra hemos podido conocer el informe de Ortiz.
58. Ortiz, Tadeo, "Estadística ...", Suplemento del Boletín Bibliográfico de la SHCP, núm. 332, to. de diciembre de 1965, p. 6. Resulta interesante confrontar la opinión de Tadeo Ortiz con la de Silvio Sedas (1964), pues en ambos casos se consideró como el principal obstáculo para llevar a cabo el canal interoceánico, la disponibilidad de agua. Sedas en su Estudio económico de un canal en el Istmo de Tehuantepec concluyó que la construcción de un canal en el istmo rompería el equilibrio ecológico de la región al privarla de todas sus fuentes de agua, pues el canal de 300 m. por 200 km. requeriría de 60 millones de metros cúbicos de agua para ser abastecido, lo que equivaldría a deshidratar toda la zona. Tesis del IPN, p. 84.
59. Ward, Henry George, México en 1827, tr. de Ricardo Hass, estudio preliminar de Maty F. de Sommer, México, Fondo de Cultura Económica, 1981, apéndice, ils., maps., p. 206.
60. Ortiz, Tadeo, México considerado como nación independiente y libre ó sean algunas consideraciones sobre los deberes más esenciales de los mexicanos, Guadalajara, Ediciones del Instituto Tecnológico de Guadalajara, 1952, tomo I, v. 75. Ortiz ha sido descrito de manera precisa por Marsicio García en el estudio preliminar al Resúmen de la estadística del Imperio mexicano, México, UNAM, 1963, p. VIII, como "un activo colaborador de la causa insurgente, diplomático, entusiasta colonizador e intérprete de los problemas fundamentales del México independiente. En el capítulo IX de México considerado... se encuentran una serie de proposiciones con el fin de crear caminos carreteros y fluviales que comunicaran al centro con los océanos Atlántico y Pacífico; así también encontramos que las sugerencias que da Or-

tiz para la creación de caminos carreteros más cortos y lógicos -utilizando para ello las ventajas geográficas y evitando los accidentes- van acompañadas de recomendaciones sobre forestación de áreas transitables y conservación de las mismas, creación de alojamientos cómodos y seguros no sólo para "los viajeros, sino para la arriería y cargamentos ...presidios urbanos y guardacaminos encargados de su recomposición y reparos, del cobro del peaje y de la policía y buen orden de las posadas y seguridad de los viajeros." pp.78-79. El plan de Ortiz contemplaba casi todos los aspectos relacionados con la construcción de vías de comunicación.

61. Cayetano Moro, ingeniero designado por José Garay, el primer concesionario para abrir la vía interoceánica, consideró que los graves impedimentos que señaló Ortiz para llevar a cabo el canal eran infundados pues "sus miras se dirigían especialmente al fomento de la colonización y cultivo de los fértiles terrenos de esta parte de la república tan favorecida por la naturaleza ...pero en todo lo que tiene relación con nuestro objeto, manifiesta una carencia absoluta de las luces necesarias y sus proyectos no son admisibles." Reconocimiento del Istmo de Tehuantepec practicada en los años 1842-1843 con el objeto de abrir una comunicación oceánica, por la comisión científica que nombró al efecto el empresario D. José de Garay, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1844, p. 4.

CAPITULO III

LA CONCESION A GARAY: OBLIGACIONES Y PRIVILEGIOS

José Garay, individuo del que no se tienen noticias exactas sobre su vida pública, excepto que era bachiller en derecho y hermano de Antonio Garay, prestamista de la época,¹ dirigió el 25 de febrero de 1842 una solicitud al gobierno para ser el concesionario de la apertura de una vía interoceánica por el Istmo de Tehuantepec "acompañando al proyecto del decreto que debía expedirse al efecto, y ofreciéndose a ser el ejecutor de esta obra gigantesca, en muy poco tiempo."² La petición de Garay no se encuentra en los expedientes consultados en el AHSRE ni en la obra de Ramírez, pero resulta interesante el que una solicitud dirigida al gobierno para ser concesionario de un privilegio se acompañara del proyecto del decreto que lo debía hacer efectivo, y éste hecho nos sugiere que Garay debía de tener excelentes relaciones con el gobierno de Santa Anna.

Notemos que Garay procedió por una parte, con poco tacto y delicadeza, al plantear la solicitud y los términos en los que se quería obtener la concesión, no permitiendo al gobierno proceder de acuerdo con sus propias ideas; pero por otro lado, con seguridad pues se le hacía saber al gobierno cuáles eran exactamente los privilegios que se esmeraban obtener.

De esta manera, "el gobierno tomó la solicitud en consideración y con muy pocas variantes adoptó el proyecto propuesto."³ Santa Anna expidió el decreto el 10. de marzo de 1842, a escasos

días de haber sido recibida la petición, de acuerdo con las siguientes razones:

Que constante en el propósito de procurar el engrandecimiento de la nación y la felicidad de sus habitantes teniendo presente las proposiciones que me han sido presentadas por D. José Garay y considerando que ningún medio puede ser más seguro y efectivo para promover grandes resultados de beneficio nacional que el de atraer a la República el centro del comercio y la navegación de todas las naciones y que esto será la consecuencia del establecimiento de un paso rápido y breve del uno al otro océano; (ya) que la naturaleza ofrece este medio sin grandes dificultades y sin necesidad de cuantiosas erogaciones en el istmo de Tehuantepec.4

Así se vislumbra como una posible fuente de grandes beneficios para el país, la construcción del paso que comunicara ambos océanos, debido al uso que el comercio internacional haría de la vía. El preámbulo puso de manifiesto que el objetivo que se pretendió al expedir el decreto era de carácter nacional, es decir, se trató de procurar beneficios a la nación mediante una obra que convertiría al país en "el centro del comercio." Evidentemente, la utilidad que se esperaba obtener de la obra era de índole económica y, en efecto, en el decreto apareció explícita esta razón:

la Nación obtendrá rentas con que por ahora no cuenta, pagadas por el comercio de las otras naciones, y desde luego las ventajas de ponerse en contacto con todo el mundo, formando sobre su territorio el emporio del comercio, y por consiguiente el de la riqueza y la abundancia.5

En el decreto también se contemplaron las ventajas geográficas que el istmo ofrecía para llevar a cabo la ruta interoceánica:

... allí se baja y abate la Sierra Madre hasta el punto casi de desaparecer; porque allí se encuentran dos puertos, uno en el norte y otro en el sur, poco distantes

entre sí, y que el espacio que los separa, está comunicado en su mayor parte con una laguna y un río navegable; porque ese terreno intermedio se presta a los trabajos y obras necesarias y abunda en materiales para construcción.⁶

Estas consideraciones acerca de las facilidades geográficas que brindaba el istmo pusieron de manifiesto un entusiasmo hasta cierto punto infundado, pues si bien era cierto que la región contaba con riquezas utilizables para la erección de grandes obras -arena, piedra, madera- sus supuestas ventajas eran en realidad, y hasta ese momento, poco conocidas, pues salvo las opiniones de Humboldt y el estudio de Tadeo Ortiz, se carecía de bases sólidas para sostener tal creencia. De esta manera, el entusiasmo reflejado en el decreto resultaba ser hasta cierto punto precipitado.

El primer artículo de la concesión indicaba el lugar donde debía hacerse la ruta interoceánica: "se abrirá una vía de comunicación entre el océano Pacífico y el Atlántico, en el Istmo de Tehuantepec." El segundo artículo especificaba el medio que sería utilizado para comunicar ambos océanos, y previendo el caso de que no fuera posible utilizar las vías fluviales, se planteaba la sugerencia de llevar a cabo la comunicación por una ruta terrestre por medio de ferrocarriles. El tercer artículo era sumamente importante pues declaró para el uso de la vía un principio fundamental en las relaciones internacionales: la neutralidad de la ruta, aunque circunscrita a la condición de que existiera una relación pacífica con los países que desearan utilizarla. El cuarto artículo era la disposición clara sobre quien recaía la responsabilidad de

construir la ruta: José Garay.

Dentro del rubro de las obligaciones se contemplaban las siguientes: la. Esta obligación tocaba varios aspectos: a) el reconocimiento del terreno que debía efectuarse con fondos aportados por Garay, disposición que no fue cumplida estrictamente como la planteaba el decreto.⁷ b) El plazo de que disponía Garay para llevar a cabo el reconocimiento y dar principio a la construcción de la obra. c) Se estipulaba que el incumplimiento de las obligaciones mencionadas anteriormente acarrearía la pérdida del privilegio. Así, en esta primera obligación estaban contenidas las partes medulares de las responsabilidades de Garay para que pudiera conservar los derechos de la concesión: el reconocimiento del terreno y el principio de la construcción de la obra en un plazo no mayor de veintiocho meses.

La segunda obligación implicaba, para su cumplimiento, que Garay dispusiera de un capital cuantioso, cosa muy dudosa que pudiera ocurrir, a pesar de estar ligado a través de su hermano, a los prestamistas. Es decir, era poco probable que los mexicanos que disponían de importantes capitales les interesara invertir en una obra tan costosa y con beneficios a largo plazo, cuando la operación de sus empresas y los préstamos al gobierno les redituaban importantes beneficios y en un corto tiempo. Esta obligación señalaba la construcción de toda la infraestructura necesaria para llevar a cabo, terminar y mantener una vía interoceánica:

En los puertos que designe el empresario hará todas las

obras necesarias, para que sean de un abrigo suficiente y cómodo uso. Construirá en cada uno de ellos fortalezas y almacenes. Formará el camino de comunicación entre ambos puertos por navegación o ferrocarriles, uno y otro por medio de vapor. Establecerá los carros y buques de vapor que se calculen necesarios para que jamás se demoren por su falta de transportes.³

Garay, como beneficiario de la concesión, tenía que cumplir con estricto apego los señalamientos marcados, cumplimiento que entrañaba contar con un sólido capital, es decir, Garay tenía que proceder como un empresario solvente para llevar a buen término esta segunda obligación que le imponía el decreto. Era una parte fundamental en la concesión y, compelido a cumplirla, al no disponer del capital necesario, Garay tuvo que buscar en el extranjero las fuentes que le permitieran llevarla a cabo.

La tercera obligación establecía que:

Pagará el empresario todo el terreno de propiedad particular por donde haya de pasar el camino, a justa tasación; pero no se ocupará mayor extensión por razón de utilidad pública, que la de un cuarto de legua a cada lado, que será la que se pueda escogir (sic) que vendan los propietarios.⁹

Esta obligación suponía una seria responsabilidad para Garay, pues estipulaba que sería él quien respondería por todos los actos de expropiación que demandara la obra. Las indemnizaciones a los particulares deberían ser pagadas por el empresario y, se puntualizaba, no sería ocupado sino el terreno necesario, especificando la distancia a cada lado del camino. Esta obligación también fue importante, pues a pesar de que el istmo y en general toda la república contaba con escasa población, podía resultar inoportuno tan-

to a los particulares como a la nación, proporcionar a Garay la facultad de ocupar terrenos sin limitaciones, esgrimiendo que serían necesarios para la obra. Se procedió en este punto con cautela por parte del gobierno para evitar posibles abusos del cesionario.

En cuanto a las indemnizaciones o facultades del empresario, éstas contemplaban diferentes aspectos:

- a) Autonomía en la administración
- b) Derechos de tránsito
- c) Cesiones de terreno

Por lo que respecta al primer inciso, se señaló que la empresa fijaría el costo de los fletes de acuerdo con una cuota equitativa, además de ocuparse del transporte, ya fuera por buques o carros de vapor. Asimismo encontramos que se especificó que el empresario pagaría una parte de los productos líquidos al gobierno -la cuarta parte- después de cubrir los gastos de administración, conservación y reparación de la vía. Ahora bien, de lo anterior se desprende que la empresa tendría el control absoluto en la dirección de la obra y en el funcionamiento de la vía interoceánica, ya que tendría libertad de fijar las cuotas del transporte, aunque atendiendo a la prevención de la concesión de que fueran justas. Ya en la segunda obligación del decreto encontramos que el empresario construiría los edificios anexos para el correcto funcionamiento de la vía y vigilaría la regularidad y fluidez del transporte. La empresa debería cubrir todos los aspectos relativos a la cons-

trucción de la vía y a la administración de su funcionamiento sin sufrir en ningún momento la imposición de medidas dispuestas por el gobierno. La vía interoceánica se conduciría con total independencia, excepto en la parte que la concesión consignó como la designación de "interventores en la recaudación y en los gastos" por parte del gobierno y la empresa, por el tiempo que el primero recibiera la cuarta parte de las ganancias.

Las recaudaciones que recibiría el concesionario serían "el derecho de percibir los de tránsito por cincuenta años, al cabo de los cuales los adquirirá el gobierno de la república y por sesenta el privilegio exclusivo de hacerlo por buques o carros de vapor."¹⁰ Aquí distinguimos dos tipos de percepciones que corresponderían a la empresa. Una era el nago del derecho por uso de la vía, que gozaría por medio siglo, y otra la recaudación por concepto de uso de transporte, que se extendía por diez años más que la anterior. Dos partidas distintas percibiría la compañía interoceánica, y que una vez cubiertos todos los gastos de la vía, tendría derecho a disponer de las tres cuartas partes.

En cuanto a las cesiones de terrenos, el decreto especificó que se le cedía al tenedor del privilegio la propiedad de "todos los terrenos baldíos que se encuentren a diez leguas a cada lado del camino o canal de tránsito."¹¹ Esta cláusula, enunciada de manera sencilla y clara, encerraba graves consecuencias para el país -como lo veremos en los capítulos posteriores, pues convertía a Garay en dueño absoluto de una faja de territorio, pero sólo si

llevaba a cabo la obra. Por otra parte puede pensarse que no necesariamente a lo largo de la proyectada vía existirían terrenos baldíos, como de hecho así ocurrió, pero esto fue una dificultad que Garay venció al término del reconocimiento geográfico. Esta cesión resultó fundamental en el desarrollo del problema del tránsito por Tehuantepec, pues de hecho fue la que originó la disputa entre particulares extranjeros y el gobierno mexicano.

Junto a esta cesión aparecía otra igualmente gravosa para el país, pues permitía la colonización de extranjeros en la zona del istmo: "A cincuenta leguas a 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 minería." Tomando en consideración lo sucedido en Texas, resultaba imprudente en grado sumo permitir el establecimiento de extranjeros en un territorio valioso estratégicamente, no sólo para México sino para cualquier país. La segunda parte de la cláusula decía: "Aquel territorio será la patria de cuantos vengan a radicarse en él con sujeción a las leyes de la República." Esta parte resultaba ingenua y de escaso valor práctico, pues ya se había tenido oportunidad de comprobar la obediencia que los extranjeros daban a las leyes mexicanas. Por otro lado, evidenciaba que los sucesos ocurridos recientemente en los territorios del norte no significaban mucho aún como experiencia que había que tomar muy en cuenta para todo asunto que se relacionara con la colonización de territorios mexicanos por extranjeros. Asimismo, esta cláusula nos muestra el

poco cuidado, la ligereza e irreflexión con que el gobierno santanista manejó este asunto.

Las funciones del gobierno estipuladas en la concesión fueron restrictivas; si bien tendría derecho a la cuarta parte de las ganancias y a nombrar un interventor para vigilar la recaudación y los gastos, su papel tenía un carácter pasivo en las obras. La séptima cláusula especificó que:

El gobierno se compromete a prestar a la empresa de comunicación toda protección y auxilio, así para el reconocimiento como para el trabajo de las obras ... Se compromete asimismo a no imponer ninguna contribución ni renta sobre las mercancías y pasajeros de tránsito hasta que no haya transcurrido el tiempo de cincuenta años, y a no gravar a la empresa ni a sus fondos con impuestos ni préstamos forzosos.12

Si bien la primera parte de la cláusula no especificó qué tipo de ayuda podría hacer efectiva el gobierno, la segunda fue bastante clara en cuanto al ámbito de sus restricciones: de ninguna manera tendría injerencia sobre los derechos de peaje y transporte pero, sobre todo -y esto fue consecuencia de la práctica del gobierno de disponer de fondos privados para solventar sus gastos- no podría echar mano en ninguna circunstancia del capital destinado a la construcción de la vía.

Por otra parte, las únicas funciones que se le asignaron de manera independiente fueron el cobro de los derechos de importación y exportación mediante empleados de aduana, quienes además tendrían la función

de celar el contrabando y en ningún caso podrán injerirse en el cobro de los derechos de tránsito, ni de fle-

tes ni de valijas, ni de toneladas ni de otra clase, pues ninguno pagará los buques que cargan ni descargan de tránsito, mientras este pertenezca a la empresa.13

Si lo expuesto en la cláusula 7a. provocara dudas sobre la función del gobierno, la 3a. las desaparece. Reitera y hace aún más explícitas las restricciones, pues la única función que le concede, además del cobro de los derechos de aduana, es la de evitar el contrabando.

La cláusula novena se refería a que al término de las obras éstas

serán reconocidas por dos facultativos nombrados el uno por el gobierno y el otro por la empresa, para que declaren si esta ha cumplido con su contrata, en caso de discordia los mismos facultativos nombrarán a un tercero que la dirima; pero ningún género de cuestión impondrá que la comunicación se ponga en uso estando ya dispuesta al efecto; sin embargo la empresa queda siempre obligada a cumplir en todas sus partes la contrata.14

Este apartado contempló la necesidad de que el gobierno verificara no sólo el término de las obras, sino también la eficiencia en el servicio, es decir, el reconocimiento incluía la revisión de la vía interoceánica y de la infraestructura necesaria para su correcto funcionamiento. El gobierno tendría la facultad de comprobar que la empresa hubiera cumplido con todas las obligaciones marcadas en la concesión. Por otra parte se prevenía que, a pesar del surgimiento de diferencias entre empresario y gobierno, una vez terminada la obra ésta debía entrar en funcionamiento y la empresa tendría que cumplir con todas las obligaciones contraídas.

La décima cláusula aseguró a Garay el derecho de llevar a

cabo la comunicación interoceánica, aún cuando existiera otro proyecto que planteara como viable la construcción de la vía, pues este apartado le daba total capacidad de decisión para aceptar o no el proyecto al estipular que:

En el caso de que fuera practicable la comunicación de los dos mares y se hicieren proposiciones para realizarla por alguna persona o compañía, no podrán ser admitidas en los cincuenta años del privilegio concedido al sr. Garay sin su previo consentimiento o el de los que sus derechos representaren.¹⁵

Esta cláusula no se entiende, pues si atendemos a las pretensiones de Garay y a lo concedido en el decreto, tenemos que el fin que se perseguía era construir la comunicación interoceánica. Pero esta parte nos habla de que en caso que personas distintas a Garay plantearan al gobierno erigir la vía, Garay tendría la facultad de vetar tal proyecto. Ahora bien, si Garay tenía el firme propósito de llevar a cabo la vía, una vez efectuada ésta no cabría la pretensión de otra compañía que quisiera hacer lo mismo, pues no tendría objeto construir otra ruta que no utilizara la dirección marcada por Garay, quien ocuparía los terrenos, lagos y ríos más adecuados para su propósito. Se señaló que Garay tendría la facultad de vetar el plan durante los cincuenta años que durara el privilegio de administrar la vía, lo que implicaba que, a pesar de que el otro prospecto ofreciera condiciones menos limitantes para el gobierno en cuanto al tránsito, uso de la vía e injerencia en la administración, Garay tenía poder absoluto para no aceptar la suplantación e n la exclusividad de la obra.

Si regresamos a la cláusula vemos que enuncia como una posi-

bilidad la comunicación entre los dos océanos, es decir, se trasluce que se observa el plan de Garay no como un proyecto cuya viabilidad es evidente, como lo plantea en algunas partes la misma concesión, sino como una empresa que tiene probabilidades de llevarse a cabo. Aquí se advierte cierta duda de la posibilidad de llevarse a efecto el proyecto, pero ¿Por qué se le dió a Garay la capacidad de vetar a otra compañía que presentara al gobierno planes para construir la ruta, facultad que se extendía por espacio de cincuenta años? Es una cláusula ambigua en la que resulta difícil establecer qué se quería decir exactamente, pero lo que sí podemos concluir es que le daba a Garay un poder absoluto para proteger sus intereses.

Al día siguiente de haberse expedido el decreto se llevó a cabo la escritura pública entre el ministro de relaciones José María Pocanegra y el concesionario, acto con el cual se formalizó la cesión a Garay. El 5 de marzo Garay comunicó a Santa Anna que ya se encontraban dispuestos los ingenieros para practicar el reconocimiento del istmo, por lo que solicitó que el gobierno nombrara un oficial para colaborar con la comisión, y que se giraran órdenes a los comandantes generales de Oaxaca y Veracruz, para que con su buena disposición se facilitaran los trabajos, peticiones que Santa Anna complació. Como oficial fue designado Pedro de Garay y Garay, quien desempeñaba el cargo de oficial segundo del ministerio de política y marina. La buena disposición de Santa Anna hacia el proyecto se manifestó al ordenar el 26 de abril que se propor-

cionara una escolta formada "por un sargento y ocho soldados de caballería pagada por el tesoro público."¹⁶

Antes de que la comisión marchara con rumbo a Tehuantepec, Garay recibió una información que consideró como lesiva para sus derechos recién adquiridos, por lo que inmediatamente escribió a Santa Anna comunicándole la situación:

Exmo. señor.

De manera positiva he llegado a entender que un buque de guerra extranjero ha recibido instrucciones y ordenes para pasar a practicar un reconocimiento en el río Coatzacoalcos, pues su agente respectivo ha comprendido la importancia de la comisión que sale mañana de esta capital al reconocimiento del Istmo de Tehuantepec. El gobierno supremo que también está penetrado de ella debe tener un conocimiento de semejantes intenciones que realizadas, perjudicarán en mucho a los intereses de la nación, y a la gloria que puede adquirir por haber resuelto tan grandiosa obra; y por lo mismo suplico a V.E. que a la mayor brevedad se prevenga a los Exmos. Sres. gobernadores y comandantes generales de los departamentos de Veracruz y Oajaca, que en caso de que el comandante del expresado buque, ó cualquiera otro, le pida la autorización necesaria para practicar reconocimientos facultativos en nuestras costas, le sea negada la concesión, supuesto que de obtenerla resultarían graves consecuencias a la empresa que me concedió el decreto de lo. de marzo último, en que tanto está interesado el honor nacional.¹⁷

Garay se manifestó como un defensor celoso de sus derechos y procedió con energía al exponer de manera clara la intromisión que pretendían ejecutar personas ajenas a su empresa y que invadía el terreno de las obligaciones contraídas con el gobierno. Es decir, obró de acuerdo con lo que le permitían los límites señalados en el privilegio concedido en la 10a. cláusula, por lo que no podía admitir que personas extrañas a su proyecto trataran de lle-

var a cabo la primera obligación señalada en la concesión, y que ya estaba próxima a llevar a cabo. El gobierno cumplió con su parte al expedir los decretos respectivos que prohibían la entrada de buques con el objeto de reconocer el istmo.

En efecto, Garay ya había organizado la comisión encargada de realizar el reconocimiento geográfico de la zona. Formaron parte del grupo designado a tal efecto el ingeniero Cayetano Moro, nombrado director de la comisión, ingenieros teniente coronel graduado Teodoro de la Trounliniere y el capitán José González y Robles; como secretario y tesorero el oficial primero del ministerio de guerra y marina Pedro Garay y Garay, y un agregado al anterior, el teniente de marina Mauro Guido de Guido. El 30 de abril de 1842 la comisión partió con rumbo a Tehuantepec, a donde llegó el 23 de mayo, después de un viaje en el que abundaron las dificultades y en el que resultaron dañados los instrumentos necesarios para el estudio. Llegaron al istmo en plena estación de lluvias y, en efecto, en el informe se mencionan a las precipitaciones, fuertes vientos y brumas como causantes de un buen número de problemas.¹³

De junio a agosto realizaron el reconocimiento de la parte sur del istmo, señalando las características del terreno y de las desembocaduras de los ríos y formaciones anexas: barras, esteros y deltas. El centro de operaciones fue un pequeño poblado llamado San Mateo. En agosto regresó la comisión a Tehuantepec donde se les unió "Manuel Robles profesor de Astronomía y Geodesia del Colegio militar de México ...con excelentes instrumentos." Posteriormente la comisión marchó a San Dionisio donde continuó reconociendo

do las lagunas y ríos adyacentes.¹⁹

En opinión de Moro la construcción de la vía interoceánica podía efectuarse por cuatro medios:

- 1.- Un camino
- 2.- Por un canal de transbordo
- 3.- Por estos dos medios combinados
- 4.- "Por un canal de grandes dimensiones que permitiera a los buques cargados transitar de uno a otro mar; y es muy obvio que como el último ofrece mayores ventajas, es el que debía ocuparse de preferencia."²⁰

Moro consideró diversas opciones para construir la vía interoceánica, pero resultó claro que su disposición se inclinó hacia la cuarta posibilidad, como el mismo lo indicó. A su juicio, esta cuarta posibilidad era la que ofrecía menos inconvenientes, de acuerdo con el estudio practicado, para llevar adelante el proyecto de Garay.

El reconocimiento incluyó el curso del río Coatzacoalcos, - observaciones astronómicas y barométricas, geología de la región, - así como consideraciones sobre habitantes, clima, productos naturales, agricultura, industrias, antigüedades de Veracruz y Caxaca.²¹

Moro propuso cinco proyectos para realizar la ruta interoceánica por medio de un canal, pues consideró que el terreno, el curso de los ríos, la confluencia de unos con otros, el caudal, - eran factores que resultaban adecuados para efectuar la construcción de la vía. De esta manera consideró su quinto proyecto como -

el plan más viable para realizarse:

La combinación que por último propongo, me parece ser - preferible bajo todos los aspectos, pues naturalmente y desde luego se presenta como el medio más sencillo y económico de aprovechar las favorables disposiciones topográficas del terreno.²² Después de haber llevado en las inmediaciones de Tarifa, las aguas del Océano y del Chicapa, por los medios indicados en el primer proyecto, se trataría de aprovechar los cauces de los ríos que - desde aquel punto se dirigen a los mares, regularizando sus cursos para hacerlos navegables. Por un lado se seguiría el arroyo de Tarifa y los ríos Chichibus y Malatengo; por otro el Monatza y el Chicapa. No siempre sería posible ni conveniente seguir las sinuosidades mismas de los ríos; pero estudiando con cuidado el terreno, en muchas partes se conseguiría un notable ahorro de excavaciones. Las tortuosidades del Monatza y del Chicapa aprovechadas juiciosamente, harían seguir el canal una línea más extensa, en la que las esclusas vendrían mejor distribuidas. Las fuertes rocas del fondo y de las orillas entre las cuales vianan encajonados estos dos ríos, prestarían una base sólida a las obras necesarias.²³

Es muy conveniente señalar que, independientemente de la validez del proyecto de Moro, es decir, de que si técnicamente la manera de realizar la vía interoceánica era factible por los medios que él proponía, sus planes fueron importantes porque estaban fundamentados en el estudio científico de la región, con los medios que la época le ofrecía, y participando en el optimismo que envolvía a los que formaban parte de este proyecto. Tenemos entonces - que el efecto del informe de Moro fue muy favorable para afianzar la creencia de que la construcción de la ruta era un plan que podía llevarse a cabo, pues los posibles impedimentos geográficos - que pudiesen existir en la región, serían fácilmente eludidos e incluso se podría servir de ellos para efectuar la obra. Así, las

opiniones vertidas en el informe estaban fundadas en el conocimiento exacto del terreno, circunstancias que le confería autoridad para formular juicios acerca de las posibilidades que la obra tenía para ser ejecutada.

Moro incluyó en su informe un presupuesto de gastos que contemplaba únicamente la parte de las obras necesarias para la canalización, pero no incluía las obligaciones señaladas en la segunda y tercera cláusulas.

150 esclusas a 200 000 francos	30 000 000
30 km. de canal a 475 000 francos	38 000 000
25 km. de zanjias a 10 francos el m ³	10 000 000
5 km. de zanjias a 15 francos	3 000 000
Arreglo del Coatzacoalcos, lagunas y boca barra	4 000 000

Gastos Totales	85 000 000 =
	17 000 000 de pesos ²⁴

El informe terminaba señalando las ventajas de la comunicación oceánica por Tehuantepec sobre Panamá y Nicaragua, no sólo por su cercanía con respecto a Europa, Estados Unidos, China e India, sino por el clima, vientos, corrientes marinas dominantes y recursos naturales. Esto a pesar de ser el istmo americano más ancho, pues Panamá tiene 65 km. y Nicaragua 150 km. contando con un lago intermedio.

A principios de enero de 1843 se notificó a Garay que los -

trabajos del reconocimiento estaban por terminar. Poco después recibió el informe en el que se concluía que uno de los principales problemas que enfrentaba el proyecto era el hecho de que los propietarios de los terrenos por donde pasaría la vía se iban a oponer a las medidas que el empresario tomara para disponer de ellos, por lo que era necesario que "se removieran (los derechos de los propietarios) para proceder a trazar la ruta." Garay envió la petición al gobierno y al mismo tiempo informó que "ya había cumplido con la primera parte de sus obligaciones" y que la siguiente, trazar y abrir la vía de comunicación, hacer desmontes y desviar el curso de las aguas, requería que se "libraran órdenes convenientes a las autoridades políticas para que lo pusieran en disposición de todo el terreno por donde debía pasar la comunicación, desde la barra de San Francisco hasta la de Coatzacoalcos, con sus baldíos, etc."²⁵ Además, Garay solicitó que las concesiones hechas en las márgenes de los ríos fuesen declaradas caducas y perdidas por no haber cumplido con las obligaciones señaladas en ellas. De esta manera, Garay planteó la primera enmienda a la concesión, la cual originalmente sólo daba al empresario los terrenos baldíos necesarios a la obra, hasta 10 leguas a cada lado del camino o canal de tránsito,²⁶ más no aquellos que ya anteriormente hubiesen sido concedidos. Fue una modificación importante al contrato original, y Garay consiguió sentar el precedente para posteriores cambios cuando el General Nicolás Bravo, en el decreto del 9 de febrero de 1843 determinó:

Que habiéndose concedido a la empresa establecida para la apertura de una vía de comunicación entre los dos océanos por el Istmo de Tehuantepec, en toda propiedad, los baldíos que hayan en la extensión de diez leguas a uno y otro lado de la misma vía de comunicación; debiendo hacer esta por el río Guazacoalcos según los reconocimientos practicados; y deseando remover todo pretexto de futuras demandas de cualquier orden que senen, he tenido a bien declarar lo siguiente en uso de las facultades que concede al gobierno la Sentencia de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos.

Todas las concesiones hechas anteriormente en los terrenos baldíos de que habla la última parte del artículo 50. del decreto del 10. de marzo de 1842, tanto a nacíos como a extranjeros para poblarlos o cultivarlos, y que actualmente permanecen a la clase de baldíos por no estar poblados ni cultivados, estén comprendidos en la concesión hecha a la empresa de comunicación de los dos mares, por el mismo artículo citado.27

Mediante este decreto Garay consiguió anular las anteriores concesiones hechas a particulares, en beneficio de su empresa. Es decir, logró remover los derechos que sobre terrenos en la zona del istmo ya había cedido al gobierno, y con ello amplió sustancialmente el contenido del artículo 50., pues no sólo se consideró dueño de los baldíos, sino de todos los terrenos que el juzgare necesarios para la obra. Esto podemos considerarlo como una modificación importante al contrato, ya que prácticamente convertía a Garay en dueño de una franja casi ininterrumpida del territorio nacional, si tomamos en cuenta que la zona del istmo estaba casi despoblada.

Garay logró conseguir otro privilegio, no previsto en la concesión original, y de ello podemos aventurar que el empresario obtenía tales excepciones por dos motivos: bien porque gozara de

gran estima e influencia en el gobierno, o bien porque éste tenía un interés particularmente vivo en la realización de la obra, razón por la que allanaba todas las dificultades que se le presentaban al empresario.

Los gobernadores de Veracruz y Oaxaca recibieron órdenes de dar posesión a Garay de los baldíos y aún de los terrenos de propiedad particular, y se les puntualizó que la operación de medidas y demarcación deberían efectuarlas los agrimensores nombrados por la empresa "para que se fijaran y establecieran los títulos de su propiedad."²³ Los gobernadores accedieron a la petición y el de Oaxaca ordenó que el único agrimensor que se encontraba en Tehuantepec trabajara con la comisión.

Para el 2 de abril ya se habían entregado los baldíos a Pedro Garay, por lo que José Garay informó al gobierno del término de los trabajos y le dió a conocer que para la construcción del canal "se había propuesto como modelo ...el canal Caledónico de Escocia por el que transitaban fragatas de 34 cañones."²⁹ Días después Garay comunicó haber tomado posesión de los baldíos en el territorio de Tehuantepec aunque "sin observar ninguna de las prevenciones dictadas por el gobierno para la mensura y avoso de los terrenos."³⁰

El primer requisito, cuyo plazo expiraba el 30 de septiembre de 1843, lo cumplió Garay con anticipación. El 4 de octubre Santa Anna emitió un decreto para la formación de un presidio en la zona del istmo, con el propósito de favorecer la marcha de la

empresa:

Que habiéndose practicado de los reconocimientos necesarios y estando para dar principio a la importante obra de comunicar por el istmo de Tehuantepec los océanos Atlántico y Pacífico y deseando auxiliar al empresario D. José Garay con los recursos que el supremo gobierno pueda poner a su disposición en uso de las facultades concedidas por la nación, he tenido a bien decretar los siguientes

Artículo 1o. Se establecerá un presidio con trescientos sentenciados que se ocupe bajo la dirección de la empresa de comunicación de los océanos Atlántico y Pacífico en las obras necesarias a este fin.

Artículo 2o. Las autoridades judiciales de los Departamentos de Veracruz y Oajaca destinarán a este presidio a todos los reos que sean sentenciados a aquella pena, hasta completarse el número referido.

Artículo 3o. El empresario de la obra referida proveerá de la manutención y vestuario de los trescientos presidiarios de que se ha hablado y de la herramienta necesaria para el trabajo.

Artículo 4o. La tropa que ha de custodiar la dará la comandancia a que pertenezca el punto en que aquel se establezca; y sus haberes serán satisfechos por la empresa.31

Este decreto, firmado por Santa Anna, nos muestra la amplia disposición que el gobierno tuvo hacia la empresa de Garay, pues una vez más se trató de facilitar los medios -en este caso poniendo hombres a disposición de Garay- para que la empresa llevara a cabo la construcción de la vía.

Poco después, en diciembre, Garay solicitó la primera prórroga de la concesión, argumentando "las grandes dificultades que había tenido que vencer para el reconocimiento, el mucho tiempo invertido en él, y las que pulsaba para reunir el número de acciones necesarias para dar principio a la obra."³² Asimismo, anunció la intención de marchar inmediatamente a Europa con el objeto de en-

contrar accionistas dispuestos a participar en la empresa pues si bien "tenía el señor Garay medios para ejecutar un camino carretero a través del Istmo, su contrato no se reducía a esto, ... los costos del canal trasatlántico se había calculado en 20 millones de pesos y D. José Garay no pensaba que su empresa pudiera hallarlos en la República."³³ Tenemos entonces que Garay consideró que la magnitud de la obra requería de sólidos capitales que él no estaba en posibilidad de disponer y que la única opción para construir la vía interoceánica era mediante el concurso de capitalistas extranjeros.

La prórroga que había solicitado Garay fue concedida el 23 de diciembre de 1843 por el decreto expedido por el general Valentín Canalizo, presidente interino, en el que señalaba:

Que habiendo hecho presente D. José Garay los grandes inconvenientes que ha tenido que vencer para el reconocimiento por peritos del terreno y dirección que debe darse a la vía de comunicación de los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, y la escasez del tiempo que le queda para comenzar las obras dentro de los diez meses siguientes a los diez y ocho que le concedieron para el reconocimiento en la obligación primera del artículo 4o. del decreto del 1o. de marzo del año próximo pasado, he tenido a bien decretar en uso de las facultades que concede al gobierno la septima de las Bases de Tacubaya sancionadas por la nación, lo siguiente:

El plazo de diez meses concedido al empresario de las obras de la vía de comunicación de los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec para comenzar aquellos se prorroga por un año más del término antes pre fijado.³⁴

Garay obtuvo la prórroga a la concesión y antes de marchar a Europa se le dieron cartas de recomendación para los representantes

tes mexicanos en Inglaterra y Francia, con el objeto de que éstos lo auxiliaran en sus diligencias para obtener la participación de los capitalistas extranjeros.³⁵

En Europa, Garay no tuvo éxito en su objetivo de interesar a los capitalistas de ese continente, pues al parecer manifestaban inclinación, al igual que sus gobiernos, de construir la vía interoceánica en América Central. En 1344 Luis Felipe, rey de Francia, había hecho reconocer el Istmo de Panamá por el ingeniero Chevalier. "La política europea buscó el paso del uno al otro océano - al Mediodía y no al Norte de este continente; y esto explica también porque D. José Garay trabajó sin éxito en Inglaterra y no pudo esperar nada de Francia donde ni aún la prensa periódica apoyó su proyecto, porque no lo hallaba en los intereses de aquella nación."³⁶ Teniendo en cuenta estas circunstancias, entendemos porque la búsqueda de medios emprendida por Garay había resultado infructuosa.

De esta manera, Garay se encontró con dos circunstancias - adversas: no había logrado formar empresa alguna, aun cuando capitalistas ingleses se interesaron en el proyecto, y la prórroga concedida por Canslizo expiraba el 30 de junio de 1345. El 20 de junio escribió al cuerpo legislativo solicitando una ampliación el plazo que estaba a punto de terminar, aduciendo las dificultades que había enfrentado para formar la compañía. Proponía además, importantes modificaciones a la concesión original considerando, argumentó Garay, la fuerte erogación que significaba hacer la vía -

por medio de un canal, proyecto que consumiría la suma de 20 millones de pesos. Asimismo, los interesados en la obra, empresarios ingleses, creían necesario hacer un nuevo reconocimiento, por lo que resultaba imprescindible establecer una nueva prórroga.³⁷

Las modificaciones planteadas por Garay fueron las siguientes:

- 1a. La prórroga por dos años más, del tiempo fijado para comenzar las obras, contados desde la fecha en que se otorganan.
- 2a. La facultad de la empresa para imponer derechos sobre la correspondencia que pasara por la nueva vía de comunicación; para cobrar las de pilotaje en el canal y en los puertos que permitieran el acceso a él, y para percibir los de faro con la obligación de establecerlo y mantenerlo.
- 3a. La indemnización de los terrenos ocupados por particulares o corporaciones, en las diez leguas concedidas a la empresa por el decreto del 10. de marzo, compensándoseles con otros baldíos en los puntos que eligieran.
- 4a. Exención a los colonos por veinte años de toda contribución que no fuera puramente municipal, y del servicio militar.
- 5a. Exención de todo derecho, cualquiera que fuera, para los efectos destinados a la construcción y conservación del canal y de sus obras anexas.
- 6a. Amparo y protección en la posesión de las aguas "sin que a nadie fuera lícito perturbar el curso de las destinadas a alimentar el canal, ni emplearlas en su origen ni en su curso de modo que su

falta pudiera notarse en la navegación." La petición de Garay finalizaba apremiando a las instancias gubernamentales que "se sirviera iniciar, como urgente y de interés general, al cuerpo legislativo los puntos a que se contraía la exposición."³⁸

Garay solicitó no sólo privilegios, sino bases para constituir un territorio autónomo, libre de imposiciones por parte del gobierno mexicano e incluso con facultad para gozar, de manera exclusiva, del caudal de los ríos adyacentes a la proyectada obra.

El 23 de octubre de 1346 Garay se dirigió nuevamente al senado con el fin de ampliar las concesiones solicitadas anteriormente y lograr el reconocimiento del cuerpo legislativo, pues la cámara de diputados ya las había aprobado. En esta petición Garay solicitó facultades para colonizar en forma inmediata el istmo, así como la extensión del plazo para importar instrumentos y provisiones libres de impuestos, de veinte a cincuenta años e iguales condiciones para la exportación de productos.³⁹ Esto confirma la dirección que seguía Garay al plantear nuevas exenciones para la concesión: permanecer libre de las leyes y ordenamientos comunes a todos los mexicanos y formar un territorio en el que la empresa fijara todo lo concerniente a él, no sólo en cuanto a la administración de la vía, sino al gobierno de los terrenos adyacentes a ella.

José Mariano de Salas, presidente interino durante la guerra con Estados Unidos, expidió un decreto el 5 de noviembre de 1346 ratificando los concedidos desde el 10 de marzo de 1342 hasta el del 6 de octubre de 1343, y prorrogó el plazo para el ini-

cio de las obras a dos años más, exentó a los colonos del servicio militar por veinte años y estableció la libertad para importar - utensilios, instrumentos y maquinarias para la construcción de la vía por seis años, precisando que los colonos debían renunciar a su nacionalidad y que las aguas de las vías fluviales que sirvieran para alimentar el canal no podrían desviarse ni utilizarse para otro fines.⁴⁰ Días después, Sales firmó el documento que daba a Garey poderes para introducir colonos en el istmo.⁴¹

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

1. Tenenbaum, Barbara, México en la época de los agiotistas, 1821-1857, tr. de Mercedes Pizarro, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, p. 126. Antonio Garay fue un agiotista que en 1834, durante el gobierno de Santa Anna llegó a ser ministro de hacienda, y en este cargo "utilizó al máximo su posición ventajosa ...reforzando los vínculos que existían entre el gobierno y sus usureros." En el mismo año que su hermano José obtuvo la cesión para construir la vía interoceánica, Santa Anna lo favoreció con la concesión para construir el ferrocarril de Veracruz a San Juan.
2. Ramírez, José Fernando, Memorias, negociaciones y documentos para servir a la historia de las diferencias que se han suscitado entre México y los Estados Unidos los antiguos tenedores del privilegio concedido para la comunicación de los mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1853, p. 4.
3. Ibid.
4. AHSRE, Exp. L-3-1413, f. 5.
5. Ibid.
6. Ibid.
7. Ramírez menciona una solicitud de pago dirigida al gobierno por parte de un oficial que había auxiliado a Garay en el reconocimiento del istmo.
8. AHSRE, Exp. L-3-1413, f. 6.
9. Ibid.
10. Ibid. f. 3.
11. Ibid. f. 9
12. Ibid. f. 10
13. Ibid.
14. Ibid. f. 11
15. Ibid.
16. Ramírez, op. cit., p. 8 Subrayado de Ramírez.

17. Ibid. n. 9.
18. Moro, Cayetano, Reconocimiento del Istmo de Tehuantepec, practicado en los años 1342-1343, con el objeto de una comunicación oceánica, por la comisión científica que nombró al efecto el empresario D. José de Garay, México, Imprenta de Vicente - García Torres, 1844, n. 5.
19. Ibid. p. 6. El informe del reconocimiento contiene noticias - sobre algunos descubrimientos como el origen del río Ostuta, precisiones sobre la barra del Tonala y la confirmación a cada paso del reconocimiento, de la visibilidad de la obra, en to no por demás optimista.
20. Ibid. n. 5
21. El informe de Moro es sumamente interesante pues contiene no sólo noticias sobre clima, geología, flora, fauna, recursos - agrícolas y forestales, sino también datos sobre la población de Veracruz y Oaxaca, así como notas sobre costumbres sobrevi- vientes de la época prehispánica. Por supuesto, cuando juzga a la población indígena es claro ver que estaba prejuiciado con respecto a ella, pero sus opiniones resultan interesantes.
22. Meseta y hacienda del mismo nombre que perteneció al Marquesa- do del Valle de Oaxaca.
23. Moro, op. cit. n. 23.
24. Ibid. p. 24.
25. Ramírez, op. cit. n. 10
26. AHSRE, Exp. L-3-1413, f. 9.
27. Ibid. f. 56.
28. Ramírez, op. cit. n. 11
29. "Canal de Escocia que une el Mar del Norte con la Bahía Moray Firth. Sigue en sentido longitudinal el valle Glen Morenon Al- bin y tiene una profundidad de 55 mts. y una anchura de 15.24 en el fondo y 37.2 en la superficie. La altura mayor es de - 27.6 mts. sobre el océano y la longitud de 98 km incluyendo - los lagos Lochy, Ooch y Ness que suman 61 km. Está atravesado

por ocho esclusas principales que tienen 52.4 mts. de longitud, 12.2 de ancho y 6.1 de fondo. Sus grandes desembocaduras fortificadas y en las cuales existen excelentes puertos pueden contener las mayores flotas. Por él se evita la navegación por los tempestuosos mares del norte de Escocia y se alivian las travesías. El canal fue comenzado en 1305, concluido en 1322 y abierto en definitiva a la navegación en 1347. Su costo ascendió a 30 millones de pesetas." Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana, Madrid, Espasa-Calpe, 1979, Tomo X. v. 671.

30. Ramírez, op. cit. p. 12.
31. AHSR3, Exp. L-3-1413, f. 34.
32. Ramírez, op. cit. v. 16. Las dificultades del reconocimiento no fueron en realidad tan grandes, pues hemos visto que el estudio del istmo fue terminado antes de que concluyera el plazo fijado en la concesión.
33. Gálvez, Mariano, Sobre la cuestión de Tehuantepec, México, Imprenta de Vicente Torres, 1353, v. 7.
34. AHSR3, Exp. L-3-1413, f. 87.
35. Ramírez, op. cit. p. 16.
36. Gálvez, op. cit. p. 9.
37. Ramírez, op. cit. pp. 23-25.
38. Ibid.
39. Ibid. pp. 36-37.
40. Ibid. p. 39.
41. Ibid. p. 40.

CAPITULO IV

INGLESES Y NORTEAMERICANOS EN EL PROYECTO

1. LA CESION A MANNING Y MACKINTOSH

Las exenciones que Garay solicitó al gobierno para ampliar las facultades de su concesión original, el 26 de octubre de 1346, tuvieron lugar cuando el empresario mexicano ya había cedido el derecho de colonización en el istmo a la casa inglesa de Manning y Mackintosh y Juan Schneider y Compañía, cuyo representante en México era el cónsul Sven Clark Mackintosh, quien además de ser funcionario del gobierno inglés, actuaba como representante de los tenedores de bonos de su país y tenía una activa participación en múltiples negocios.¹

En efecto, antes de que se le autorizara a introducir colonos en el istmo, Garay había procedido para que los terrenos baldíos -que él consideraba como propios- fueran colonizados por extranjeros por medio de la casa inglesa. Cuando Garay, durante su estancia en Europa, confirmó que los ingleses no se interesaban en sostener una empresa que realizara la comunicación interoceánica en Tehuantepec, celebró en Londres el 21 de agosto de 1346² "un contrato de colonización preparatorio de la vía de comunicación."³ En sus partes fundamentales la cesión decía:

1a. Que cede y traspassa a los sres. Manning y Mackintosh y a los sres. Juan Schneider y Ca. en toda propiedad, sin ninguna limitación de tiempo y de dominio, perpetuamente para ellos y para los agricultores y colonos a quienes enagenan, las tierras comprendidas entre los límites fijados por una línea recta que corte el río Coatzacoalcos en la confluencia de este con el río Mala

tengo y que se prolongue hasta la desembocadura del primero en una extensión a diez leguas a cada lado del curso del repetido río Coatzacoalcos.⁴

La colonización, que figuraba en la cesión original como un privilegio a disfrutar, en el caso de que la vía interoceánica fuera construida, había sido sacada por Garay de su contexto primigenio. En efecto, perdió el sentido de retribución o compensación que se estipulaba en el decreto de 1842, para quedar como una facultad independiente del proyecto de construcción de la vía interoceánica -a pesar de haber surgido dentro de él- gracias a las solicitudes de Garay y a la buena disposición del gobierno.

Desde la expedición del decreto del 9 de noviembre de 1843, Garay se había considerado propietario de los terrenos adyacentes a los ríos que se utilizarían en la navegación de la ruta, aun cuando no se hubieran determinado los límites de los terrenos que le correspondían, pues "no se practicó apeo o deslinde, para que de una manera fija, permanente e inalterable quedasen señalados los límites de los terrenos comprendidos en la concesión."⁵ El istmo había sido reconocido geográficamente, pero la obligación de fijar límites para establecer la posesión de las tierras no la había cumplido Garay, aunque desde el 2 de abril de 1843 se le habían entregado los baldíos, y esto sin haber llevado a cabo "la mensura y apeo de los terrenos."⁶ Esta obligación era muy importante, pues si no existía la delimitación precisa de los terrenos baldíos, de los que consideraba propietario Garay,⁷ resultaba un privilegio un tanto vago, pues su validez dependía del conocimiento cabal del terre-

no, circunstancia que no había tenido lugar.

La segunda condición resultaba muy interesante:

Declara y promete el señor Garay a los señores Manning y Mackintosh y a los señores Juan Schneider y Ca. que si alguna parte de las tierras comprendidas en las diez leguas a cada lado del río Coatzacoalcos, ...se encontrase que pertenece en propiedad á alguno ó algunos individuos, comunidades o corporaciones, el mismo sr. Garay les compensará la misma cantidad de tierra con otra tanta, fuera de los límites que quedan establecidos en el artículo anterior, a elección de dichos señores, en los otros terrenos que le están concedidos en el decreto de lo. de marzo de 1842 y en el de 5 de noviembre del año próximo pasado.⁸

Esta cláusula evidenciaba que Garay desconocía los términos exactos en los que estaban las propiedades y terrenos baldíos en el istmo, pero no las facultades emanadas del decreto del 5 de noviembre que lo convertía en dueño del territorio dentro de la circunscripción señalada en la concesión de 1842, con plenos derechos para disponer de tierras tanto baldías como particulares.

La 4a. cláusula nos hace saber que el objeto del traspaso no se reducía sólo a la colonización, sino a otras actividades, ciertamente muy remunerativas:

Que con este mismo objeto los señores cesionarios deben inmediatamente tomar medidas para limpiar los terrenos en que puedan cortarse maderas, las cuales podrán exportar en la cantidad que les convenga, con cuyos productos podrán como juzquen conveniente, aumentar su negociación relativa a poblaciones nuevas y á los mismos cortes.⁹

Así, la cesión de derechos no se limitaba únicamente a la introducción de colonos, sino que también contemplaba la explotación de un recurso natural muy valioso, si se toma en cuenta que

las maderas del istmo son consideradas preciosas. Esto, evidentemente fue un derecho que los ingleses aprovecharon, como lo veremos adelante.

La cláusula 5a. señalaba los límites del contrato efectuado entre Garay y los empresarios ingleses:

Que por esta cesión que hace el señor otorgante D. José Garay no debe entenderse que dá a los sres. Manning y Mackintosh y Schneider y Ca. derecho alguno para hacer la navegación de uno a otro mar; pero declara que concede a dichos señores el derecho de navegar el citado río de Coatzacoalcos, hasta la confluencia del Malatengo, para todo lo que pueda convenir y ser útil a los negocios conexos con la cesión de terrenos que de aquí se trata, sin que por eso se ofendan los privilegios que tiene el espresado señor Garay. Que en virtud de esta reserva que hace, tendrá el sr. Garay y la compañía que se formare, derecho a tomar y usar cualesquiera materiales que puedan necesitarse de las tierras cedidas para la construcción y continuación de la obra de la vía de comunicación, entendiéndose esto de aquellas tierras que no estén ya colonizadas, ó hechas propiedad de cualesquiera particulares, pues si este caso hubiere sucedido, el sr. otorgante y la compañía que hubiere formado deberán pagar los materiales que necesitan por su justo precio.10

Se hizo hincapié que el contrato se refería únicamente a la cesión de terrenos para su colonización, pero que no contemplaba la construcción de la ruta interoceánica, privilegio que quedaba en manos de Garay, quien a partir de entonces no podría disponer con entera libertad de los recursos existentes en la región para llevar a cabo la vía. Garay, pues, había renunciado a un derecho importante para efectuar su proyecto y, además, había dejado de ser el exclusivo cesionario para navegar en el río Coatzacoalcos, ya que mediante esta cláusula la casa inglesa había adquirido también

el derecho para utilizar la vía fluvial; Garay se colocaba en desventaja, pues ya no detentaría el monopolio de explotar la transportación a través del río, considerado hasta ese momento como el medio más viable para llevar a cabo la construcción de la ruta interoceánica.

Garay a cambio del traspaso del derecho de colonización, corte de maderas y navegación por el Coatzacoalcos, recibiría el 30 % de las ganancias de todos los negocios que se hicieran, porcentaje que recibiría cada 31 de diciembre, sin haber desembolsado capital alguno.¹¹

El contrato no se escrituró entonces, pues la cesión de terrenos para colonizar era una compensación inherente a la construcción de la vía¹² y quedaba sujeta a la aprobación del gobierno mexicano. A su regreso al país, Garay se encontró con que las diligencias de su hermano Antonio para prorrogar la concesión habían sido satisfechas con la expedición del decreto del general Salas del 5 de noviembre de 1846, por lo que el 14 de mayo de 1847¹³ procedió a gestionar ante el gobierno mexicano la aprobación de su contrato con la casa inglesa, hecho que ocurrió el 9 de julio de 1847.¹⁴

Una circunstancia que señala claramente la naturaleza del contrato celebrado entre Garay y Manning, Mackintosh y Schneider¹⁵ fue el hecho de que antes de ser reconocido el traspaso del derecho de colonización, la casa inglesa ya había entrado en la posesión y disfrute de sus derechos, pues en 1846 el presidente Herrera re-

cibió "una queja de éstos -Manning y Mackintosh- por lo que dió orden a los gobernadores de Oaxaca y Veracruz de que impidieran el corte de las maderas concedidas a cualquier otro que no fuese la compañía inglesa."¹⁶ La situación dejó ver con claridad que no importaba mucho el reconocimiento oficial del contrato por parte del gobierno a los empresarios ingleses, para ejercer los privilegios cedidos por Garay, y que significaban importantes ganancias y además estaban exentos de pagar impuesto alguno por la extracción de madera.

El 26 de julio de 1847 quedó escriturada formalmente la cesión a Manning y Mackintosh, especificándose, a petición del gobierno, que los colonos deberían de renunciar a su nacionalidad para adquirir la mexicana, así como la obligación por parte de los cesionarios de informar sobre los contratos para la introducción de familias y del registro de las mismas, condiciones no contempladas en el primer contrato.¹⁷

Garay, no obstante no haber legalizado la cesión a Manning y Mackintosh hasta julio de 1847, efectuó el traspaso de su privilegio para construir la ruta interoceánica a la misma casa inglesa desde el 10. de marzo de 1847: "...ajustó otro contrato diverso por el cual cedió el privilegio de la vía de comunicación a la casa de Manning y Mackintosh para ella y para Juan Schneider y Ca. de Londres, dejando el convenio sujeto a la ratificación de estos dentro de 10 meses que debían cumplirse el 10. de enero de 1848."¹⁸

Garay actuó nuevamente de manera que podríamos calificar

de ilegal, pues su contrato anterior no había sido aprobado por el gobierno. Podemos aventurar que ello se debió a la plena confianza que tenía el empresario mexicano en que sus negocios estaban firmemente respaldados por el gobierno, y que éste, a pesar de que se procediera sin consultarlo, se mostraba bien dispuesto, como ya lo había demostrado, y accedería siempre a los hechos consumados que presentaba Garay. En el contrato en el que el empresario mexicano cedió la totalidad de su privilegio se estableció que estaba sujeto a una posterior ratificación por parte de los empresarios, condición que justificó el no dar aviso al gobierno, pues el carácter de "pendiente" no obligaba a ambas partes.¹⁹

Mientras tanto ocurrió la inversión norteamericana, cuyos ejércitos habían llegado hasta la capital y se habían impuesto de manera rotunda a los ejércitos nacionales. El gobierno de los Estados Unidos hizo los primeros intentos de llegar a un acuerdo, por lo que Nicolás Trist, su representante, dio a conocer un proyecto de tratado de paz en cuyo artículo VIII se establecían amplias concesiones para que tropas, mercancías y ciudadanos norteamericanos utilizaran la comunicación interoceánica por Tehuantepec. El artículo decía:

El gobierno de los Estados- Unidos Mexicanos, por éste concede y garantiza para siempre al gobierno y ciudadanos de los Estados- Unidos el derecho de transportar a través del Istmo de Tehuantepec de mar a mar por cualesquiera de los medios de comunicación que existan actualmente, ya sea por tierra o por agua, libre de todo peaje o gravámen todos o cualquier artículo, ya sea de producto natural o productos o manufacturas de los Estados- Unidos o de cualquier otro país extranjero, pertenecientes al dicho gobierno o ciudadanos, y también el de-

recho de libre paso por el mismo a todos los ciudadanos de los Estados Unidos.²⁰

Estados Unidos, empeñado en conseguir una vía interoceánica que fuere de su uso exclusivo, vió entonces la oportunidad de obtener en el botín de guerra²¹ un istmo a corta distancia de su territorio.²² En efecto, el gobierno norteamericano, cuando tuvo claro que los territorios del Pacífico podrían ser de difícil acceso a través de líneas férreas, por las dificultades que entrañaría tanto la construcción como el servicio, estimó conveniente asegurar el control de los istmos americanos, por considerar el asunto como de "vital importancia en el futuro de los Estados Unidos."²³

El istmo de Tehuantepec fue considerado, a partir de este momento, como el medio idóneo para hacer más rápida la comunicación entre el este y el oeste norteamericano²⁴ debido a "la proximidad del istmo en relación a los Estados Unidos, lo saludable del clima, lo adecuado del territorio para llevar a cabo la construcción del ferrocarril y la considerable reducción de la distancia en comparación con otras rutas meridionales."²⁵ De esta manera, el gobierno norteamericano, seguro de poder conseguirlo, dada la extrema debilidad que presentaba el país y la división partidista dentro del gobierno, propuso en el primer proyecto del tratado de paz, por órdenes directas del presidente norteamericano, el artículo citado que equivalía a la cesión del istmo al gobierno de Estados Unidos. La respuesta que obtuvo Trist por parte de los representantes mexicanos fue clara: "Sobre los privilegios que solicita el gobierno de

los Estados Unidos para navegar por el río Tehuantepec o traficar por cualquier otra vía o camino que se estableciere entre los dos mares, el gobierno mexicano niega absolutamente toda concesión en el particular."²⁶ Se explicó que dicha concesión pertenecía a casas inglesas,²⁷ con lo que se abandonó la idea de incluir el artículo en el tratado de paz. Sin embargo, Trist no cejó en su empeño de conseguir el paso interoceánico para su país, por lo que se dirigió a Garay y Mackintosh para que le cedieran sus derechos, mediante el pago de un millón de pesos y el 10 % de las utilidades del privilegio por todo el tiempo de su duración. Los empresarios no aceptaron.²⁸

En 1847 Manning y Mackintosh habían iniciado los trabajos para la apertura de la vía interoceánica, teniendo a Cayetano Moro como encargado de las obras, pero los trabajos fueron suspendidos a causa de la guerra. Al término de ésta, las labores se reanudaron y Moro dirigió la construcción de un camino carretero que uniera las poblaciones de Oaxaca y Veracruz con el propósito de comunicar los puntos en que se trabajaría para construir la ruta.²⁹

El 13 de enero de 1849, la casa inglesa informó al gobierno que le cesión a Garay para construir la vía interoceánica le pertenecía, pues el 23 de septiembre del año anterior se había escriturado el traspaso del privilegio, por lo que solicitaba que fuera reconocida como cesionaria. Asimismo, se le hacía saber que pronto todo quedaría dispuesto para que la vía ístmica comenzara a funcionar y que, dadas las proporciones del proyecto, era necesario

que otras casas participaran en él, por lo que se buscaría su concurso en el exterior. La escritura estableció de manera clara que "...el Sr. D. José de Garay ...tiene cedidos, vendidos y traspasados a los sres. Manning y Mackintosh sin limitación alguna, las acciones y derechos que le fueron otorgados en los decretos de lo. de marzo de 1842, 9 de febrero y 6 de octubre de 1843, 5 y 26 de noviembre de 1846, ...quedando así plenamente subrogados en lugar del sr. otorgante los sres. Manning y Mackintosh y dueños como él lo era, de todas las ventajas y beneficios que le fueron otorgados."³⁰

Este documento, del que no tuvo conocimiento el gobierno sino hasta cuando el asunto tomó la forma de una confrontación diplomática entre México y los Estados Unidos, despojó a Garay de su personalidad como propietario de la concesión y fijó los atributos jurídicos de la casa inglesa, que no sólo eran privilegios sino también obligaciones.

El traspaso, que permaneció oculto, no fue promovido ante el gobierno para que fuera aceptado, como se había hecho en la cesión de los derechos de colonización, lo que nos indica que se tuvo interés en mantenerlo al margen del cambio ocurrido, circunstancia que pudo deberse a la situación en que se encontraba la concesión: la prórroga de 1846 estaba a punto de expirar y lo único que había hecho la casa inglesa para facilitar el acceso a los terrenos del istmo era un camino carretero.

En cuanto a Garay, hasta ese momento poseedor del privilegio sus diligencias se habían reducido al traspaso del derecho de colo-

nización y a seguir de cerca los trabajos que realizaba Manning y Mackintosh. La situación presentaba un cariz desfavorable para sus intereses, ya que un mes después de haberse suscrito la cesión expiró la prórroga decretada por Salas.

Podemos aventurar que los involucrados abrigan un cierto temor de que el gobierno, a pesar de la buena voluntad que había mostrado siempre hacia el negocio, con la profunda experiencia que significó la guerra con los Estados Unidos, no se mostrara ya tan complaciente con los empresarios. Por otra parte, el anuncio de que se buscaría el concurso de otras casas para llevar a cabo la construcción de la vía, pudo haber predisuesto el ánimo de las autoridades hacia el privilegio, ya en manos de Manning y Mackintosh, pues el 12 de enero de 1849 el ministro plenipotenciario en Washington Luis de la Rosa -quien ignoraba que Garay había cedido el privilegio a Manning y Mackintosh- comunicó al ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores que Garay estaba formando una compañía en Nueva York para que construyera la vía por Tehuantepec antes de que se terminara la de Panamá. A juicio del ministro, si las obras se llevasen a efecto, las consecuencias

...serán tal vez funestas para nuestro país si aquella obra se realiza por una compañía norteamericana y si los grandes y ricos terrenos destinados para la colonización en Coatzacoalcos llegan a ser poblados y cultivados casi exclusivamente por familias norteamericanas ... sería casi imposible evitar que a poco tiempo esa colonia pretendiese formar un estado independiente aneclándose a esta república (E.U.) o poniéndose bajo su protección.³¹

De la Rosa fue el primer funcionario mexicano³² que externó

su temor ante el aspecto que tomaría el asunto de Tehuantepec si en él tomaban parte capitalistas norteamericanos. Este temor sería un elemento constante que, a partir de ese momento, acompañaría el problema diplomático que se cernía sobre México, problema que a medida que transcurrieran los acontecimientos alcanzaría proporciones alarmantes.

Garay se entrevistó en Washington con de la Rosa al regreso de su viaje a Nueva York, y le hizo saber que los empresarios Hargous estaban ya empeñados en la organización de la empresa para colonizar el istmo y

añadió el sr. Garay que muchos capitalistas rehusaban tomar acciones en la compañía porque no creían seguros sus intereses en México, temiendo que el gobierno faltase alguna vez a lo pactado con el empresario y que hiciese nulas las concesiones y privilegios.³³

Podemos considerar esta entrevista como fundamental en la historia del problema, pues Garay puso al descubierto la participación de los capitalistas norteamericanos que, poco después, se presentaron como dueños de la cesión, pero esto de una manera disfrazada, es decir, sin mencionar que para ese momento ya se había hecho la cesión de los privilegios de Garay a Manning y Mackintosh y de éstos a Hargous.³⁴ Asimismo hizo evidente su temor de que el gobierno mexicano no se encontrara dispuesto a continuar reconociendo sus derechos

Es claro que Garay planteó el asunto como si se tratara del representante de los empresarios norteamericanos, a quien se le había encomendado la vigilancia y defensa de sus intereses; así son-

deó a de la Rosa para saber si la empresa recibiría el apoyo del gobierno. Además, se permitió invadir un ámbito que competía únicamente a las naciones como resultado de sus mutuos intereses, al insinuar que un tratado entre México y los Estados Unidos garantizando los privilegios, podía asegurar la participación de los capitalistas norteamericanos en la obra. A juicio del ministro esto implicaba la injerencia directa del gobierno norteamericano en el negocio, creencia que se vió reforzada de lo que también opinaba el artículo publicado por El Sol de Baltimore sobre este asunto,³⁵ y añadió de la Rosa: "...tengo presunciones para creer que se trata de inducir a México a contraer con los Estados Unidos ...el mismo compromiso que con respecto a Panamá ha contraído la Nueva Granada en 1846."³⁶ Esta proposición de Garay aumentó la desconfianza que de la Rosa sentía ante el asunto de Tehuantepec, pues este ya había tomado un perfil definido en el que se encontraban presentes los elementos que configuraron el problema: los capitalistas norteamericanos, la validez de la concesión y la idea de firmar un tratado en el que no sólo se protegieran a los empresarios y a la concesión sino que estableciera el dominio de Estados Unidos sobre el istmo mexicano.

El 9 de marzo de 1849, el gobierno resolvió desconocer a la casa de Manning y Mackintosh como la propietaria de la cesión a Garay, por haber caducado por incumplimiento y porque la aprobación del contrato en que se fundaba estaba sujeta a la decisión del Congreso, a quien concernía determinar la validez del negocio.³⁷ La

respuesta de la casa inglesa no se hizo esperar:

Mackintosh protestó desde luego contra la resolución, así como contra lo que anunció el gobierno desde el principio, de someter la decisión final de su reclamo a la deliberación del congreso, como asunto exclusivo de su resorte. Sobre esto se suscitó una larga polémica por Mackintosh quien durante meses dirigió notas sobre notas defendiendo sus derechos sin obtener ventaja alguna.³³

En efecto, la correspondencia cruzada entre la casa inglesa y el gobierno mexicano pusieron de manifiesto el afán de la primera por conservar la cesión y del segundo su determinación de no reconocerla.³⁹ El Ministerio de Relaciones comunicó a Manning y Mackintosh que

...el supremo gobierno no podía reconocerlos como cesionarios del privilegio concedido a Garay, porque en este ministerio no había constancia alguna que acreditase la cesión ...Ustedes después han remitido una copia simple de la escritura relativa a la cesión; pero sin advertir que no era posible que en asunto de tan grave trascendencia dejara el gobierno de exigir las mismas formalidades que se exigieron cuando se cedió a ustedes el privilegio sobre colonización de terrenos; ...ese privilegio -el de la construcción de la vía istmica- de interés tan nacional y de consecuencias tan graves, podía haberse cedido a una casa ó persona, que ó no diese la garantía para llevar a cabo la empresa, ó que pudiese abusar de él con notable perjuicio para la nación.⁴⁰

La primera parte de la argumentación podría parecer a primera vista frágil -de hecho Garay la echó abajo al enviar la escritura de la cesión-, pero si la examinamos detenidamente, advertimos que las autoridades ya mostaban preocupación por considerar el asunto como un problema que podría tomar grandes proporciones. De ahí que trataron de adjudicarse la personalidad jurídica para sancionar el traspaso. Esta actitud, evidentemente, resultó inesperada y poco grata a los empresarios, acostumbrados a obtener del gobierno

la satisfacción de sus requerimientos. Por otra parte, se recalcó que el asunto, de gran importancia para México, no admitía una actitud irreflexiva y ligera por parte del gobierno.

Hacia abril de 1849 la casa inglesa -cuyo traspaso a Hargous era secreto- presentó un escrito en el que notificaba al gobierno el plan para construir la vía por la barra de Alvarado y el río San Juan, proyecto que pareció a Ramírez, ministro de relaciones, totalmente absurdo.⁴¹ Para mayo el tono de las comunicaciones de Manning y Mackintosh cambió sensiblemente, pues propusieron a Jacunza, nuevo ministro de relaciones, una transacción

...si fuese cierto que antes de ahora no habíamos sido reconocidos como cesionarios ¿Cuál razón podría oponerse hoy a nuestro reconocimiento? ¿No damos, por ventura, la menor garantía de llevar a cabo la empresa? ¿Se cree, después de habernos autorizado para colonizar el istmo que seríamos capaces de abusar del privilegio con notable perjuicio para la nación?⁴²

Manning y Mackintosh, convencidos de que el gobierno no los reconocería como propietarios de la concesión a Garay, pretendieron persuadirlo, sin utilizar ya las reiteradas razones de que el privilegio se los había cedido el empresario mexicano, de que en realidad no existía impedimento para que se les reconociera, considerando sus méritos y su capacidad moral como avales para la aceptación de su personalidad como propietarios del derecho de construcción de la vía interoceánica.

Mientras tanto, el ministerio de relaciones hizo saber a Luis de la Rosa, el 8 de marzo de 1849, que "El presidente ha decidido no reconocer los derechos de la casa de Manning y Mackintosh

...en razón de la gravedad del negocio ...y que ...comunique a D. José Garay haber expirado el término de la prórroga que se le otorgó el 5 de noviembre de 46."⁴³ De acuerdo con su postura el gobierno actuó congruentemente, pues se notificó a quien él consideraba como propietario del privilegio. Lógicamente la respuesta de Garay a la medida impuesta por el presidente Herrera no se hizo esperar. En efecto, en el mes de abril escribió una carta a Luis de la Rosa donde le daba a conocer las razones que, desde su punto de vista, hacían inadmisibles la decisión del gobierno:

El plazo al que se refiere es el que expiró por la prórroga de 5 de noviembre de 1846 pero en él no se dice a V.S. que me comunique que han cesado las concesiones que me hizo la ley del 10. de marzo de 1842 porque el gobierno no podía hacer esta declaración . . .como la empresa del istmo ha cumplido todas las condiciones que se le marcaron en los diversos privilegios que le concedió el Supremo Gobierno no ha podido menos de sorprenderme la resolución que contiene el oficio.⁴⁴

Para Garay el gobierno cometía una injusticia al declarar caduca la prórroga expedida por Salas, pues a su juicio se habían cubierto las obligaciones señaladas en la cesión.⁴⁵ Asimismo, trató de valerse de lo que explícitamente señalaba la comunicación: que expiraba la prórroga del 5 de noviembre, pero como el oficio en ningún momento se refería a la nulidad del privilegio, éste seguía existiendo. Podemos pensar que Garay no estaba seguro de que sus argumentos anteriormente citados, pudieran causar algún cambio en la decisión del gobierno, por lo que añadió:

Esta súplica la hago a V.S. encarecidamente por lo mucho que importa a mis intereses y a los de la empresa que

considero ya violentamente atacados. También sabe V.S. que en la empresa del istmo hay comprometidos intereses de ciudadanos de este país (Estados Unidos) porque ha presenciado los debates del Senado en el Congreso General. ...México perderá para siempre la inmensidad de bienes que le vendrán con la apertura del Istmo de Tehuantepec, si llega a verificarse la comunicación por el de Panamá. ...Si el gobierno de México no atiende tales razones responderé por todos los daños y perjuicios que sus actos generen a la empresa del Istmo de Tehuantepec.46

Esta parte de la comunicación es muy importante pues en ella está presente un recurso que en lo sucesivo será utilizado por los defensores del privilegio: la amenaza. En efecto, si bien se recurre a la súplica y a señalar los daños que se ocasionarían al país si el gobierno no reconociera la concesión, resalta la amenaza implícita al mencionar la participación de capital norteamericano en el proyecto, procedimiento que se convertirá en la tónica usual por parte de los Estados Unidos a lo largo del desarrollo del problema. Garay seguramente se dió cuenta del efecto que el párrafo causaría en las autoridades mexicanas y, evidentemente, trató de obtener ventaja del temor que la elusión contenida en él despertaría entre los funcionarios mexicanos. Sin embargo, el gobierno mexicano no cambió su decisión.

II. EL TRASPASO A HARGOUS

El 30 de abril de 1849, Clayton -secretario de estado de los Estados Unidos- envió una comunicación a Nathan Clifford, ministro norteamericano en México, en la que le informaba que, en vista de que ciudadanos norteamericanos estaban interesados en la concesión a Garay, se abrigaba cierta desconfianza de que el gobierno mexicano pudiera anular el privilegio, únicamente porque ciudadanos norteamericanos se interesaban en él. Asimismo le indicó que "una medida como esta, originada por tal motivo, no podría dejar de ser considerada por el Presidente como prueba de una disposición totalmente distinta con las relaciones pacíficas existentes entre los dos países."⁴⁷

De esta manera, el 21 de junio de 1849 Clifford envió una nota al ministerio de relaciones en donde señalaba la obligación que tenía el gobierno de respetar los derechos estipulados en la cesión de 1842 y que pertenecían a ciudadanos norteamericanos, añadiendo que "...cualquiera infracción de su derechos será vista con justo desagrado por el gobierno de los Estados Unidos."⁴⁸ La comunicación causó una gran sorpresa entre las autoridades mexicanas, quienes ignoraban que la cesión estuviese en manos de norteamericanos, además de que en el tono de la nota fue clara la actitud intervencionista y amenazante del ministro Clifford.

El secretario mexicano respondió que la concesión no había sido anulada "y que el Supremo gobierno de México nunca sería influenciado en el asunto por sentimientos adversos al carácter nacio-

nal de ciudadanos de los Estados Unidos." También le señaló que "la cuestión de la validez del privilegio o su anulación por incumplimiento era exclusivamente un asunto mexicano, será discutido, decidido y determinado de acuerdo a las leyes y a las autoridades legales de México, con exclusión de cualquier otra instancia."⁴⁹ En esta respuesta dada a Clifford, el gobierno mexicano manifestó que su posición con respecto a la concesión de Garay era firme, y no permitiría presiones en el asunto, lo que muy posiblemente despertó mayor desconfianza entre los empresarios y el gobierno norteamericano.

Finalmente, el 25 de julio de 1849 Manning y Mackintosh informaron al gobierno que había terminado su representación en el negocio y que la empresa se encontraba domiciliada en Nueva York, administrada por la compañía de Pedro Amadeo Hargous.⁵⁰ El gobierno mexicano manifestó desconocer la legitimidad de la concesión.⁵¹ La cesión a Hargous se había realizado nueve meses antes, el 27 de octubre de 1843 y la escritura del traspaso decía:

...los sres. Manning y Mackintosh de este comercio y vecindad ...dijeron que el sr. D. José de Garay ...les cedió los privilegios que el Supremo Gobierno concedió al mismo sr. Garay para la apertura de una vía de comunicación en el Istmo de Tehuantepec y colonización de aquellos terrenos, en los decretos de lo. de marzo de 1842, 9 de febrero y 6 de octubre de 1843, 5 y 6 de noviembre de 1846, y que deseando enagenar los mencionados privilegios en el extranjero para que los que lo adquirieran procedan a cumplir las obligaciones que han contraído los otorgantes, continuando las obras que ya están comenzadas en el istmo, debiendo encargarse de la mencionada enagenación personas de inteligencia y confianza, han resuelto encomendar este negocio a la casa Hargous hermanos de Nueva York.⁵²

Con la declaración de la casa inglesa y la exhibición del documento que acreditó el traspaso, la cuestión relativa a la concesión de Garay tomó otro cauce, pues a partir de este momento dejó de ser un problema entre el gobierno mexicano y empresarios particulares, para convertirse en un problema diplomático entre México y los Estados Unidos. El conflicto adquirió proporciones alarmantes pues la actitud del gobierno norteamericano fue particularmente agresiva y colocó al gobierno mexicano en una situación de extremo riesgo al tratar de obtener ventajas y privilegios que ponían en peligro la soberanía e integridad nacional. El problema entrañó una gran presión para México pues Estados Unidos tomó con especial empeño la defensa de los derechos de Hargous, y esto condujo, en los momentos más difíciles de la confrontación diplomática, a una virtual declaración de guerra por parte del gobierno norteamericano.

Por su parte José María Luis Mora, ministro plenipotenciario en Londres, advirtió que el gobierno británico, empeñado en obtener un paso interoceánico -y para lo cual ya había ocupado las bocas del río San Juan en Nicaragua- se encontraba en franca disputa con el gobierno norteamericano por este motivo. Aconsejó aprovechar esta confrontación entre ambos países para defender a la república de los designios que tuviera Inglaterra con respecto al istmo de Tehuantepec, pues el cónsul Mackintosh encubría un proyecto gubernamental bajo la empresa que pretendidamente tenía derechos sobre los terrenos del istmo.⁵³

En este momento se encontraron definidas y enfrentadas las pretensiones inglesas y norteamericanas con respecto a las vías interoceánicas, y ambos países trataron de obtener igualdad de privilegios en el uso de los pasos centroamericanos, al firmar tratados con Colombia, Costa Rica y Honduras.⁵⁴ Sin embargo, como estos tratados no resolvieron la cuestión del uso y neutralidad de las vías interoceánicas, en abril de 1850 se firmó un tratado entre Inglaterra y Estados Unidos que llevó el nombre de Clayton-Bulwer y en el que se estipuló que ninguno de los dos países mantendría control exclusivo sobre cualquier canal que cruzara Centroamérica, ni colonizaría ni asumiría ninguna clase de dominio sobre los países correspondientes.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

1. Tenenbaum, Barbara, op. cit. p. 76 y passim. "Ewen Clark Mackintosh, de la casa comercial Manning and Mackintosh, y cónsul británico en la ciudad de México, aparentemente tenía participación en todos los negocios financieros del país. Con el tiempo, en efecto, su solo nombre simbolizaría el concepto de especulación financiera." Entre los negocios llevados a cabo por Mackintosh se contaban préstamos al gobierno, extracción de oro y plata, cambio de divisas, conversión de la deuda con Inglaterra en 1346, además de que tuvo participación en la política interna del país. Véase Autrique Escobar Cecilia, La misión diplomática de José María Luis Mora, tesis, UNAM, 1939, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, pp. 117-123.
2. Iarrainzar, Manuel, Vía de comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec: cuando se concibió esta idea: su historia hasta nuestros días: concesiones y reconocimientos que se han hecho para la apertura y sus resultados: lo que en sí es el istmo: riquezas de sus producciones y facilidades y ventajas que presenta para la realización del proyecto y probabilidades de su pronta realización, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, - 1877, p. 19.
3. Gálvez, Mariano, op. cit. p. 9
4. Ramírez, José Fernando, Memorias, negociaciones y documentos... p. 44.
5. Iarrainzar, Manuel, Análisis del dictámen de la comisión de negocios extranjeros del Senado de los Estados Unidos sobre el negocio de Tehuantepec, Washington, 1352, p. 10.
6. Ramírez, op. cit. p. 12
7. Como el mismo Garay lo manifestó al gobierno en su nota del 14 de mayo de 1347: "...por los artículos 13 y 14 del 5 de noviembre de 1346, me fue concedida la facultad de contratar la colonización de los terrenos del istmo, que ya me pertenecían." Ra-

- mírez, op. cit. p. 43.
8. Ibid. p. 44.
 9. Ibid.
 10. Ibid. p. 45.
 11. Ibid.
 12. Gálvez, op. cit. p. 11
 13. Ramírez, op. cit. p. 47
 14. Larrainzar, Análisis del dictámen..., p. 23
 15. Esta forma de celebrar los contratos de cesión sin comunicar - gobierno sino hasta que ya era un hecho consumado, va a ser el procedimiento usual que adopten los involucrados hasta la cesión a Hargous.
 16. Iarrainzar, Análisis del dictámen ..., p. 32.
 17. Ramírez, op. cit. p. 52
 13. Gálvez, op. cit. p. 12.
 19. Esta cesión no la conoció el gobierno sino hasta enero de 1849, cuando Manning y Mackintosh informaron que Garay había cedi o todos sus privilegios. A instancias del gobierno presentó la - casa inglesa una escritura fechada en 23 de septiembre de 1843. Uno de los problemas al que se enfrenta quien estudia el tema del tránsito por Tehuantepec es la falta de precisión que las fuentes presentan al ofrecer fechas, y si bien en algunos casos la diferencia es de días, en otros es de meses, y esto ocurre en ocasiones hasta en una misma fuente, lo que podría deberse a errores tipográficos, pero hacen confusa la labor de pretender dar un estricto orden cronológico a los acontecimientos. En este caso, Gálvez fecha la cesión total a Manning y Mackintosh en marzo de 1847, mientras que Ramírez, basado en la escritura que presentó la casa inglesa, en septiembre de - 1843. A primera vista las fechas no tienen ninguna correspondencia, pero recordemos que Garay y la casa inglesa celebraron un contrato particular que posteriormente sería ratificado. Es muy posible que Gálvez, aboderado de Garay y bien enterado de

todos los cambios en la concesión, se refería al contrato particular y Ramírez a la legalización del traspaso.

20. Ramírez, op. cit. p. 55.
21. Recordemos que las instrucciones dadas a Trist para negociar el tratado de paz señalaban que debían ajustarse a tres opciones: "1a. La cesión de Nuevo México, Baja y Alta California por quince millones de pesos, que se aumentarían a treinta si México cedía, además, el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec. 2a. La cesión de la Alta California y Nuevo México, con pago de veinte millones de pesos. 3a. ...si México excluyera la Baja California pero cediera en cambio la Alta California más Nuevo México, y el derecho de tránsito ya dicho, se aventuraban los Estados Unidos a pagar veinticinco millones, misma cantidad que darían por las dos Californias y el derecho de tránsito en Tehuantepec." Bosch García, Carlos, Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos, 1319-1843, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1974, p. 87.
22. Colombia y Estados Unidos habían firmado el 12 de diciembre de 1846 el Tratado de Amistad y Comercio Mallerino-Bidlack, en cuyo artículo 35 se daba al gobierno norteamericano el derecho de tránsito por Panamá, con la obligación de garantizar la soberanía colombiana y la neutralidad sobre el istmo. Zorrilla, Luis G., Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos de América. 1300-1950, México, Porrúa, 1965, tomo I, p. 317. Este tratado formó parte de las medidas que adoptaron Inglaterra y los Estados Unidos para tratar de incorporar a sus respectivas esferas los istmos americanos.
23. Ripny, Fred. J., The United States and Mexico, New York, P. S. Croftand Co., 1931, pp. 47-43.
24. Callahan, James Morton, American foreign policy in mexican relations, New York, Cooper Square, 1967, p. 190.
25. Ripny, op. cit. p. 43. "...the proximity of the isthmus to the United States, ...the salubrity of the climate, the adaptedness

of the ground for the construction of a railroad, and the great diminution of distance in comparison with other southern routes."

26. Ramírez, op. cit. p. 55.

27. El gobierno sólo conocía la cesión del derecho de colonización, pero esta respuesta motivó que los defensores de la concesión a Garay se apoyaran en ella para obligar al gobierno a aceptar la validez de la cesión. Ramírez argumentó de manera clara sobre este punto en el que se fundó la defensa del privilegio cuando se encontraba en manos de Hargous: "...Ateniéndonos a los hechos, el que resulta claramente establecido es, que el gobierno no supo de la cesión a la casa de Manning sino cuando ésta se la comunicó en marzo de 1949; es decir, diez y ocho meses después de las conferencias con el comisionado de los Estados Unidos. Luego no pudo haberla aprobado en aquella fecha." (Subrayado original). Ramírez, op. cit. p. 81.

28. Gálvez, op. cit. p. 13.

29. Ramírez, op. cit. p. 62. Con respecto a este camino Larrainzar opinó: "...no era la obra de la vía de comunicación a que se contraía el privilegio, que debía ejecutarse sobre la línea que con anticipación se había trazado después de hecho el reconocimiento del terreno, y que había de ser, no una carretera común y miserable, formada con sólo echar abajo algunos árboles y limpiar un pequeño espacio de terreno, sino por navegación y por donde no fuese conveniente por ferrocarril." Análisis del dictamen..., p. 21. Ramírez por su parte dijo: "No era este evidentemente el intento de la concesión ni se habían concedido cerca de cinco años de prórroga para tener al fin de ellos un trozo de camino carretero interior." Memoria instructiva de los derechos y causas justas que tiene el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, para no reconocer ni la subsistencia del privilegio concedido a D. José Garay para abrir una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de

- Tehuantepec, ni la legitimidad de la cesión que aquel hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de la América del Norte, Oaxaca, Imprenta de Ignacio Rincón, 1852, p. 27.
30. Ramírez, Memorias, negociaciones y documentos..., p. 78.
 31. Carta de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 12 de enero de 1849, Exp. L-3-1510, ff. 31-34, AHSRE.
 32. El Congreso mexicano había estudiado en varias ocasiones el expediente de Garay desde 1846, pero no tomó una posición definida al respecto. A partir de este momento, cuando ya se conoció la comunicación de de la Rosa, es posible advertir un cambio en su actitud, pues ya no sería tibia e indecisa, sino firme.
 33. Carta de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 12 de enero de 1849, Exp. L-3-1510, f. 34, AHSRE.
 34. Vid. infra. pp. 94-95.
 35. Traducción de un artículo periodístico publicado en Washington el 9 de enero de 1849 y enviado por Luis de la Rosa, Exp. L-E-1510, f. 30, AHSRE. El artículo se refería a las tres opciones que tenía Estados Unidos para llegar al Pacífico: por Oregon a través de los lsgos, el camino de Panamá y el Istmo de Tehuantepec. "El último parece tiene el mayor número de partidarios tanto en el Congreso como fuera de él. Lo que se considera de más ventaja es la menor distancia entre Tehuantepec y Nueva Orleans. Si México nos concediese el derecho de tránsito y estoy seguro que lo hará sin demora y que el tránsito a ese efecto se negociara en Washington, sería para nosotros mayor garantía que igual concesión de parte de la Nueva Granada por ser México nuestro vecino y poderle atraer más directamente a la justicia y al buen sentido. ...No debemos olvidar que para que nos sean de utilidad estos caminos de hierro, es necesario que en caso de guerra tenemos en el Golfo (de México) una escuadra capaz de competir con cualquiera fuerza que nuestros antagonistas puedan mantener en aquellas aguas. Y que en semejante caso el camino de Tehuantepec sería para nosotros más fácil y directo que nin-

guno otro." La prensa jugó un papel muy importante en el problema, ya que brindó su apoyo al proyecto de construir la vía interoceánica por Tehuantepec, señalando de manera abierta y franca la necesidad de que Estados Unidos dispusiera del istmo mexicano y sus ventajas sobre cualquier otro istmo americano.

36. Carta de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 12 de enero de 1849, Exp. L-3-1510, f. 34, AHSRE. El artículo 35 decía que "El gobierno de la Nueva Granada garantizaba al gobierno de los Estados Unidos, que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medio de comunicación ... estará franco y expedito para los ciudadanos y el gobierno de los Estados Unidos, y para el transporte de cualesquiera artículos de productos, manufacturas o mercancías de lícito comercio, ... Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, ... los Estados Unidos garantizarán efectivamente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado istmo ... y por consiguiente garantizar de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad de la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio."
37. Ramírez, Memoria instructiva..., p. 23.
38. Ibid. p. 13
39. Para seguir de cerca esta correspondencia véase Ramírez, Memo-
rias, negociaciones y documentos..., pp. 67-103.
40. Ramírez, Memorias, negociaciones y documentos..., p. 93.
41. Ibid. p. 92.
42. Ibid. p. 99.
43. Carta del ministerio de relaciones a Luis de la Rosa, 8 de marzo de 1849, Exp. L-3-1510, ff. 36-37, AHSRE.
44. Ibid. ff. 39-40.
45. Esto evidentemente, estaba lejos de ser cierto, pues sólo se había efectuado el reconocimiento del terreno y la preparación del camino carretero, pero no la vía con toda la infraestructura

anexa a la obra.

46. Carta de José Garay a Luis de la Rosa, s/f, Exp. L-E-1510, ff. 41-42, AHSR3.
47. Carta de John Clayton, secretario de estado, a Nathan Clifford, ministro norteamericano en México, 30 de abril de 1849, en Manning, William R., Diplomatic correspondence of the United States. Inter-American affairs 1831-1860, Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1937, v. IX, pp. 27-28. "A measure like this, proceeding from such a motive, could not fail to be regarded by the President as a proof of a disposition wholly at variance with the existing pacific relations between the two countries,..."
48. Larraínzar, Vía de comunicación..., p. 20.
49. Ripoy, op. cit. p. 50.
50. Gálvez, op. cit. p. 15. Gálvez, apoderado de Garay, dió la siguiente explicación con respecto al traspaso: "No fue efecto de la contradicción que encontraban en su negocio (Manning y Mackintosh) sino de combinaciones y arreglos anteriores que se habían hecho en su casa, que si bien podía sostener por algún tiempo los gastos que se habían en el istmo, no podía formarse la ilusión de que con sus propios recursos fuese posible construir el canal o ferrocarril."
51. Ramírez, Memorias, negociaciones y documentos..., p. 115.
52. Ibid. p. 64.
53. Cartas de José María Luis Mora del 30 de octubre y 30 de diciembre de 1849, en La gestión diplomática del Dr. Mora, advertencia de Luis Chávez Orozco, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1931, pp. 157-158 y 167.
54. Zorrilla, op. cit. p. 317.
55. Ibid. p. 313.

CAPITULO V

LA FIRMA DE LOS TRATADOS Y LA DISPUTA DIPLOMATICA

El 18 de septiembre de 1849 Clayton envió instrucciones a Robert P. Letcher, ministro plenipotenciario en México, para concertar un tratado cuyos propósitos principales fueran proteger los derechos y las propiedades de los interesados en llevar a cabo la vía interoceánica, así como la obra cuando estuviese concluida, mediante la utilización de las fuerzas armadas norteamericanas.¹ Con el proyecto que recibió Letcher quedaron establecidos los principios sobre los cuales el gobierno norteamericano trataría de conducir la firma de la convención diplomática con respecto a la vía en Tehuantepec.

Paralelamente, Clayton dió instrucciones al ministro norteamericano en Londres para que hiciera saber a Palmerston que la política de Estados Unidos con respecto a Tehuantepec era la misma que en Nicaragua: fomentar y proteger la vía interoceánica, por lo que invitaba a Gran Bretaña a "ocupar el mismo territorio" para disfrutar de la vía y sus beneficios.²

En octubre el ministro mexicano en Washington Luis de la Rosa fue requerido por Clayton para abordar, entre otros temas, el de las vías interoceánicas. El secretario de Estado manifestó a de la Rosa que la situación tirante entre su gobierno y el de Inglaterra por el paso interoceánico en Nicaragua hacía necesaria la unión de todos los países de Centroamérica para, dado el caso, enfrentar una posible agresión de los países europeos, y le planteó

que la única manera de proteger la ruta interoceánica -por Nicaragua, Tehuantepec u otro lugar- sería por medio de un tratado. De la Rosa contestó que no tenía instrucciones al respecto y el secretario norteamericano se apresuró a añadir que "la neutralidad del istmo y la libertad para el comercio ...no se podría asegurar sino por medio de tratados y que el gobierno de los Estados Unidos está dispuesto a hacer con México un tratado especial sobre esto."³

De esta manera tenemos que el primer paso para la firma de un tratado lo dió el gobierno norteamericano, cuando ya estaba enterado del traspaso de Manning y Mackintosh a Hargous y de la negativa del gobierno mexicano a reconocer la validez de la operación. De la Rosa advirtió al Ministerio de Relaciones que "el asunto de Tehuantepec va a tomar dentro de pocos días un carácter muy grave y de muy malas consecuencias para México" pues la empresa de Hargous había publicado artículos en los que mencionaba el envío de barcos, hombres y herramientas para iniciar la construcción de la vía interoceánica.⁴ A juicio del ministro de la Rosa, la única posición que México debía adoptar era la de declarar la nulidad de las concesiones y mantener una actitud firme y unida con todas sus instituciones.⁵

El 31 de enero de 1950 Manuel Gómez Pedraza, encargado de revisar la concesión a Garay, dictaminó que "el gobierno ...estaba libre y expedito 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."⁶ Sin embargo, el gobierno no procedió a declarar la caducidad de la cesión sino que envió el expediente al congreso.

Mientras tanto, Hargous solicitó a su gobierno que tramitara los pasaportes de los ingenieros encargados de reconocer el istmo, sin tomar en consideración la posición de las autoridades mexicanas de no reconocer el traspaso hecho por Manning y Mackintosh. El gobierno mexicano concedió los pasaportes en abril y pidió al gobernador de Oaxaca que permitiera el paso de la comisión.⁷ La actitud del gobierno fue incongruente, pues por un lado se rehusaba reconocer a Hargous como poseedor de la concesión a Garay, pero por otro permitía que la empresa norteamericana llevara a cabo el reconocimiento geográfico del istmo para trazar la vía de comunicación.

Con la llegada del ministro Robert P. Letcher en marzo de 1850 se iniciaron las negociaciones que tuvieron por objeto la firma de un tratado. Letcher presentó un proyecto que no fue aceptado por el gobierno mexicano; siguió un contraproyecto de Lacunza al que se introdujeron cambios propuestos por Pedraza y Letcher. Las negociaciones para acordar el texto fueron difíciles pues Letcher quería que se estableciera la utilización de tropas norteamericanas en forma indiscriminada,³ mientras que Lacunza y Pedraza trataron de obtener condiciones menos desventajosas para México. Finalmente, el 22 de junio de 1850 el tratado fue firmado por Manuel Gómez Pedraza y Robert P. Letcher, quien informó a su gobierno que "no es

tal como yo lo deseaba, pero es lo mejor que ha podido obtenerse."9 En efecto, los artículos 2o., 3o. y 4o. estipulaban que el ejército norteamericano podía entrar al territorio nacional con el objeto de proteger la obra, si bien bajo expreso requerimiento del gobierno mexicano.10

Por lo que respecta al artículo 12o. su contenido encerraba dos cuestiones importantes, por una parte implicaba la aceptación y reconocimiento por parte de México de la validez de la cesión en manos de Hargous lo que, evidentemente, colocaba al gobierno mexicano en una posición contradictoria con respecto a la resolución tomada de no reconocer la legalidad del traspaso al empresario norteamericano. Por otra, facultó a este último para aceptar el tratado, aún antes de que el congreso mexicano y norteamericano lo hubieran aprobado, es decir, dió a Hargous un poder mayor del que pudieran ejercer los máximos órganos jurídicos de ambos países.

Inmediatamente después de haberse conocido la firma del tratado, se levantaron airadas protestas en contra del contenido de los artículos 2o., 3o. y 4o. por parte de la prensa, gobiernos estatales y organizaciones civiles, quienes consideraron que dicho tratado sólo iba a causar graves dificultades al gobierno y pueblo de México. Así, la sociedad "Amigos del país" escribió al respecto:

El sentimiento más generalizado es, el de que concediendo su parte de intervención a los Estados Unidos en el negocio del proyectado canal o ferrocarril de Tehuantepec. esa intervención se convertirá en contra de México, permitiendo a una república invasora, dividir su acción para estrecharnos en el norte y en el sur; y aún se pronostica que si la defección de Texas comenzó por una gue-

rra y terminó por un tratado, el negocio del último, principiando por un tratado acabaría por una guerra para nuestra patria.¹¹

Por su parte, la cámara de senadores de Oaxaca advirtió que cuando "a los americanos les importa la adquisición de un terreno, para conseguirlo no eligen los medios, sino adoptan los más reprobados." Las consecuencias de un tratado de tal naturaleza con los Estados Unidos sólo conduciría a la guerra y el estado de Oaxaca tendría la peor parte, pues su territorio sería el teatro de la guerra "y los oaxaqueños serían víctimas de esa plaga de la humanidad" por lo que propuso que el tratado no fuera aprobado.¹²

En agosto de 1850 el secretario de estado norteamericano Daniel Webster hizo saber a Letcher que el tratado no había dejado satisfecho a Hargous, por lo que le indicó que era importante "obtener un reconocimiento preciso de que el propósito del tratado es fortalecer la continuación de la empresa formada por ciudadanos de los Estados Unidos, como distinción de ciudadanos o sujetos de cualquier otro país." Asimismo, resultaba conveniente estipular que la protección se extendería a todas las personas involucradas en la obra dentro del territorio delimitado por la concesión, pero esta protección no se debería restringir a la obra, por lo que las fuerzas armadas norteamericanas deberían tener libertad de operar en cualquier parte de la región, y esto -se le aseguraría al gobierno mexicano- sin ningún ánimo de alterar o violar lo derechos y la soberanía del territorio mexicano.¹³

Las peticiones fueron firmemente rechazadas por Lecunza,

quien explicó que no era por "ninguna desconfianza personal relativa a las buenas intenciones del señor Letcher ni de ninguna de las personas a quienes hoy felizmente está confiada la administración del gobierno de los Estados Unidos del Norte, ...sino que la expresada resolución es dictada únicamente por el deseo de que se conserve intacta la soberanía de la república mexicana."¹⁴

El tratado no satisfizo a ninguna de las partes, pues el gobierno norteamericano consideró que no se protegía debidamente la cesión en manos de Hargous, mientras que el de México se tuvo que enfrentar al repudio generalizado de diversos sectores de la sociedad hacia la convención que permitía la entrada de tropas norteamericanas al territorio nacional.

Podemos afirmar que el tratado respondió únicamente al afán del gobierno de los Estados Unidos de asegurar la hegemonía sobre un istmo que se conservaba libre de la influencia británica, mediante la protección a una empresa particular que se fincaba en una cesión muy favorable. La convención le garantizaba una posición ventajosa frente a Inglaterra, pues al igual que en Panamá, las tropas norteamericanas custodiarían la soberanía y neutralidad del istmo.

Para Luis de la Rosa el tratado era inadmisibile pues lo que "hay de más deshonoroso para México es que verdaderamente se hace para garantizar el poder e intervención de los Estados Unidos (quien) ...bajo el título de protector se constituya juez y árbitro entre el gobierno de México y las personas con quienes se han

contratado."¹⁵ Sumamente preocupado, el ministro en Washington consideró que la única opción que tenía México para salir airoso del asunto era que el tratado no fuese aprobado por el congreso y, en caso de que esto ocurriese, firmar otros iguales con España, Francia, Alemania, Inglaterra, Chile y Argentina.¹⁶

La posición que adoptó el gobierno mexicano con respecto al problema de Tehuantepec -concesión y tratado- era vacilante, pues por un lado declaró nula la concesión a Garay, y por otro firmó el tratado en cuyo primer artículo se mencionaba dicho privilegio, lo que ocasionó que de la Rosa manifestara que la actitud indefinida del gobierno le impedía actuar ya que "no se cómo debo conducirme en este gravísimo asunto."¹⁷ Para el ministro en Washington la ambigüedad de la situación favorecía los intereses de los empresarios pues "el silencio con respecto a él del ministro de México en los Estados Unidos podrá reputarse como un asentamiento tasito (sic) de México a todos los contratos que aquí se hacen sobre adquisición de tierras en Tehuantepec." La conclusión a la que llegó Luis de la Rosa es que esta situación generaría circunstancias similares a las que se crearon en Texas pues "una vez que algunos centenares de familias de esta república se lleguen a establecer en el istmo de Tehuantepec, aquella comarca estará en peligro de perderse para México."¹⁸

La incongruencia del gobierno fue evidente, pues si bien no reconocía la validez del traspaso a Hargous, expidió los pasaportes para que la comisión designada por el empresario norteamericano

no efectuara estudios en el istmo. En un primer momento, esta ambigüedad e indecisión podría considerarse como inmadurez política del gobierno mexicano, es decir, como si procediera con ligereza y negligencia con respecto al asunto. Sin embargo, esto no era así, pues esta falta de resolución fue resultado de la experiencia que significó la guerra del '47. En efecto, lo que percibimos es la voluntad del gobierno de conciliar los intereses y la integridad del país con la presión que entrañó la actitud agresiva del gobierno norteamericano, en el momento que invocó un tratado para garantizar la neutralidad de la ruta con tropas norteamericanas.

La comunicación enviada en febrero de 1851 al ministro en Washington así lo prueba: "La administración actual encontró tan avanzada la negociación que no pudo romperla sin exponerse a una guerra con los Estados Unidos."¹⁹ El temor a una nueva guerra con los Estados Unidos si no se accedía -por lo menos en parte- a lo planteado por el representante norteamericano, dominó las negociaciones y orilló al gobierno de México a aceptar los artículos que reglamentaban la entrada de tropas norteamericanas al istmo de Tehuantepec. Sin embargo, para Luis de la Rosa ésta no debía ser una razón de peso para aceptar el tratado "porque la necesidad de una guerra pronta, segura e inevitable está en el mismo tratado. Todas sus cláusulas me parecen redactadas con tal confusión que dan lugar a muchas interpretaciones y siempre prevalecerá la del más fuerte."²⁰

Las negociaciones para la firma de un nuevo tratado conti-

nuaron, y a principios de diciembre Letcher recibió instrucciones de Webster acerca de lo importante que era conservar íntegramente el contenido de los artículos IV y XI del tratado firmado el 22 de junio, si no podía obtener términos más favorables.²¹ Asimismo, el secretario de estado norteamericano envió una carta a Mariano Arista, ministro de guerra y marina, en donde le aseguraba que "nada más lejos de nuestra intención que obtener del gobierno mexicano un privilegio que implicaría la pérdida de la soberanía sobre el istmo." Y en un intento por inclinar el ánimo hacia las pretensiones del gobierno norteamericano agregó que "nuestro único anhelo es que el tratado con México sobre este asunto sea suficiente para atraer y proteger el capital, dándonos el derecho de proteger la obra en caso de que México se mostrara incapaz por rebeliones internas o guerras con otros países."²² Resultó claro que el principal objetivo de los Estados Unidos sobre la convención de Tehuantepec era conseguir que la protección de la vía interoceánica quedara bajo su tutela, previendo que la inestabilidad política existente en el país impidiera al gobierno mexicano llevarla a cabo. Y esto unido a la cesión de tierras estimulada en la concesión a Garay, convertiría al istmo en un protectorado norteamericano.

La nueva convención quedó concluida el 25 de enero de 1851 y el contenido del tratado anterior fue conservado en su mayor parte; en cuanto al primer artículo, éste no se modificó en el sentido deseado por el gobierno norteamericano. En efecto, el cambio no se hizo en la dirección que señaló los Estados Unidos ya que especifi-

caba que "La persona a quien el gobierno mexicano haya concedido en su decreto de lo. de marzo de 1842, o en lo futuro pueda conceder con arreglo a las leyes privilegio para construir un camino, ferrocarril o canal, atravesando el istmo de Tehuantepec, y todos los empleados en la obra de construcción ...serán protegidos conforme a las leyes de México.²³ El gobierno norteamericano entendió que la alusión a la concesión a Garay en el mencionado artículo equivalía a un reconocimiento implícito por parte del gobierno mexicano de los derechos de Hargous. Este por su parte, manifestó a Webster estar de acuerdo con el convenio firmado entre México y los Estados Unidos y pidió que se hiciera saber su opinión al ministro mexicano en Washington. Luis de la Rosa respondió "por pura urbanidad" pues dijo no tener instrucciones ni órdenes sobre el asunto, y aclaró que era su "deber no mezclarme en este asunto, ni reconocer derecho alguno en el señor Hargous para intervenir en él."²⁴

En los primeros días de marzo de la Rosa recibió instrucciones para hacer saber a Webster que el tratado no había sido presentado aún al congreso, en vista del rechazo que había generado la convención. Así, -explicaría de la Rosa- era preferible retardar el asunto hasta que existieran condiciones favorables y no precipitarse y obtener una negativa rotunda. En cuanto a la concesión a Garay el ministro mexicano en Washington tenía que aclarar al gobierno norteamericano que México no reconocía dicha concesión ni tampoco a los que se decían propietarios de los derechos. De esta manera, de la Rosa comunicó a Webster las instrucciones giradas por el go-

bierno mexicano y le explicó que si existiesen extranjeros dentro del territorio nacional involucrados en la empresa de construcción de la vía se procedería de acuerdo con las leyes mexicanas. Asimismo le precisó que, en el caso que la concesión a Garay fuese declarada subsistente por la Suprema Corte de Justicia, la colonización tendría que sujetarse a los artículos 13 y 14 del decreto del 15 de noviembre de 1846, es decir, que los colonos renunciarían a su nacionalidad mientras permaneciesen en el país.²⁵

Mientras tanto, la comisión del senado mexicano encargada de revisar el expediente del privilegio a Garay declaró el 22 de marzo "nulo e insubsistente el decreto de 5 de noviembre de 1846 por no haberlo podido dictar el gobierno provisional de aquella época en virtud de las facultades con que entonces estaba investido."²⁶ Esta decisión sólo se le haría saber al gobierno norteamericano hasta los primeros días de julio y sería el ministro de la Rosa el encargado de comunicarla a Webster.

Advertimos que el gobierno mexicano, cuando el asunto de Tehuentepec penetró en la esfera diplomática, presentó dos frentes al tratar el asunto con el gobierno de los Estados Unidos. Por una parte tenemos las negociaciones realizadas por los representantes designados por el presidente -Lacunza y Pedraza- para la firma de los tratados, en las que si bien se trató de que los términos de los artículos no resultaran tan comprometedores para México; finalmente se redactaron de acuerdo con lo requerido por el gobierno norteamericano, es decir, se complacieron las exigencias planteadas por

Letcher. Por otra parte estuvo la actuación del ministro Luis de la Rosa, que podría calificarse de cuidadosa y enérgica, pues siempre se condujo con extremo apego a las instrucciones giradas por el gobierno mexicano. Esto es, sostener de manera firme la posición del gobierno mexicano de no reconocer la validez de la concesión a Garay, e insistir en que esto no debía alterar las buenas relaciones entre ambos países. Podemos aventurar que la firma de los tratados obedeció al interés del gobierno mexicano de evitar una disputa diplomática con los Estados Unidos, y aun cuando los artículos resultaban poco favorables a México, estuvo seguro que serían rechazados por la instancia suprema: el congreso. Paralelamente mantuvo su postura de rechazo hacia las pretensiones de Hargous.

La sola mención de que la concesión a Garay podría no ser reconocida por el gobierno mexicano y que el tratado aún no había sido ratificado, produjo en Webster una reacción violenta que se manifestó en la respuesta que dió a de la Rosa el 30 de abril y en la que señaló que

el verdadero objeto del tratado que ahora se examina es asegurar derechos que niega México. ...El gobierno de los Estados Unidos no puede dar oído por un momento, a ninguna interpretación, cuyo objeto fuese dar al tratado una interpretación contraria a sus estipulaciones y claras palabras. El tratado ha sido aprobado por el senado y ratificado por el Presidente ...El gobierno de los Estados Unidos no se atreverá ...a hacer en el tratado, interpolación o cambio, con el objeto de variar sus expresiones y claro significado, o poner a su ratificación condiciones o modificaciones de ninguna clase. (México) por medio de actos auténticos ...y de las estipulaciones del mismo tratado ...ha reconocido y reconoce lo. la validez de la concesión a Garay; 2o. que esa con-

cesión puede por su naturaleza cederse a otras personas y 3o. el hecho que a la fecha del tratado sabía México que un ciudadano de los Estados Unidos era poseedor de buena fe de la concesión. ...En conclusión ...el Presidente de los Estados Unidos no puede persuadirse de que vengan ahora sobre ambos países las calamidades consiguientes a la reprobación del tratado por parte de México.²⁷

El tono por demás amenazante de la comunicación, puso de manifiesto la orientación que daría el gobierno norteamericano al asunto, al manejar la concesión y el tratado como si ambos problemas fueran uno solo, y al no aceptar la posición del gobierno mexicano, que se empeñaba en separar el contrato con un particular -cuya validez no se admitía- de la convención diplomática firmada entre ambos países.

Un motivo adicional de reclamo por parte de Webster, lo constituyó el hecho de que el vice-cónsul mexicano en Nueva Orleans Dabelsteen, siguiendo las instrucciones de Luis de la Rosa, se negó a proporcionar los permisos que el presidente de la Tehuantepec Railroad Company of New Orleans había solicitado para que buques alquilados por la empresa transportaran víveres al istmo a los ingenieros que trabajaban en el Coatzacoalcos.²⁸ Las negativas que enfrentaban los funcionarios de la compañía cada vez que trataban de tramitar los permisos, produjeron una airada respuesta del presidente P. Benjamin: "Es imposible pues concebir cual pudo ser el objeto de nuestro gobierno al mandar un cónsul al istmo, y reconocido por México, sino había de permitirsenos ir allá."²⁹

En Junio, Buckingham Smith, encargado norteamericano de ne-

gocios en México, comunicó a su gobierno que la actitud del congreso hacia el tratado era de franco repudio, por lo que era un hecho seguro que no lo ratificaría, y en cuanto a la disposición de no permitir el arribo a los buques de la compañía a los puertos del istmo, igualmente era seguro que se cumpliera estrictamente.³⁰

A fines de junio de la Rosa dirigió a Webster una misiva en la cual le reiteró que el tratado, para el gobierno de México, no implicaba la obligación de reconocer la concesión a Garay en manos de Hargous, y si el secretario de estado llevaba a cabo la amenaza de publicar su nota del 30 de abril como un manifiesto lanzado al mundo sobre la justicia que le asistía en el problema, el gobierno de México se vería obligado a proceder en la misma forma. Y por lo que concernía a las calamidades que anunciaba Webster si el tratado no fuese aprobado, el gobierno mexicano entendía que esto significaba la guerra, "resultado muy diferente de los grandiosos y filantrópicos designios" del propósito de la concesión hecha a Garay. Terminaba de la Rosa lamentandose que por "haberse complicado con intereses particulares de algunos empresarios un asunto que sólo compete al interés de dos naciones" existiera el peligro de una confrontación.³¹

Con estas dos comunicaciones tuvo Webster suficientes elementos para formarse un juicio sobre la posición del gobierno mexicano con respecto a la concesión a Garay. En efecto, tuvo que ser evidente que la postura era inflexible: no reconocer los pretendidos derechos de Hargous, oponerse a las acciones emprendidas por

la compañía de Nueva Orleans y mantener separados el asunto del tratado de la disputa con los empresarios.

Por su parte, Luis de la Rosa sentía una gran presión ante la perspectiva de comunicar a Webster -cuyo carácter juzgaba como impetuoso y explosivo- el decreto que había anulado la concesión a Garay, pues consideraba que era un paso muy delicado si se tomaba en cuenta la actitud agresiva del gobierno norteamericano, ya que:

sería imposible hallar términos ni frases con que comunicar a este gobierno la publicación de dicho decreto, de una manera que no les fuese muy desagradable. No puedo ni aún conjeturar a que especie de contestación dará lugar mi nota ...Me parece que en lo sucesivo el supremo gobierno debe esperar por una parte constantes amenazas ...y por otra verdaderas agresiones de aventureros ...sobre Tehuantepec.³²

Finalmente, el 3 de julio de la Rosa comunicó a Webster la resolución del congreso mexicano declarando nula la concesión a Garay, y con el objeto de hacer patente la justicia que asistía a México al tomar tal decisión, señaló las acciones lesivas que los empresarios habían realizado en el istmo pues "con desprecio y casi con insulto al gobierno de la República disponen como de cosa propia de los terrenos, ríos y bosques del Istmo de Tehuantepec."³³ Asimismo le advertía que los encargados de realizar la vía tenían que suspender la obra y salir del país, ya que pese a que Garay tenía conocimiento de lo ilegal de la empresa, continuó promoviendo acciones para proseguir con la obra.

Por otra parte, la actitud de los periódicos norteamericanos era francamente agresiva y perjudicial para México pues el asunto

se manejaba como una "conquista que debía hacerse del territorio mexicano." De esta manera, el senado y la cámara de diputados se encontraban sumamente alarmados por el cariz que tomaba la situación pues consideraban que "a semejanza de lo que pasó en Texas se fuere formando insensiblemente en el istmo una colonia de aventureros de todos los países, que apoderándose de los terrenos de la nación intentasen muy pronto hacerse independientes de México y desmembrar una gran parte del territorio de la República."³⁴ Terminaba de la Rosa advirtiendo a Webster que creía "casi imposible obtener del congreso la aprobación del tratado de Tehuantepec cuando haya visto la nota del Hon. Sr. Scio de Estado de fecha 30 de abril, la inteligencia que da al tratado referido el gobierno de los Estados Unidos, sosteniendo que por él reconoce México los privilegios y concesiones que habían sido acordadas a Dn. José Garay y lo derechos que de él creyó haber adquirido Mr. Pedro A. Hargous."³⁵

Lo que salta a la vista en esta comunicación es la firmeza y energía con que el ministro mexicano se dirigió a Webster, lo que evidenció el propósito del gobierno mexicano de no transigir y de apoyar totalmente la resolución dictada por el congreso, aún cuando ello significara una situación de extrema tensión con el gobierno de los Estados Unidos.

Mientras tanto, el vice-cónsul en Nueva Orleans hizo público el aviso de que el gobierno mexicano no permitiría que persona alguna en representación de Garay o amparado en un privilegio extinguido emprendiera trabajos en el istmo para la apertura de la vía

interoceánica, y que todas las personas que intentaran hacerlos serían consideradas desobedientes de las leyes mexicanas y castigadas conforme a las circunstancias.³⁶

La respuesta de Webster a de la Ross fue tal como éste la había previsto: dura, amenazante, incisiva y mordaz. La inició concediendo el derecho y la legalidad que asistía al congreso mexicano "para dar una ley". El gobierno de los Estados Unidos "no puede convenir que se anule y declare de ningún valor, por el cambio de personas en el gobierno de aquel país³⁷ quien a su vez había obtenido el mando supremo por medios semejantes." El gobierno norteamericano no iba a investigar el origen, límites o naturaleza de aquella autoridad. En cuanto a la suposición que hizo el gobierno mexicano de que los ciudadanos norteamericanos que se encontraban trabajando en la obra "puedan subvertir su autoridad en el istmo resulta una odiosa e injusta distinción contra ciudadanos de los Estados Unidos." Y terminó manifestando que "alimenta la esperanza de que México no persistirá en rehusar o negar los privilegios que han adquirido ciudadanos de los Estados Unidos, con respecto a la comunicación de Tehuantepec, y que volverá a considerar y revocará sus últimos actos tan incompatibles con aquellos privilegios."³⁸ Encontramos que los términos utilizados por Webster fueron claros y perentorios: exigió que México se retractara de la decisión tomada, pues ésta iba en contra de intereses de ciudadanos norteamericanos.

Por su parte, Letcher trató de conseguir de Ramírez una prórroga al plazo para la ratificación del tratado por el congreso,

pues siendo evidente el rechazo que había despertado la convención era segura su reprobación.³⁹ En cuanto a Ramírez, intentó persuadir a Letcher de que se modificase el tratado en la parte que mencionaba la concesión a Garay, pero el representante norteamericano nunca se mostró dispuesto a ello.⁴⁰

En diciembre Webster comunicó a Letcher que, en vista de los rumores de que México daría a Inglaterra el derecho para construir la vía interoceánica, hiciera saber al gobierno mexicano que los Estados Unidos "no podrían ver con indiferencia que el istmo o cualquiera de sus partes estuviera bajo la influencia de algún país europeo, o que el ferrocarril o canal fuera controlado por un gobierno europeo."⁴¹ Para este momento resultaba inadmisibles al gobierno norteamericano permitir que Gran Bretaña tuviera injerencia en el istmo de Tehuantepec, a diferencia de lo que en vísperas de la firma del primer tratado consideró adecuado, en cuanto a invitar a otros países a garantizar la neutralidad de la ruta.

Mientras tanto, el presidente Fillmore escribió en marzo de 1852 una nota personal a Mariano Arista -presidente- donde le hablaba de las dificultades que se producirían entre los dos países si México desconocía la concesión a Garay, pues los ciudadanos norteamericanos que habían adquirido el privilegio ya habían hecho importantes desembolsos y recurrido a su gobierno para hacer valer sus derechos.⁴² Arista respondió a Fillmore que "la cuestión de una comunicación a través de Tehuantepec no debería producir ninguna fricción entre los dos países" y que el verdadero problema residía

en la obstinación con que la compañía de Nueva Orleans insistía en la validez de la concesión a Garay.⁴³

El 8 de abril de 1852 el congreso mexicano reprobó el tratado firmado el 25 de enero del año anterior, lo que motivo que Letcher declara a Ramírez que "habiendo sido desechado el tratado, la cuestión toma cada momento mayor y mayor importancia. No es una cuestión que simplemente envuelve los intereses de cuatro o cinco individuos, como insinúa S. F.: hoy es una gran cuestión nacional, y como tal será considerada por el gobierno y pueblo de los Estados Unidos."⁴⁴ En efecto, para este momento, desde el presidente norteamericano hasta la opinión pública, habían expresado que la apertura del istmo constituía una necesidad nacional, y que en ella tendrían que intervenir los Estados Unidos tanto en la construcción como en la defensa de la vía.⁴⁵ Tanto Ramírez como Manuel Larrainzar -ministro en Washington- estaban convencidos que funcionarios norteamericanos de las altas esferas se encontraban directamente involucrados en el asunto,⁴⁶ por lo que Hargous contaba con el apoyo incondicional del gobierno norteamericano.

El congreso mexicano decretó en mayo de 1852 que el gobierno estaba autorizado para celebrar un contrato con el fin de construir la vía interoceánica en Tehuantepec, y puso especial cuidado en señalar que se daría preferencia a una compañía mexicana, que no procederían los reclamos de gobiernos extranjeros, que la vía sería neutral y que el gobierno mexicano sería uno de los socios en la empresa.⁴⁷ El 10. de junio Larrainzar sostuvo una entrevista con el

presidente Fillmore en la cual el tema tratado fue el proyecto de ley para la construcción de la vía, el que fue presentado al presidente, cuya posición -a juicio de Larrainzar- era recta y honesta, a diferencia de la tomada por su secretario de estado.⁴³

La presión ejercida por Webster se hizo sentir nuevamente cuando dirigió una nota a Larrainzar el 30 de junio, en la cual le aseguraba que el gobierno norteamericano no deseaba obtener privilegios exclusivos sobre el Istmo de Tehuantepec, pero que tampoco se ocultaba que gobierno y pueblo de los Estados Unidos tenían un especial empeño en que la comunicación se llevara a cabo, porque el desarrollo y crecimiento de los grandes territorios del Pacífico demandaban una relación constante con el resto del país. Le hizo saber a Larrainzar que el gobierno norteamericano abrigaba serias dudas acerca de la capacidad de los empresarios mexicanos para llevar a cabo la obra y "que el gobierno de México debe entender que los Estados Unidos no consentirá que una comunicación interoceánica en ese punto sea puesta bajo el control exclusivo de un tercer poder."⁴⁹

Hacia julio Larrainzar informó al gobierno mexicano sobre las sesiones del congreso con respecto al problema de Tehuantepec, en las cuales se suscitaban discusiones interminables y en las que fue evidente la intención del gobierno norteamericano de hacer valer los derechos contenidos en la concesión a Garay. Asimismo, la actuación del senador Mason -presidente de la comisión del senado para el asunto de Tehuantepec- era de franco apoyo a las pretensio-

nes de Hargous, lo que hacía pensar a Larrainzar que actuaba de acuerdo con la dirección planteada por Webster, quien llegado el caso, se zafaría de la responsabilidad por haber dictado medidas en contra de México, ya que del senado procederían tales disposiciones.⁵⁰

El 30 de agosto de 1852 el senador Mason presentó su dictamen sobre el asunto de Tehuantepec cuya tercera proposición equivalía a una declaración de guerra pues se señalaba

Que el gobierno de los Estados Unidos está en el caso de proteger, en la esfera de su jurisdicción, a todos sus ciudadanos en el goce de sus derechos, tanto en el exterior como en el interior, y que si México dentro de un término prudente no vuelve a tomar en consideración la posición en que lo coloca dicha concesión, será entonces el deber de este gobierno revisar todas las relaciones existentes con aquella república, y adoptar las medidas necesarias para mantener el honor del país, y los derechos de sus ciudadanos.⁵¹

Podemos afirmar que, como lo había señalado Larrainzar, existía una total identificación entre Webster y Mason, pues ambos pretendían "imponerle la ley a México, y sacar por la amenaza, la fuerza y el terror lo que no tenía apoyo en la razón y en la justicia, ni puede sostenerse en una discusión franca, en que sólo prevalezcan los principios."⁵² Evidentemente, la firme actitud del gobierno mexicano con respecto a la concesión en manos de Hargous, contrariaba en gran medida los planes expansionistas del secretario de estado, para quien las necesidades de los Estados Unidos estaban por encima de los derechos de una nación débil y dividida.

Más alarmante resultó la resolución del senador Brooke, quien

fijó como plazo para que México diera posesión a los ciudadanos norteamericanos del derecho de tránsito en Tehuantepec el 10. de marzo de 1853, y si esto no ocurría el gobierno norteamericano "procederá a protegerlos en la ocupación y goce de ellos" aún cuando ello significara el rompimiento entre ambas repúblicas.⁵³

Los diplomáticos Manuel Larrainzar y Francisco de Paula Arraínzoz, en vista del clima amenazante que prevalecía en los medios públicos así como en el senado y los funcionarios, y profundamente preocupados, sugirieron al gobierno mexicano que lo que se debía hacer era dejar "las rencillas y guerrillas que tanto la consumen y la destruyen, (que la nación) se presente unida, fuerte y decidida, que tome una actitud impaciente, para que no sea vista con el desprecio que inspira el que se considera débil e incapaz de un esfuerzo grande." También propusieron la creación de un ejército y una guardia nacional para proteger las costas del istmo.⁵⁴

Si bien la mayoría de los senadores apoyó las resoluciones de Mason y Brooke, hubieron algunos que mostraron un total desacuerdo con la posición expansionista del ejecutivo, como Benjamin Green quien señaló que "nuestra fanfarrona y chapucera diplomacia ha producido los resultados que se esperaban ...el ejecutivo ha amenazado y la comisión de relaciones extranjeras recomienda que cesen las relaciones con México y se le declare la guerra, á menos que se someta a las pretensiones de Garay."⁵⁵ El senador Hale atacó el dictamen de la comisión y condenó la conducta observada por el gobierno de los Estados Unidos y de los funcionarios que habían

intervenido en el asunto, e indicó que se adoptaba una política errónea y perjudicial.⁵⁶ Por su parte el senador William H. Seward hizo una notable defensa de la causa de México, en su discurso del 8 de febrero de 1853.⁵⁷

Un acontecimiento que vino a aliviar momentáneamente la tensión entre los diplomáticos mexicanos fue la muerte de Webster el 24 de octubre de 1852, pues con ello Garay y Hargous perdieron a su "agente más activo y principal." A juicio de Arrangoiz, si bien en el senado contaban con Mason, la actitud prudente de Fillmore no urgiría que fuese votado el dictamen. Por otra parte era un buen indicio el hecho de que el presidente hubiese ordenado a Conkling que investigara cuidadosamente la conducta de Hargous en sus negocios y la de Letcher en el asunto de Tehuantepec, pues Fillmore sospechaba que Letcher era socio de Hargous.⁵⁸

El 30 de diciembre de 1852 Larrainzar se entrevistó con el nuevo secretario de estado, Edward Everett, con el objeto de plantearle la necesidad de garantizar la neutralidad de la ruta por el istmo. El ministro mexicano le señaló las ventajas obvias que tal vía tenía para los Estados Unidos y la importancia que para México tenía que se declarase la neutralidad. Sin embargo, no obtuvo una respuesta positiva por parte del secretario de estado quien se concretó a decir que "llevaba poco tiempo en el ministerio y que no estaba tan perfectamente instruido en el asunto como quisiera" y que se limitaría a informar al presidente.⁵⁹ Días después Larrainzar escribió a Everett insistiendo en el asunto, recordándole los

tratados firmados entre su país y Colombia y Nicaragua para garantizar la neutralidad de la vía en Panamá y el río San Juan y para persuadirlo añadió:

Si se ha creído necesario y conveniente garantizar la neutralidad de estas dos vías interoceánicas, mayor razón hay respecto de la del Istmo de Tehuantepec, pues es incuestionable la superioridad y ventajas que tendrá sobre aquellas, por ser más corta, más sana, menos dispendiosa y mejor bajo muchos aspectos ...60

Los esfuerzos de Larrainzar por obtener una convención con los Estados Unidos que garantizara la neutralidad de la vía resultaron fallidos pues el 31 de enero de 1853 Everett le contestó que hallándose pendiente en el senado el dictamen y existiendo perturbaciones en México resultaba inadecuado ocuparse de tal asunto.⁶¹

1853 fue un año en el cual el asunto de Tehuantepec ocupó un lugar relevante en los asuntos diplomáticos de México. En efecto, la correspondencia de ese año tiende a señalar que el asunto ocupó la atención central de funcionarios y diplomáticos, así como de la prensa mexicana y norteamericana. Y a este asunto se agregó otro: la pretensión de los Estados Unidos de comprar La Mesilla y abrogar el artículo XI del tratado de Guadalupe-Hidalgo, ya que el gobierno norteamericano no cumplía las obligaciones que le fijaba dicho artículo. La situación era muy tensa, generada por las presiones que ejercían, por un lado Hargous, los senadores afines y la prensa, y por otro el gobierno norteamericano cuyo objetivo era en esos momentos obtener el territorio de la Mesilla.

El gobierno mexicano, a raíz de la publicación del decreto

del 14 de mayo del año anterior, había recibido propuestas de parte de empresarios nacionales y extranjeros para construir la vía interoceánica, y optó por la compañía mixta formada por Payno, Olarte, Pesado, Arrangoiz y A. G. Sloo, con quienes firmó un contrato el 5 de febrero de 1853. Se estableció que la empresa contaba con un año para iniciar el camino, tres para terminarlo, y cuatro para construir el ferrocarril; también se señaló que los empresarios debían hacer un depósito de 600 000 pesos. Se estipuló que tendrían el derecho de cobrar por el uso de la vía por cincuenta años, sólo dispondrían de los terrenos necesarios para los muelles y las terminales y el gobierno tendría la tercera parte de las acciones y no podrían ceder sus derechos sin la autorización de éste.⁶²

Las sesiones del senado norteamericano se cerraron el 5 de marzo y a pesar de que las discusiones fueron acaloradas y divididas no se decidió nada sobre el asunto de Tehuantepec. Sin embargo, Arrangoiz temía que al volver el asunto al senado "se apruebe (el dictamen) en los términos en que está presentado o en otros de que el gobierno de los Estados Unidos tenga una base para enlazar ... este negocio con el artículo XI del tratado de Guadalupe-Hidalgo."⁶³ Sus temores se vieron confirmados antes de que terminara el año.

El 21 de marzo de 1853 se firmó el tercer tratado sobre Tehuantepec por José María Tornell y Mendivil, José María Castillo y Lanzas y Alfred Conkling en el que se reconoció el contrato a Sloo, se establecieron los plenos derechos de México sobre la zona, la

neutralidad de la vía y el compromiso de los Estados Unidos de no "suplantar o menoscabar la plena soberanía de México sobre el territorio, por el cual deberá de pasar dicha vía de comunicación, ni con la mira de intervenir, en lo más leve, en el gobierno interior, o en los negocios de México."⁶⁴ La convención no aludía a la concesión a Garsy ni a la protección de la ruta en forma permanente por tropas norteamericanas. El tratado fue aprobado inmediatamente por México pero reprobado por Estados Unidos, cuyo gobierno removió a su ministro por no haber sido capaz de realizar el tratado de acuerdo a sus deseos.

Mientras tanto Hargous y Garay protestaron ante el secretario de estado por haber firmado el gobierno mexicano el contrato con Sloo⁶⁵ e iniciaron una campaña periodística con el propósito de desprestigiar al gobierno mexicano y alentar el afán expansionista de los sectores norteamericanos interesados en la vía istmica.

A mediados de 1853 llegó a México el nuevo ministro norteamericano James Gadsden, con instrucciones para la compra de La Mesilla, la abrogación del artículo XI del tratado de Guadalupe-Hidalgo y el reconocimiento de la concesión a Garay. En las negociaciones Gadsden debía tener presente la prevención recibida de Marcy -secretario de estado- acerca de la desconfianza que encontraría en el gobierno mexicano ya que "las relaciones entre los Estados Unidos y México se encuentran en un equilibrio inestable. Son varios los asuntos ahora pendientes entre los dos países de gran importancia y reconocida dificultad, y se comprende que encontrará en el

gobierno y pueblo de México un ánimo poco favorable para arreglarlos. Los sentimientos hostiles causados por la guerra con México y amargados por las graves ofensas infligidas a su dignidad nacional no están del todo calmados; y se teme que el grado de irritación todavía persista dificultando las negociaciones.⁶⁷ En efecto, las discusiones entre Gadsden y Díez de Bonilla fueron arduas y, finalmente, el 30 de diciembre el tratado fue firmado. Junto a la venta del territorio y la abrogación del artículo, aparecía el asunto de Tehuantepec, en el que si se reconocía la concesión a Sloo se establecía el libre tránsito de ciudadanos norteamericanos, mercancías y correspondencia. También se comprometían ambos gobiernos a celebrar un arreglo para el paso de tropas y armas de los Estados Unidos. Los problemas del tránsito por Tehuantepec entre empresarios y gobiernos continuaron.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

1. Ripny, op. cit. pp. 50-52.
2. Callahan, op. cit. pp. 192-193
3. Carta de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 2 de noviembre de 1849, Exp. L-2-1510, ff. 44-45, AHSRE.
4. Ibid. f. 46.
5. Ibid. ff. 47-43.
6. Dictamen de la comisión especial de Tehuantepec del Senado, encargada de examinar las varias resoluciones dictadas con motivo del privilegio exclusivo concedido a D. José Garay, y de proponer lo que deba adoptarse atendiendo el estado que guarda actualmente este negocio. Presentado en la sesión del día 24 de marzo de 1851, México, O'Sullivan y Nolan Impresores, 1851, p. 21.
7. Ramírez, Memorias, negociaciones y documentos ..., p. 235.
8. Quería que se conservara el artículo 2o. por él propuesto: "Con este objeto cada una de las partes podrá emplear la fuerza militar o naval que considere necesaria, la cual será amigablemente admitida en las bahías del istmo, y se les permitirá ocupar la línea del camino y la parte indispensable del terreno adyacente." Ramírez, op. cit. p. 145.
9. Ibid. p. 166.
10. Art. 2o. "En cualquier caso que el gobierno de México no pudiese prestar por sí solo dicha protección, los Estados-Unidos del Norte con fuerzas militares de mar o tierra... Art. 3o. Cualquiera de las partes contratantes, para realizar la susodicha protección podrá emplear ...la fuerza militar o naval que juzgue necesaria... Art. 4o. Los Estados-Unidos del Norte prestarán este auxilio en el solo caso de que para ello sean requeridos por el gobierno mexicano..." Ibid. p. 163
11. Carta de la sociedad "Amigos del país", 26 de septiembre de 1850, Exp. L-2-1603, f.5, AHSRE.
12. Carta de la Cámara de Senadores del estado de Oaxaca al gobier-

- no de México, 27 de noviembre de 1850, ibid. ff.9-10
13. Comunicación de Daniel Webster a Robert P. Letcher, 24 de agosto de 1850, Manning, op. cit. pp. 60-62. "...to obtain a distinct recognition of the fact that the purpose of the treaty is to encourage the prosecution of the enterprize by a Company composed of citizens of the United States, as contradistinguished from the citizens or subjects of any other nation."
 14. Ramírez, op. cit. p. 205.
 15. Carta de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 7 de marzo de 1851, Exp. L-3-1510, f. 93, AHSRE.
 16. Ibid. f. 99
 17. Comunicación de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 16 de noviembre de 1850, ibid. ff. 67-68.
 18. Ibid. Este temor fue una constante en el asunto de Tehuantepec y todos los diplomáticos mexicanos lo compartieron.
 19. Carta del ministerio de relaciones a Luis de la Rosa, 3 de febrero de 1851, ibid. f. 74.
 20. Nota de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 22 de marzo de 1851, ibid. f. 121.
 21. Comunicación de Daniel Webster a Robert P. Letcher, 4 de diciembre de 1850, Manning, op. cit. p. 65.
 22. Carta de Daniel Webster a Mariano Arista, 23 de diciembre de 1850, ibid. p. 67. "...we only desire such stipulations with México upon the subject as will be sufficient to attract and secure capital by giving us a right to protect it in the event of an insability on the part of Mexico resulting from domestic convulsion or foreign wars."
 23. Ramírez, op. cit. pp. 221-222.
 24. Carta de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 28 de marzo de 1851, Exp. L-E-1510, ff. 79-80, AHSRE.
 25. Comunicación de Luis de la Rosa a Daniel Webster, 7 de marzo de 1851, ibid. ff. 31-39.
 26. Dictamen de la comisión especial ..., p. 51.

27. Comunicación de Daniel Webster a Luis de la Rosa, 30 de abril de 1851, Exp. L-3-1510, ff. 159-175, AHSRE.
28. Carta de de la Rosa a Dabelsteen, vice-cónsul mexicano en Nueva Orleans, 12 de marzo de 1851, Exp. 2-11-2776, ff. 50-51, AHSRE. Comunicación de Webster a de la Rosa, 2 de mayo de 1851, Exp. L-3-1510, f. 176. La compañía se había formado con un capital nominal de nueve millones de dólares, y en ella Garay era socio. De hecho, la compañía envió barcos y publicó anuncios para contratar personal pero nunca "se pudo organizar legalmente." Zorrilla, op. cit. pp. 231-232.
29. Comunicación del presidente de la compañía de Tehuantepec P. Benjamin al vice-cónsul en Nueva Orleans, 11 de abril de 1851, Exp. L-3-1510, f. 194, AHSRE. Posteriormente, en vista de los reclamos y el envío de buques, el gobierno mexicano decidió retirar los exequátur a los cónsules norteamericanos de Minatitlán y La Ventosa. Asimismo, se dieron órdenes para que los buques que llegaran a dichos puertos fueran tratados como piratas.
30. Esquivel Obregón, Toribio, Anuntes para la historia del derecho en México. Relaciones internacionales 1821-1860, México, Antigua Librería Robredo, 1947, tomo IV, p. 509.
31. Carta de Luis de la Rosa a Daniel Webster, 25 de junio de 1851, Exp. L-3-1510, ff. 232-235, AHSRE.
32. Carta de Luis de la Rosa al ministerio de relaciones, 26 de junio de 1851, ibid. f. 215.
33. Comunicación de Luis de la Rosa a Daniel Webster, 3 de julio de 1851, ibid. f. 222.
34. Ibid. 223.
35. Ibid. f. 228.
36. Comunicación de José María González de la Vega, vice-cónsul en Nueva Orleans, al ministerio de relaciones, 9 de junio de 1851, Exp. 2-11-2776, f. 66, AHSRE.
37. Se refiere al derrocamiento de Parades por Salas.
38. Comunicación de Daniel Webster a Luis de la Rosa, 25 de agosto

de 1851, Exp. L-3-1510, ff. 273-230, AHSRS.

39. Esquivel Obregón, op. cit. p. 511.
40. Comunicación de José Fernando Ramírez a José María González de la Vega, encargado de negocios en Washington, 3 de enero de 1852, Exp. L-E-1510, f. 288, AHSRS.
40. Comunicación de José Fernando Ramírez, ministro de relaciones, a José María González de la Vega, encargado de negocios en Washington, 3 de enero de 1852, Exp. L-3-1510, f. 288 AHSRS.
41. Instrucciones de Daniel Webster a Robert P. Letcher, 22 de diciembre de 1851, Manning, op. cit. v. 108. "...it could not see with indifference that Isthmus, or any part of it, pass under the sway of any European State; or that the rail-road or canal should be controlled by the Government of such State."
42. Rippey, op. cit. p. 62.
43. Ibid. p. 63. "...the question of a communication through Tehuantepec certainly should not produce any friction between the two countries,"
44. Ramírez, Memorias, negociaciones y documentos..., pp. 574-575.
45. Ibid. p. 576. Artículo aparecido en La República el 6 de agosto de 1852, Exp. L-E-1606, ff. 13-33, AHSRS.
46. Esquivel Obregón, op. cit. p. 511, Carta de Manuel Larrainzar, ministro plenipotenciario en Washington, al ministerio de relaciones, 23 de julio de 1852, Exp. L-3-1607, ff. 1-10, AHSRS.
47. Moyano Pahlisse, Ángela, México y Estados Unidos. Orígenes de una relación 1819-1861, México, SEP-Frontera, 1937, p. 265.
48. Comunicación de Manuel Larrainzar al ministerio de relaciones, 10 de junio de 1852, Exp. L-3-1511, ff. 32-35, AHSRS.
49. Carta de Daniel Webster a Manuel Larrainzar, 30 de junio de 1852, Manning, op. cit. pp. 113-119. "...that the government of Mexico must distinctly understand, that the government of the United States will not consent that a communication between the oceans at this point shall be placed under the exclusive supervision or control of a third power."

50. Carta de Manuel Larrainzar al ministerio de relaciones, 23 de julio de 1852, Exp. L-E-1607, ff. 1-10, AHSRE.
51. Ramírez, op. cit. p. 873.
52. Comunicación de Manuel Larrainzar al ministerio de relaciones, 31 de agosto de 1852, Exp. L-E-1607, ff. 16-24, AHSRE.
53. Comunicación de Dabelsteen, vice-cónsul mexicano en Nueva Orleans, al ministerio de relaciones exteriores, 22 de diciembre de 1852, Exp. L-E-1609, f. 34.
54. Carta de Manuel Larrainzar al ministerio de relaciones, 31 de agosto de 1852, Exp. L-E-1607, f. 24. Carta de Francisco de Paula Arrangoiz al ministerio de relaciones, 13 de septiembre de 1852, Exp. L-E-1511, ff. 114-116, AHSRE.
55. Declaración de Benjamin Green aparecida en un periódico y enviada por Larrainzar el 9 de septiembre de 1852 al ministerio de relaciones, Exp. L-E-1511, f. 129, AHSRE.
56. Comunicación de Manuel Larrainzar al ministerio de relaciones, 23 de febrero de 1853, Exp. L-E-1607, ff. 176-181.
57. Discurso del senador William H. Seward enviado al ministerio de relaciones por Larrainzar, Exp. L-E-1605, ff. 152-158, AHSRE. El gobierno mexicano hizo traducir y publicar el discurso.
58. Comunicaciones de Francisco de Paula Arrangoiz al ministerio de relaciones, 26 de octubre y 2 de noviembre de 1852, Exp. L-E-1511, ff. 169 y 180.
59. Carta de Manuel Larrainzar al ministerio de relaciones, 7 de enero de 1853, Exp. L-E-1605, ff. 76-76.
60. Carta de Larrainzar al ministerio de relaciones, 29 de enero de 1853, ibid. ff. 90-94.
61. Comunicación de Everestt, secretario de estado, a Manuel Larrainzar, 31 de enero de 1853, ibid. ff. 125-135.
62. Esquivel Obregón, op. cit. p. 523. Moyano Pahissa, op. cit. p. 263.
63. Comunicación de Francisco de Paula Arrangoiz al ministerio de relaciones, 17 de marzo de 1853, Exp. L-E-1603, f. 138, AHSRE.

64. Convención entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América con el fin de facilitar la construcción y asegurar la permanencia de una vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec. Cd. de México, 21 de marzo de 1853. José María Tornell y Mendivil, José María Castillo y Lanzes, Alfred Conkling. Exp. L-E- 1603, ff. 60-70, AHSRE.
65. Comunicación de Manuel Larraínzar al ministerio de relaciones, 2 de mayo de 1853, Exp. L-E-1605, f. 196, AHSRE.
66. Francisco de Paula Arrangoiz al ministerio de relaciones, 2 de mayo de 1853, Exp. L-E-1603, f. 3, AHSRE.
67. Instrucciones de William L. Marcy, secretario de estado, a James Gadsden, ministro norteamericano en México, 15 de julio de 1853, Manning, op. cit. p. 134. "The relations between the United States and Mexico are in an unsettled state. There are several questions now pending between the two countries of grave importance and conceded difficulty; and it is apprehended that you will find the government and people of Mexico not favorably disposed to a fair adjustment of them. The hostile feelings engendered by the late war with Mexico imbibed by the severe wounds inflicted on her national pride have not wholly subsided; and it is feared that the degree of irritation yet remaining will embarrass our negotiations with her."

CONCLUSIONES

Los sucesos relativos al problema del tránsito por Tehuantepec estuvieron íntimamente ligados a las circunstancias políticas que vivió el país, sobre todo a partir de 1842, año en que se otorgó la concesión a Garay. En efecto, hemos visto que la construcción de una vía interoceánica fue un plan que estuvo presente desde el primer gobierno independiente, y un asunto importante que ocupó al ministerio de relaciones a partir de 1824 a 1826. Desde las primeras propuestas recibidas durante el gobierno de Guadalupe Victoria, fue evidente el afán de obtener ventajas y privilegios por parte de los empresarios interesados en construir la vía interoceánica. El manejo que el gobierno dió al asunto fue muy cuidadoso, pues no se pensaban otorgar privilegios que beneficiaran únicamente a empresarios y menoscabaran la soberanía en el istmo.

El curso que a partir de 1842 tomó la cuestión estuvo circunscrito a los vaivenes políticos que sufrió México. Los inestables gobiernos que se sucedieron desde la fecha antes mencionada, provocaron las situaciones que posteriormente fueron la esencia del conflicto entre el gobierno mexicano y empresarios ingleses y norteamericanos: la validez de la concesión con base en las múltiples prórrogas que otorgaron los gobiernos interinos, bien nombrados por Santa Anna, bien elevados por la fuerza de las armas.

La circunstancia en que apareció la concesión nos indica que el gobierno santanista sólo actuó para favorecer a un particular. En cuanto a Garay, procedió de acuerdo a un plan pensado con el ob-

jato de lograr el mayor número de ventajas, pues no puede considerarse casual el hecho de haber enviado el proyecto del decreto de la concesión -que por otra parte el gobierno acogió sin cambio- y a escaso días de haberse decretado, ya tuviera formado el equipo de ingenieros para iniciar el reconocimiento geográfico de la zona.

Garay no podía ignorar que un proyecto de tal alcance pudiera llevarse a cabo con capitales nacionales, por lo que podemos asegurar, que ya desde el primer paso que dió para conseguir la concesión, estaba en sus planes involucrar a capitalistas extranjeros.

La concesión decretada por Santa Anna fue generosa hasta la imprudencia, pues no sólo daba amplias facultades a la empresa, sino que permitía la colonización del territorio istmico por extranjeros, perliendo de vista lo ocurrido en Texas. Y es justamente este derecho -al que sólo podía acceder si cumplía con la construcción de la vía- el primero que Garay cede a empresarios ingleses.

La concesión para abrir la ruta interoceánica por Tehuantepec estuvo ligada, desde el momento de la expedición del decreto a especuladores, atraídos por las grandes ganancias que aseguraba el decreto, dadas las facultades que tenía el empresario para disponer de tierras y recursos naturales. No existió la suficiente firmeza por parte de los gobiernos que prorrogaron la concesión en diversas ocasiones para obligarlos a cumplir con lo pactado y si demasiada flexibilidad al aceptar cambiar los términos de la concesión original y al tolerar situaciones irregulares que presentaban los empresarios.

El proyecto de construir una vía interoceánica por medio de un empresario mexicano pronto quedó abandonado por la falta de capital suficiente para llevarlo a cabo. Así, se recurrió al interés de Europa por contar con una ruta más corta al oriente, lo que colocó al proyecto dentro de los intereses internacionales, y formó parte de la disputa entre Inglaterra y Estados Unidos por dominar los istmos americanos.

A partir de 1849 el asunto de Tehuantepec tomó cauces alarmantes, cuando el empresario norteamericano Peter Hargous se presentó como dueño de la concesión a Garay. En efecto, la situación cambió sustancialmente pues la cuestión dejó de ser un problema entre empresarios y gobierno mexicano para transformarse en una disputa diplomática entre México y los Estados Unidos.

El interés que manifestó el gobierno norteamericano por conseguir el paso por el istmo de Tehuantepec nació de la necesidad que le impuso su crecimiento territorial, pues fue imperativo disponer de una vía de acceso a la región del Pacífico. Cuando arregla la paz con México pretende obtener, además de los territorios del norte, el derecho de tránsito por Tehuantepec. Este primer intento no tuvo éxito. Sin embargo, en 1849, cuando Peter Hargous se ostenta como el dueño de la concesión a Garay, ve la oportunidad de lograr su objetivo y decide apoyar y proteger al empresario.

El gobierno norteamericano se obstinó en que México reconociera la validez de la concesión en manos de Hargous, y ello debe entenderse en función de los privilegios que ofrecía: los territo-

rios para colonizar con familias extranjeras y las exenciones de que gozarían, libres del pago de impuestos y libres de cumplir con el servicio militar. La perspectiva de instalar ciudadanos norteamericanos en un territorio prácticamente autónomo y en una zona estratégica, debió de parecer muy atractiva ante el gobierno de los Estados Unidos.

El interés de los Estados Unidos por firmar tratados con México, no era asegurar la neutralidad de la vía, sino lograr el reconocimiento de la concesión a Garay. De ahí su empeño en insistir que dicha cesión debía mencionarse en las convenciones.

El gobierno mexicano, por su parte, se mantuvo firme en su posición de no reconocer la concesión, a pesar de las amenazas y las presiones. Esta afán por no reconocer la concesión en manos de Hargous debe verse como el resultado de los sucesos experimentados en los años de 1847-1843, pues fue claro para los hombres públicos de México que el anhelo expansionista de los Estados Unidos no se detendría hasta que hubiera conseguido el mayor territorio posible de la República Mexicana.

Cuando en 1850 se iniciaron las negociaciones para la firma del primer tratado fue evidente que las heridas estaban abiertas y que la política agresiva del gobierno norteamericano sólo contribuía a profundizarlas. De esta manera, se sentía desconfianza ante las buenas intenciones del gobierno norteamericano, rechazo hacia los proyectos de los tratados y una sorda irritación por los métodos empleados para resolver las cuestiones que concernían a ambos

países. Estos sentimientos fueron producto del temor que inspiraba el poderío militar de los Estados Unidos, aunado a su proyecto expansionista, el cual no consideraba como un obstáculo importante que salvar, el interés y la independencia de los otros pueblos.

Si bien el gobierno mexicano se mantuvo firme en su posición de no aceptar a Hargous como propietario de la concesión, y tuvo que enfrentar los ataques de la prensa y funcionarios que lo amenazaban con una confrontación para que reconociera la validez de la cesión, no pudo actuar con la misma energía con respecto a los tratados, pues el gobierno norteamericano logró imponer la presencia de tropas en el istmo como medio de proteger la vía. Sin embargo, y pese a las amenazas, el senado mexicano no los aprobó, con excepción de los firmados con Conkling -que rechazó Estados Unidos- y Gadsden el 1853. Este último, además de fijar la nueva frontera México-norteamericana, reconoció la concesión a Sloc, con lo que no volvió a mencionarse la concesión del 10. de marzo de 1842 en las posteriores convenciones entre ambos países.

BIBLIOGRAFIA

A) FUENTES PRIMARIAS. Manuscritos.

Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Expediente L-3-1413. López de Santa Anna. 1342-1856. Decretos expedidos por el citado y libro de registro del lo. de marzo de - 1842 al 23 de julio de 1856.

Expediente L-3-1510. Comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, Oax. Correspondencia general relativa a proyectos y concesiones para la construcción de un canal y ferrocarril. Concesiones a capitalistas ingleses, franceses y americanos. 1825-1873.

Expediente L-3-1511. Comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca. Canal y ferrocarril.

Expediente L-3-1603. 1853. Negociaciones con Estados Unidos para abrir una vía de comunicación por Tehuantepec y concesión al señor José Garay.

Expediente L-3-1605. Comunicaciones interoceánicas en el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca. Correspondencia relativa a las negociaciones entre México y los Estados Unidos de América (Tercera parte).

Expediente L-3-1606. Comunicaciones interoceánicas en el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca. Correspondencia. (Cuarta parte).

Expediente L-3-1607. Comunicaciones interoceánicas en el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca. (Quinta parte).

Expediente L-3-1608. Comunicaciones interoceánicas en el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca. 1851-1859.

Expediente L-3-1609. Comunicaciones interoceánicas en el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca.

Expediente 2-11-2776. Canal interoceánico por Tehuantepec. Sobre proyectos para su construcción y negociaciones con el gobierno mexicano.

B) PUENTES SECUNDARIAS.

- Alamán, Lucas, Historia de México, México, Jus, 1947, Vol. V.
- Alatríste, Oscar, "El capitalismo británico en los inicios del México independiente" en Estudios de historia moderna y contemporánea de México, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, 1977, Vol. VI, nn. 9-49.
- Autrique Escobar, María Teresa Cecilia, La misión diplomática de José María Luis Mora, Tesis, México, UNAM, 1939, 146 p.
- Bazant, Jan, Historia de la deuda exterior de México (1323-1946), prolog. de Antonio Ortiz Mena, México, El Colegio de México, 1963, 273 p.
- Bosch García, Carlos, Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos 1319-1343, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1974, 325 p.
- Bosch García, Carlos, Problemas diplomáticos del México independiente, 2a. ed., México, UNAM, 1936, 313 p., apéndices.
- Bravo Ugarte, José, México independiente, Barcelona, Salvat, 1959, 430 p., ils., lám.
- Callahan, James Morton, American foreign policy in mexican relations, New York, Cooper Square, 1967, 644 p.
- Carreño, Alberto María, La diplomacia extraordinaria entre México y los Estados Unidos, 1739-1947, 2a. ed., México, Jus, 1961, II Vols.
- Costeloe, Michael, La primera república federal de México (1324-1335). Un estudio de los partidos políticos en el México independiente, tr. de Manuel Fernández Gasalla, México, Fondo de Cultura Económica, 1933, 492 p.
- Chávez Orozco, Luis, Historia de México (1303-1336), México, Patria, 1947, 625 p.
- Chávez Orozco, Luis, La gestión diplomática del Dr. Mora, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1931, 207 p.
- Chávez Orozco, Luis, La libertad del comercio en la Nueva España

en la segunda década del siglo XIX, introducción de, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1943, 203 p.

Dale, R., Notes of an excursion to the Isthmus of Tehuantepec, in the republic of Mexico, London, Effingham Wilson and Myers and Co., 1851, 53 p. ils. y man.

Dictámen de la comisión especial de Tehuantepec del Senado, encargada de examinar las varias resoluciones dictadas con motivo del privilegio esclusivo concedido a D. José Garay, y de proponer la que deba adoptarse, atendiendo el estado que guarda actualmente este negocio. Presentado en la sesión del día 24 de marzo de 1851, México, O'Sullivan y Nolan Impresores, 1851, 51 p.

Esquivel Obregón, Toribio, México y Estados Unidos ante el derecho internacional, prol. de Antonio Gómez Robledo, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1935, 143 p.

Esquivel Obregón Toribio, Apuntes para la historia del derecho en México. Relaciones Internacionales 1821-1860., México, Antigua Librería Robredo de José Porrúa e hijos, 1847, Vol. IV, 336 p.

Fernández Leal, Manuel, Informe sobre el reconocimiento del Istmo de Tehuantepec, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1879, 146 p.

Fernández McGregor, Genaro, El Istmo de Tehuantepec y los Estados Unidos, México, Edele S. A., 1954, 240 p.

Gálvez, Mariano, Sobre la cuestión de Tehuantepec, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1853, 55 p.

Giordan, François, Description et colonisation de L'Isthme de Tehuantepec, précédées d'une notice historique, París, Imprimerie de A. Belin, 143 p.

Hermesdorf, Gustavo, En el Istmo de Tehuantepec, tr. y notas de Rubén I. Hermesdorf, México, Publicaciones Lergo, 1954, 24 p.

Larrainzar, Manuel, Vía de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec: cuándo se concibió esta idea: su historia hasta nuestros días: concesiones y reconocimientos que se han hecho para la apertura y sus resultados: lo que en sí es el istmo: ri-

- queza de sus producciones y facilidades y ventajas que presenta para la realización del proyecto y probabilidades de su pronta realización, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1877, 76 p.
- Larrainzar, Manuel, Análisis del dictámen de la comisión de negocios extranjeros del senado de los Estados Unidos sobre el negocio de Tehuantepec, Washington, s. l., 1852, 97 p.
- Merk, Frederick, La doctrina Monroe y el expansionismo norteamericano 1843-1949, con la colaboración de Louis Bennister Merk, tr. de Eduardo Galigorski, Buenos Aires, Paidós, 1968, 244 p. (Biblioteca Americana).
- Manning, William R., Diplomatic correspondence of the United States. Inter-american affairs 1831-1860, Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1937, vol. IX, 1251 p.
- Moro, Cayetano, Reconocimiento del Istmo de Tehuantepec practicado en los años 1842-1843, con el objeto de una comunicación oceánica, por la comisión científica que nombró al efecto el empresario D. José de Garay, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1844, 40 p., dos mapas.
- Moyano Pehissa, Ángela, México y Estados Unidos: orígenes de una relación 1819-1861, México, SEP-Frontera, 1937, 343 p., maps.
- Ortiz de Ayala, Simón Tadeo, "Estadística. Memoria en borrador que el comisionado para los reconocimientos del río Goazacoalco presenta al Supremo Gobierno de la República Mexicana", en Suplemento del Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, núm. 331, 20 de noviembre de 1965, pp. 9-23, y núm. 332, 10 de diciembre de 1965, pp. 2-15.
- Ortiz de Ayala, Simón Tadeo, México considerado como nación independiente y libre ó sean algunas indicaciones sobre los deberes más esenciales de los mexicanos, pról. de Ricardo Delgado Román, Guadalajara, Ediciones del Instituto Tecnológico de Guadalajara, 1952, 2 vols., (Biblioteca Jalisciense, 5 y 6)
- Ortiz Wadgymar, Arturo, Aspectos de la economía del Istmo de Tehuantepec, revisión y presentación de Ángel Passols Batalla, Méxi-

co, UNAM, 1971, 114 p., tablas y un mapa.

Prieto, Alejandro, Proyectos sobre la colonización del Istmo de Tehuantepec, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1334, 123 n.

Ramírez, José Fernando, Memorias, negociaciones y documentos, para servir a la historia de las diferencias que han suscitado 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, México Imprenta de Ignacio Cumplido, 1853, 944 p.

Ramírez, José Fernando, Memoria instructiva de los derechos y causas justas que tiene el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, para no reconocer ni la subsistencia del privilegio concedido a D. José Garay para abrir una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, ni la legitimidad de la cesión que aquel hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de la América del Norte, Oaxaca, Imprenta de Ignacio Rincón, 1352, 39 p.

Rivoy, James Frei, La rivalidad entre Estados Unidos y Gran Bretaña por América Latina (1803-1830), tr. de Guillermina de Pla y Alberto Pla, Buenos Aires, EUBA, 1967, 200 p.

Rivoy, James Fred, The United States and Mexico, New York, Croftland Co., 1931, 423 p. maps.

Riva Palacio, Vicente (comp.), México a través de los siglos, México, Cumbre, 1933, Vol. VII, ils.

Sedas Acosta, Silvio Manuel, Estudio económico de un canal en el Istmo de Tehuantepec, tesis, México, Instituto Politécnico Nacional, 1964, 39 p., dibs. y maps.

Sierra, Carlo J., "Tadeo Ortiz de Ayala (viajero y colonizador)" en Suplemento del Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, núm. 331, 20 de noviembre de 1965, pp. 2-8.

Shufeldt, Robert W. et. al., Reports of explorations and surveys, to ascertain the practicability of a ship-canal between the Atlan-

- tic and Pacific oceans, by the way of the Isthmus of Tehuantepec, made under the directions of the Secretary of the Navy, Washington, Government Printing Office, 1872, 151 p., maps e ils.
- Tamayo, Jorge, Geografía moderna de México, 3a. ed., México, Trillas, 1974, 398 p.
- Tamayo, Jorge, Geografía general de México, 2a. ed., México, Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, 1962, 5 vols., Tomo I, fots., maps e ils.
- Tamayo, Jorge, Datos para la hidrología de la República Mexicana, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1946, 443 p., fots., maps y dibs.
- Tenenbaum, Barbara A., México en la época de los agraristas, 1821-1857, tr. de Mercedes Pizarro, México, Fondo de Cultura Económica, 1935, 235 p.
- Tratados ratificados y convenios ejecutivos celebrados por México, México, Senado de la República, 1972, Tomo I 1323-1331.
- Vivó, Jorge, Climatología de México, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1946, s. n. p., maps. y gráficas.
- Ward, Henry George, México en 1827, estudio preliminar de Maty P. de Sommer, tr. de Ricardo Hass, México, Fondo de Cultura Económica, 1931, 787 p., ils y maps.
- Weinberg, Albert K., Destino Manifiesto. El expansionismo nacionalista en la historia norteamericana, Tr. de Aníbal C. Leal, Buenos Aires, Paidós, 1963, 449 p.
- Williams, John J., The Isthmus of Tehuantepec: being the results of a survey for a railroad to connect the Atlantic and Pacific oceans, made by the scientific commission under the direction of mayor J. G. Barnard, U. S. Engineers, with a resume of the geology, climate, local geography, productive industry, fauna and flora of the region, New York, D. Appleton and Co., MDCCCLII, 259 p., ils. y maps.

Wilson McNeal, Roy, La geografía del Istmo de Tehuantepec, tr. de F. Rived y Juan F. Chávez, México, UNAM, s/f., VI-283 p.

Zorrilla, Luis G., Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos de América 1800-1950, México, Porrúa, Tomo I, XLVI-575 p., (Biblioteca Porrúa, 29).