



---

## *Tehuantepec era una preocupación nacional*

---

- No sólo el canal interoceánico en Tehuantepec, sino todas las vías nacionales de comunicación se convirtieron, des-

<sup>2494</sup> *Los Presidentes*, p. 402 y ss.; Apud Morton Callahan

<sup>2495</sup> *Ibidem*, 48

<sup>2496</sup> Cf. *El Universal*, Méx., junio, dic., 1850; enero, marzo, 1851

de los días de la preguerra con Estados Unidos, en examen y preocupación de los presidenciados mexicanos.

El hacer caminos de tierra y hierro, mejorar los puertos, dilatar el tráfico marítimo y seguir acariciando la idea de abrir el canal de Tehuantepec, sirvió a las esperanzas de acercar el progreso a México; también de unir estrechamente a los mexicanos que se hallaban dispersos por las largas distancias entre las poblaciones de la república.

Todo se esperaba con señalado candor menos que el proyecto de Tehuantepec tuviese grandes reflejos de carácter internacional, no obstante la promesa de que sería vía marítima para el bien de todos los pueblos.

Aunque era promesa, México no advirtió el interés universal que podría despertar el proyecto que se debió a la iniciativa de don José Garay, quien vio en "este negocio su propio bien", pues el privilegio tenía "notorias ventajas para el empresario"<sup>2497</sup>.

Garay vendió sus privilegios a los señores Mackintosh y Schneider, y desde ese día se acrecentó la codicia y celo de Estados Unidos por el proyecto, lo que originó que el 19 de agosto del 1850 los representantes de Inglaterra y la Unión noramericana Henry Lytton Bulwer y John M. Clayton se apresuraran a firmar un convenio, estableciendo que el canal interoceánico en Nicaragua u otro país de la América Central no sería del "control exclusivo" de uno u otro país; y que en caso de guerra entre ambas naciones esa vía quedaría exenta de bloqueos<sup>2498</sup>.

El Gobierno de México se negó a reconocer a Mackintosh y a Schneider<sup>2499</sup> como sucesores de Garay. Sin embargo, el 5 de febrero del 1849 los contratistas, de nacionalidad inglesa, vendieron todos sus supuestos derechos al norameri-

<sup>2497</sup> J. M. Lafragua, Tehuantepec, Ms. N. 1-5-11, Bib. Nal.

<sup>2498</sup> *Convention between their Majestic and the United States*, Londres, 1850; Cf. E. L. Woodward, *The Age of Reform*, Oxford, 1936, p. 293

<sup>2499</sup> Senado de la República, *Dictamen*, Méx., 1848; Vide M. Salas, *Decreto*, Méx., 5 nov. 1846

cano Pedro A. Hargous, quien luego los cedió a un grupo capitalista de Nueva Orleáns<sup>2500</sup>.

Los capitalistas, creyendo que estaban en vigor los privilegios otorgados a Garay, pidieron al estado de Oaxaca les proporcionara "trescientos forzados" como lo había decretado el Gobierno mexicano, para iniciar los trabajos en Tehuantepec; pero el silencio de las autoridades oaxaqueñas y la hostilidad a los exploradores noramericanos<sup>2501</sup> del istmo, motivaron una serie de quejas de los empresarios de Nueva Orleáns; quejas aprovechadas por los gobernantes de Estados Unidos para presionar a México.

La firma de la convención<sup>2502</sup> produjo, como se ha dicho, protestas y acusaciones<sup>2503</sup>. Señalóse a Pedraza como mal mexicano y todo esto hizo temer que el istmo de Tehuantepec fuese un nuevo Texas. Sin embargo, Gómez Pedraza obró como patriota intachable y se significó como hábil negociador<sup>2504</sup>.

Sin embargo, la convención mantuvo al Gobierno en estado de alarma; y al efecto se procedió a fortificar la barra de Coatzacoalcos, a movilizar soldados al sur veracruzano a nombrar comandante principal de Sotavento al capitán de fragata Pedro Díaz Mirón, y a destinar al bergantín de guerra *Veracruz* y tres guardacostas, para que se estacionaran en Minatitlán a las órdenes del comandante Tomás Marín<sup>2505</sup>.

También el gobernador de Oaxaca don Benito Juárez se preparó a la defensa de la costa oaxaqueña; y habiendo comunicado el director de una comisión científica noramericana su llegada al istmo a fin de estudiar las posibilidades para

<sup>2500</sup> *Análisis del Dictamen*, Méx., 1852

<sup>2501</sup> A. L. de Santa Anna, *Decreto*, Méx., 6 oct., 1843

<sup>2502</sup> Convención, Méx., 20 junio, 1850. Mss. C-3-1-50 (2) ff. 33-38, en Arch. Rels.

<sup>2503</sup> Sociedad Económica a Relaciones, Jalapa, 26 sept., 1850.-Ms. 2-3-2209. Arch. Rels.; Congreso Oaxaca a Cámara de Diputados, Oax., 27 nov., 1850. Ms. 2-3-2209. Arch. Rels.

<sup>2504</sup> Jorge Flores Díaz, "Prólogo", en *Lorenzo de Zavala*, Méx., 1851, pp. 90-95; Tehuantepec, 1850. Mss. H-363-73-42-1. Arch. Rels.

<sup>2505</sup> Manuel Robles, *Memoria*, pp. 20, 21

abrir el canal, creyendo que se trataba de una expedición armada, ordenó al gobernador tehuantepecano que impidiera el desembarco de los supuestos expedicionarios <sup>2506</sup>.

A pesar de estas medidas de protección y seguridad, la comisión científica dirigida por el mayor J. G. Bernard hizo un reconocimiento del istmo a principios del 1851, publicando el resultado de los estudios al año siguiente <sup>2507</sup>.

Después de este reconocimiento el proyecto de Tehuantepec volvió a ser la gran ilusión de México. En efecto, el presidente Arista comisionó a don Luis de la Rosa y a don Lucas Alamán para que calificasen las propuestas hechas "para la apertura del camino de Tehuantepec, estipulación de las condiciones pendientes y redacción del instrumento del contrato" <sup>2508</sup>.

Cuando el entusiasmo político nacional por la apertura del canal era mayor, esto es a raíz del trato Pedraza-Letcher, el gobierno de México invitó al de España no sólo para que también suscribiera la convención, sino a fin de que se asociara a la construcción del canal <sup>2509</sup>, a lo cual los españoles inteligente y diplomáticamente respondieron diciendo que S.M. el rey felicitaba a México por la gran obra que proyectaba y que "tomaría en cuenta la invitación" <sup>2510</sup>.

Igual nota se quiso hacer a Inglaterra, pero la contestación de la hábil diplomacia española detuvo la mano de los proyectistas <sup>2511</sup>.

Nulificada la concesión Garay vendida a Mackintosh, quien a su vez la traspasó a empresarios noramericanos, estos presentaron una reclamación a México por los gastos erogados por la misión de Bernard <sup>2512</sup> y simultáneamente

<sup>2506</sup> Iturribarria, 390, 391

<sup>2507</sup> Manuel Fernández, *Informe*, Méx., 1879, p. 27

<sup>2508</sup> Mariano Arista, *Decreto*, Méx., 31 agto., 1852; Tehuantepec, 1852, Mss. 2-3-2112. Arch. Rels.

<sup>2509</sup> E. de Gorostiza a Relaciones Madrid, 20 sept., 1850; Gorostiza al ministro de Estado, Madrid, 1º sept., 1850. Mss. 2-3-2210. Arch. Rels.

<sup>2510</sup> Pedro J. Pidal, a Gorostiza, Madrid, 5 sept., 1850. Mss. 2-3-2210. Arch. Rels.

<sup>2511</sup> *El Constitucional*, Méx., 11 nov., 1851

<sup>2512</sup> *Análisis*, cit., p. 25

amenazaron con llevar a cabo la obra a pesar de la oposición del Gobierno mexicano <sup>2513</sup>.

Firme en la cancelación del privilegio a Garay y negando el derecho de la reclamación que hacían los noramericanos de Nueva Orleans, el presidente Arista adoptó una actitud de mucha dignidad nacional; y ello a pesar de que las relaciones con Estados Unidos decayeron <sup>2514</sup>.

Fue entonces cuando el presidente de Estados Unidos Mr. Millard Fillmore, escribió una carta personal al presidente Arista abogando por los capitalistas de Nueva Orleans, quienes pretendieron ampararse como ciudadanos noramericanos bajo la bandera de Estados Unidos, haciendo de una reclamación empresarial un caso de Estado a Estado. El presidente Fillmore hizo la defensa de sus connacionales con señalada prudencia, después que don Luis de la Rosa ministro de México en Washington, dirigiéndose al secretario de Estado Mr. Daniel Webster, advirtió:

“Esta calamidad no podrá ser otra que la guerra entre ambas repúblicas, resultado muy diferente de los grandiosos y filantrópicos designios con que el Gobierno del infrascito, para facilitar la comunicación oceánica de Tehuantepec, había hecho en otro tiempo a un mexicano concesiones generosísimas como en ningún caso las habían hecho otros Gobiernos” <sup>2515</sup>.

Enardecidos, pues, estaban los ánimos cuando llegó la carta de Mr. Fillmore. “ . . . Me tomo la libertad (escribió el presidente de Estados Unidos) de llamar muy encarecidamente la atención de V. E. de las dificultades que probablemente podrían suscitarse entre las dos naciones si México faltase a la fe empeñada de la concesión de Garay . . . nuestros ciudadanos . . . han anticipado

<sup>2513</sup> O. L. Davelsteen, cónsul de México a Relaciones. N. Orleans, 13 sept.,

<sup>2514</sup> Millard Fillmore, “Third annual Message” en *Messages*, t. iv, p. 2702

<sup>2515</sup> Luis de la Rosa a Daniel Webster, Washington, 25 junio, 1851. Sría. de Relaciones, *Memoria*, 1852; Tehuantepec, 1851. Mss. H-510-73. 32-850 y 2-2-2025 Arch. Rels.

grandes sumas . . . Todo gobierno debe a sus ciudadanos la protección de sus derechos en el interior y en el exterior”<sup>2516</sup>.

Con dignidad que le honra, el presidente Arista no se opuso a la apertura del canal para el tránsito libre a todos los países, pero se negó a reconocer el privilegio a Garay y se indignó porque los empresarios de Nueva Orleáns buscaron la protección de Estados Unidos cuando debieron dirigirse al Gobierno mexicano haciendo su reclamación. “Aquí, señor Presidente, hay un secreto o misterio (contestó Arista a Fillmore), que el tiempo aclarará, y que hoy es desconocido a los Jefes de ambas Repúblicas . . . México está dispuesto a otorgar cuanto sea justo . . . Pero V. E. sabe que hay ciertos límites que no se pueden traspasar sin perder el derecho a la estimación pública, y en esa vilipendiosa condición se colocaría la república, accediendo a injustas y desmesuradas pretensiones”<sup>2517</sup>

No por todo eso desistió México de la excepcional empresa de Tehuantepec; pues en 1852 promovió la celebración de un contrato para llevar a cabo la obra<sup>2518</sup>. El temor a la intrusión noramericana estaba minorándose; ahora que el “secreto o misterio” de que habló el general Arista dejaría de serlo pocos años adelante.

Correspondiendo a la convocatoria del Gobierno, quedó organizada el 5 de febrero del 1853 una compañía mixta, en la que formaban mayoría los connacionales<sup>2519</sup>. Sin embargo, los trabajos en el istmo no adelantaron. Tehuantepec quedó estigmatizado. El temor a los noramericanos no se ha extinguido hacia nuestros días, no obstante que la vía interoceánica constituiría la transformación del sur de México, siempre postrado por su miseria insondable.

<sup>2516</sup> *Correspondence between*, Washington, 1852

<sup>2517</sup> *Ibidem*, 159; Tehuantepec, Mss. 2-3-2112; Relaciones, *Memoria*, 1852; *Los*

<sup>2518</sup> Mariano Arista, *Decreto*, Méx., 14 mayo, 1852

<sup>2519</sup> Escritura, Méx., 1853. Prot. Cueva, f. 123 v. y ss.; Convenio Cía. Mixta, Méx., 1853. Prot. Cueva, f. 137 y ss., 181 y 195; Cesión, Méx., 1853. Prot. Cueva, ff. 288, 289, 366, 315. Mss. Arch. Notarías

La ilusión en el canal de Tehuantepec hizo despertar el interés por la dilatación de las comunicaciones en el país, que por los años que revisamos estaban constreñidas a las diligencias. Ahora se proyectaban caminos de hierro. La ley autorizando al gobierno para contratar la construcción de un ferrocarril de México a Veracruz y de aquí a un puerto del Pacífico, fue expedida en 1849 <sup>2520</sup>.

Por medio de esta ley quedó cancelado el contrato hecho con don Antonio Garay, hermano de José y del general Francisco en virtud del decreto del 31 de mayo del 1842, que, como se ha dicho, restableció el derecho de avería destinado a la obra del camino de hierro <sup>2521</sup>.

Los Garay eran hombres de señalada iniciativa y empresa. Sin embargo, seis años después de la concesión, el contratista sólo construyó cuatro kilómetros de vía "casi des-nivelada y urgiendo reparación" <sup>2522</sup> con un costo de seiscientos sesentidós mil pesos <sup>2523</sup>.

Esto originó que don Antonio Garay perdiese la concesión en 1850, otorgándola el Gobierno a don Lorenzo Carrera, hermano del general Martín Carrera, quien fue presidente de la república e individuo de mucha importancia entre los caudillos políticos de la época <sup>2524</sup>.

Y mientras se hacía un tercer traspaso del contrato, esta vez a nombre de don José Ma. Esteva, la Junta del ramo de peajes, hipotecó todos esos productos por veinticinco mil pesos, para construir un segundo camino de hierro a Veracruz que, partiendo de Amozoc, hiciera el trayecto por Orizaba y Córdoba <sup>2525</sup>.

<sup>2520</sup> Ministerio de Relaciones, *Decreto*, Méx., 18 mayo, 1894

<sup>2521</sup> Manuel B. Trens, *Historia de Veracruz*, t. IV, 2º vol. 637, 638

<sup>2522</sup> *Ibidem*, 641

<sup>2523</sup> *Ibidem*

<sup>2524</sup> *Ibidem*, 643

<sup>2525</sup> Contrato. Méx., 1850. Prot. Cueva, f. 135 v. y ss. Mss. Arch. Notarías

Además, se puso a concurso la continuación de un pequeño ferrocarril de México a Tlálpan, pasando por Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y San Angel <sup>2526</sup>; y quedó cancelada la concesión del ferrocarril a Veracruz por Jalapa, otorgándose tanto este contrato como el del camino de hierro de México a Tampico a los hermanos Mosso, ricos comerciantes de la capital de la república y leales santanistas <sup>2527</sup>.

Amenazante para las diligencias y la arriería se presentaron los ferrocarriles. Sin embargo pasaría un cuarto de siglo para que los coches destinados al transporte de viajeros y los dueños de recuas, repararan en la competencia; pues todavía hacia la mitad del siglo XIX Cotija era el centro de la arriería cubriendo el comercio entre México y Panamá <sup>2528</sup> y manteniendo la supremacía de sus servicios <sup>2529</sup>.

Al igual que la arriería, el servicio de diligencias, no obstante los malos caminos y los peligros de los mismos que el presidente Santa Anna trató de amenguar haciendo a pueblos y haciendas responsables de los asaltos que se efectuaran dentro de su jurisdicción <sup>2530</sup>; el servicio de diligencias, se repite, todavía fue un eficaz medio de comunicaciones hacia fines del XIX.

Debióse al español don Anselmo Zurutuza, hábil hombre de empresa, el desarrollo que alcanzó la Línea General de diligencias, que compró en setentitrés mil pesos a su fundador don Diego Ramón Somera. La línea que enlazó todo el centro y oriente de la república, fue heredada al morir su propietario en 1852 a don Isidoro Adone, quien a su vez la vendió, tres años después, a don Isidoro de la Torre en doscientos mil pesos <sup>2531</sup>.

<sup>2526</sup> Ministerio de Relaciones, *Decreto*, Méx., nov. 8, 1852

<sup>2527</sup> Joaquín Velázquez de León, *Decreto*, Méx., 27 abril, 1855 y 2 agosto, 1855

<sup>2528</sup> J. Guadalupe Romero, *Noticia para formar la historia*, Cop. Mss. 44

<sup>2529</sup> Anónimo, *Reseña Histórica*, Cotija, 1909

<sup>2530</sup> A. López de Santa Anna, *Decreto*, Tacubaya, 15 sept., 1853

<sup>2531</sup> Convenio. Méx., fbno. 1855. Prot. Cueva, f. 79 v. y ss. Arch. Notarias



Rico también en el negocio de las diligencias se hizo don Manuel Escandón, quien por muchos años explotó la ruta México-Puebla; aunque en 1854 perdió un fuerte capital debido a los errores en el manejo de la línea cometidos por su cuñado don Ignacio Amor <sup>2532</sup>.

De la ciudad de México partían los grandes coches de la Casa de Diligencias que se hallaba en el callejón de Dolores, hoy primera calle de la Independencia. Las salidas tanto a Veracruz como al centro de la república eran diariamente a las cuatro de la mañana <sup>2533</sup>.

Pero lo que quiso impulsar el Gobierno, en los años que remiramos, fueron los puertos y el telégrafo. En 1852 entraron a los doce puertos principales de la república ochocientos treintinueve buques, con un desplazamiento de doscientas cincuentiséis mil setecientas setentidós toneladas, movilizandando cuarentitrés mil ochocientos dieciséis pasajeros <sup>2534</sup>.

Había a la mitad del siglo dos líneas de vapores. Una que comunicaba a Veracruz con Europa; otra con Nueva York. En 1835 se dio autorización a don Alejandro Bellangé para establecer una segunda línea al Havre, y a los hermanos Zangronis para comunicar al puerto veracruzano con Habana <sup>2535</sup>.

Más optimismo a par de curiosidad pública produjo el telégrafo, cuya primera línea instalada entre la ciudad de México y Nopalúcan quedó establecida por don Juan de la Granja, el 5 de noviembre del 1851; y los beneficios de las líneas telegráficas entrevistados por el Gobierno, hizo que éste exceptuara a los empleados de ese servicio de concurrir a los sorteos para reemplazos <sup>2536</sup>.

<sup>2532</sup> Testimonio Méx., abril, 1854, Prot. Cueva, f 271 y ss. Arch. Notarias

<sup>2533</sup> A. Garcia Cubas, *El Libro*, cit., pp. 198-201

<sup>2534</sup> Junta Directiva de Crédito Público, *Noticia de la entrada de buques*, Méx., 1852

<sup>2535</sup> Secretaria de Hacienda, *Autorización*, Méx., 17 enero, 1855 y 23 fbro., 1855

<sup>2536</sup> Lombardini al ministro de Fomento, Méx., 4 agto., 1853

El servicio de telégrafos que empezó como empresa privada el 10 de mayo de 1849, quedó exento de impuestos en 1855, por diez años a fin de lograr su desarrollo <sup>2537</sup>.

Si el canal de Tehuantepec tuvo una marcada huella de proyecto ilusorio, aunque necesario para la prosperidad del país, de todas maneras constituyó la base para hacer de las comunicaciones una preocupación nacional, gracias a lo cual se borraron las barreras para un entendimiento normal entre la población mexicana.