

Ana Rosa Suárez Argüello

Doctorado en historia por la UNAM. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, Nivel II. Actualmente es profesora-investigadora de tiempo completo en el Instituto Mora e imparte los cursos de Historia de Estados Unidos y México en el siglo XIX en la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Es autora de diversos artículos, capítulos y reseñas. Ha coordinado y colaborado en varias obras colectivas, entre las que pueden mencionarse *Política y negocios. Ensayos sobre las relaciones entre México y los Estados Unidos en el siglo XIX*; *En el nombre del Destino. Manifiesto. Guía de los ministros y embajadores de los Estados Unidos en México 1825-1993* y *Pragmatismo y principios: la relación conflictiva entre México y Estados Unidos, 1810-1942*. Es autora de *Un duque norteamericano para Sonora* (1990), *De Maine a México: La misión diplomática de Nathan Clifford (1848-1849)* (1994) y *La batalla por Tehuantepec. El peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos, 1848-1854* (en prensa).

Resumen

La cuestión de Tehuantepec constituyó, a mediados del siglo XIX, el tema más importante de las relaciones entre México y Estados Unidos. Este país iniciaba entonces el paso gradual del expansionismo territorial hacia uno de carácter económico. Los planes de construir una ruta que uniera los litorales oriental y occidental por el istmo mexicano deben enmarcarse en este proceso, en el cual la Tehuantepec Railroad Company jugó un papel definitivo. Este artículo reconstruye el conflicto suscitado entonces, analizando el modo en que la empresa se valió de sus nexos políticos que obtuvo y los medios a los cuales recurrió el gobierno de México para defenderse de las presiones.

Palabras clave:

Tehuantepec, vía interoceánica, Hargous Brothers, relaciones México-Estados Unidos, José Fernando Ramírez, Mariano Arista.

Abstract

The Tehuantepec problem constituted the most important issue in Mexico-U.S. relations in the middle of the XIX Century. The U.S. was initiating a gradual change from territorial to economic expansionism. The plans to construct a route which united the eastern and western coasts via Mexico's isthmus should be seen as part of this process, in which the Tehuantepec Railroad Company played a central role. This article reconstructs the events of the day, analyzing the way in which the company used its political connections and the way in which the Mexican government defended itself from such pressures.

Key words:

Tehuantepec, Interoceanic passage, Hargous Brothers, U.S.-Mexico Relations, José Fernando Ramírez, Mariano Arista.

Fecha de recepción:
septiembre de 2000

Fecha de aceptación:
diciembre de 2000

La Tehuantepec Railroad Company y la construcción de una vía interoceánica (1850-1852)*

Ana Rosa Suárez Argüello

La cuestión de Tehuantepec constituyó, a mediados del siglo XIX, el tema más importante de las relaciones entre México y Estados Unidos. Los dos países la padecieron después de una guerra que había arrebatado al primero la mitad de su territorio y puesto en crisis el sentido de su existencia, y convertido al segundo en la potencia más importante de América, la que había llevado a su culminación su presunto destino transcontinental y estaba preparada para hacer todo lo que fuera preciso para impulsar su modernización material y extender a otros las bendiciones de su civilización.

Estados Unidos iniciaba entonces el paso gradual del expansionismo terrestre y contiguo hacia uno de carácter económico. Los planes de construir una ruta que uniera sus litorales oriental y occidental por el istmo mexicano deben enmarcarse en este proceso, en el cual los empresarios reunidos en torno a la Tehuantepec Railroad Company (TRC) tuvieron un papel definitivo: los ferrocarriles constituyan en ese momento el medio más avanzado de transporte en el mundo "civilizado". En su opinión, ¿qué era mejor que construir uno a través de la angostura mexicana extrayendo sus beneficios no sólo para ellos

y sus conciudadanos, sino para sus mismos vecinos?

La orientación *whig* de la administración que ocupó la Casa Blanca de marzo de 1849 a marzo de 1853 parecía ser favorable a los empresarios. En efecto, los *whigs* apuntaban a la construcción de un imperio informal, que no implicara anexiones terrestres y tampoco exigiese el instrumento de la guerra. Pretendían alentar el desarrollo nacional a través del comercio, la navegación y las inversiones, anunciando, en tal sentido, la "penetración pacífica" en otros países, más sutil pero no por eso menos violenta, que triunfaría unos cuantos decenios después.¹

El dominio del tránsito por el istmo mexicano era un elemento importante en la formación de este imperio mercantil. Sin embargo, el discurso *whig* tuvo que atenerse a los hechos. Tanto

* Este trabajo forma parte de un proyecto más amplio de investigación sobre los intereses privados en la relación México-Estados Unidos en el caso del istmo de Tehuantepec (1848-1868), actualmente en curso, y que ha contado con el apoyo de la Fundación Rockefeller, el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y la Universidad Nacional Autónoma de México.

¹ Suárez, "¿Expansión?", 1998, *passim*.

el presidente Zachary Taylor como, a la muerte de éste en 1850, el presidente Millard Fillmore, eran conscientes de que el gobierno de Washington carecía aún de la fuerza necesaria para imponer todas sus metas, y también de que las circunstancias tampoco resultaban favorables: si bien los primeros años de esa década el Tratado Clayton-Bulwer neutralizó los avances británicos en los istmos americanos y se gozó de un respiro material, las discrepancias entre las regiones y los distintos conglomerados políticos, suscitados por la renovación de la disputa acerca del futuro de la esclavitud, no permitían arriesgar el delicado equilibrio interno logrado con el Compromiso de 1850, ni tampoco lanzarse belicosamente hacia el exterior.²

En cuanto a México, las dos repúblicas federales que enfrentaron a Estados Unidos durante esos años hubieron de responder a sus coacciones, aunque lo hicieron en forma distinta, ambas agobiadas por las flaquezas políticas y la pésima situación económica. Mien-

² El Compromiso de 1850 fue un acuerdo entre el Norte y el Sur, en el que cada región obtuvo y perdió algo, y evitó una crisis peligrosa que de otra manera hubiera desembocado en un conflicto abierto. Así, se admitió a California como estado libre; se proclamó la soberanía popular en el resto de los territorios adquiridos en 1848; se arregló una disputa de límites entre Texas y Nuevo México, a cambio del pago de 10 000 000 de dólares para la primera (cinco destinados al pago de los tenedores de la deuda texana); se abolió la trata de negros en el Distrito de Columbia y se promulgó una ley que obligaba a devolver a los esclavos fugitivos. Barney, *Battleground*, 1990, pp. 43-44; "Compromiso (9 a 20 de diciembre de 1850)" en Suárez, *EUA*, 1988, pp. 291-300.

tras el gobierno de José Joaquín de Herrera procedía de manera vacilante y contradictoria, fijando límites a los empresarios pero a la vez creando expectativas entre ellos, atraído por las promesas modernizadoras que ofrecían los ferrocarriles y hasta cierto punto persuadido de que más valía ganar tiempo que entrar otra vez en conflicto con un enemigo reciente y victorioso, el gobierno de Mariano Arista pareció resolver que el tiempo se había agotado: abandonó la actitud conciliadora seguida por su predecesor y combatió de frente lo que se asemejaban a intentos extremos de convertir el istmo de Tehuantepec en un protectorado.

El artículo que a continuación se presenta se propone reconstruir el conflicto que al respecto enfrentó a México y Estados Unidos entre 1850 y 1852, pero dando el peso que merece a la Tehuantepec Railroad Company y a quienes la rodeaban. Siendo así, se analiza de cerca el modo en que los empresarios se valieron de sus nexos con el poder político en Estados Unidos, la forma en que éste respondió a sus instancias y, por supuesto, los medios utilizados por las autoridades mexicanas para defenderse de la doble presión, la oficial y la privada.

NUEVA ORLEANS FRENTE A TEHUANTEPEC

Hacia 1850, Nueva Orleans se había convertido en la más importante ciudad meridional de Estados Unidos. No sólo era la más poblada de la región (116 375 habitantes), sino que la introducción del barco de vapor en el río Mi-

ssissippi desde 1812, junto con algunos canales y ferrocarriles construidos en Louisiana durante los años anteriores, le aseguraban la salida de una buena parte de los productos del Oeste y el Sureste de Estados Unidos rumbo al océano Atlántico y el resto del mundo, al punto que para mediados del siglo XIX guardaba en sus almacenes hasta la mitad de la cosecha nacional de algodón.

Pese a lo anterior, el brillo de Nueva Orleans era más aparente que real: el impresionante desarrollo de la red de transportes y comunicaciones en el Norte de Estados Unidos, que vinculó los Grandes Lagos con la costa del Atlántico, restó en forma creciente su poderío comercial. Más lento como ruta mercante, el río Mississippi no podía competir con dicha red en volumen de intercambio, y buena parte del tráfico se desvió hacia Nueva York, que se transformó en el centro distribuidor y financiero de las exportaciones e importaciones de la nación. Asimismo, otros estados meridionales (como Georgia, Carolina del Sur y Tennessee) se habían percatado de la necesidad de prolongar sus vías férreas y, afirmaba un periódico local, “a menos que Nueva Orleans despierte, no está distante el tiempo en que pierda una gran porción del comercio sureño”.³

La declinación era la condición económica de la conocida como “ciudad del Cuarto Creciente” alarmó a muchos de sus políticos y hombres de negocios. La pérdida de los cereales de la región

de los Grandes Lagos y de parte de la cosecha algodonera afectaba sobre todo a los pequeños y medianos mercaderes, y a los grupos asociados con ellos, todos los cuales carecían del respaldo necesario para sobrevivir a los golpes financieros, y usaron distintos medios para resolver su situación. Uno consistió en votar en las diversas elecciones por el Partido Whig, que se manifestaba dispuesto a impulsar las obras públicas, otro en apoyar las incursiones de los filibusteros, que ofrecían ampliar sus oportunidades de intercambio tanto como (y en esto coincidían con el sector de los plantadores) la extensión de la esclavitud.

Después de la guerra con México, y de que Estados Unidos se extendió hasta el océano Pacífico, el temor a lo que los ferrocarriles transcontinentales pudieran representar estimuló el surgimiento de propuestas para enfrentar, y aun derrotar, el dominio económico del Norte. Una de estas propuestas fue la de sacar el máximo partido a los mercados de la cuenca del Caribe así como de Oregón, California y el este de Asia a través de un paso ístmico. Éste debería situarse en el territorio más próximo, México, antes que en Nicaragua o Panamá, áreas defendidas por los hombres de negocios de Nueva York.

A fines de 1849, el *Picayune* describía los méritos de trazar esa ruta: el ahorro en cuanto a distancias (en relación con Nicaragua y Panamá), la ausencia de obstáculos y la prontitud con que podría entrar en operación, en contraste con las vías transcontinentales, e invitaba a actuar a sus conciudadanos, pues, “por su posición geográfica, Nueva Orleans debería llegar a ser uno de

³ Se trataba del *Crescent City* [Nueva Orleans, s. f.]. Citado “Railroads in the West. Louisville and New Orleans”, *American Railroad Journal*, Nueva York, 2 de noviembre de 1850, p. 688.

los mayores emporios de los productos exportados de los dos mundos".⁴

EL COMITÉ PERMANENTE DE CIUDADANOS DE NUEVA ORLEANS

Era por tanto lógico que la reunión pública convocada por Judah P. Benjamin, conocido abogado y empresario de la ciudad, para el 5 de octubre de 1849, despertase gran interés, y que en ella se planteara la conveniencia de promover y aun participar en la construcción del paso mexicano y se considerase que lo mejor sería adquirir la concesión De Garay.⁵ Ese mismo día se formó el Comité Permanente de Ciudadanos de Nueva Orleans, el cual eligió como presidente a Peter Conrey, hijo, y como secretario a Bernard Fallon,⁶ y se abocó a confirmar la validez del privilegio que deseaban y a proponer la formación de una sociedad a Peter Amédée Hargous, el neoyorquino que parecía ser su único dueño y administrador.⁷

Cabe aquí explicar, aunque sea brevemente, lo que era la concesión. Se trataba de un contrato, otorgado por el gobierno de Antonio López de Santa Anna en 1842 a José de Garay, para construir una vía interoceánica en el istmo de

⁴ *The Daily Picayune*, Nueva Orleans, 3 de octubre de 1849.

⁵ *El Monitor Republicano*, México, 23 de noviembre de 1849.

⁶ Conrey era presidente del Louisiana State Bank. "Tehuantepec route", *American Railroad Journal*, Nueva York, 9 de noviembre de 1852, p. 705.

⁷ Mediante una serie de convenios privados y desconocidos con el mismo Garay, el empresario Manuel Escandón y el abogado Mariano Gálvez (ex presidente de Guatemala, exiliado en México).

Tehuantepec y colonizar las tierras baldías que se encontrasen a diez leguas de cada lado del camino. Pese a la ampliación de los plazos, Garay no pudo cumplir los requisitos, por lo cual en 1847 y 1848 entregó sus derechos a la casa inglesa de Manning and Mackintosh. Ésta tampoco hizo casi nada y, el 5 de febrero de 1849, ocho meses antes de que Benjamin convocara a la reunión de Nueva Orleans, transfirió los derechos a P. A. Hargous. Hay que señalar que ninguno de los traspasos contaba con la sanción de las autoridades mexicanas, que para esas fechas comenzaban a mostrar una gran inquietud por el hecho de que la concesión hubiera llegado a manos estadunidenses.

Hargous hizo todo lo posible por llevar el proyecto a la cima: cabildó en el Capitolio, lo impulsó en la prensa, obtuvo el respaldo de la Casa Blanca, el Departamento de Estado y la legación en México. El enviado extraordinario y ministro plenipotenciario Robert P. Letcher se encargó de negociar un tratado muy favorable para él, firmado el 22 de junio de 1850, donde el gobierno de José Joaquín de Herrera lo reconocía tácitamente como tenedor del privilegio De Garay (se requirió de su aval para que el convenio siguiera su curso) y se acordaba que ambos países pudieran proteger los trabajos que se llevaran a cabo en el istmo, aun con fuerzas militares de mar o tierra.⁸

⁸ "Tratado.- El celebrado por los dos plenipotenciarios de México y los Estados Unidos del Norte, para la comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec", México, 23 de junio de 1850 en Dublán, *Legislación*, 1876-1912, vol. 5, pp. 722-724.

Hargous se había ocupado también de la recaudación de fondos para la obra. En esto tuvo problemas, pues no pudo atraer a inversionistas de Nueva York, ni tampoco obtener de Washington un contrato para transportar el correo. Por eso, a fines de 1849, cuando recibió la oferta de asociación del Comité Permanente, se apresuró a aceptarla.⁹ Luego de varios meses de discusiones, en que probó la vigencia de su contrato, se convino en que "los ciudadanos de Nueva Orleans" tendrían la preferencia para llevar a cabo el proyecto de Tehuantepec así como dos años de plazo para organizar una compañía que se hiciera cargo. En el ínterin, el dominio del privilegio se traspasaría a varios fidicomisarios, oriundos de la ciudad sureña y avalados por el comité.¹⁰

En cuanto a las finanzas, se declararía un capital de \$9 000 000, compuesto de 90 000 acciones con un valor de 100 cada una, de las cuales 60 000 estarían a nombre de suscriptores individuales y 30 000 serían para Hargous, quien tendría derecho a participar en

la elección de directores y en las tareas de organización y administración. Se calculó que el costo de la obra podría ser hasta de \$6 000 000. Amén de poner la concesión (cuyo valor se calculaba, en forma exagerada, en \$3 000 000), Hargous aceptó adelantar \$500 000 para las exploraciones, los salarios de ingenieros y la apertura de caminos, pero para seguir se recurriría al crédito (del cual sólo respondería en un 33%). Por lo demás, tomó providencias para asegurarse un tercio de las ganancias y la recuperación de su inversión inicial: \$125 000 cuando se constituyera la compañía y el resto en pagarés con un 7% de interés, pagaderos en plazos de uno, dos y tres años.¹¹ Por fin, el 2 de mayo de 1850, con los problemas resueltos, P. A. Hargous hizo la transferencia a Benjamin, Conrey, Fallon, Leonard Matthews, Samuel J. Peters y J. M. Lapeyre, todos ellos hombres de recursos del puerto-ciudad del Sur.

Lo primero que hizo el Comité Permanente fue reunir datos respecto a la ruta, pues sólo se disponía del folleto y los mapas elaborados años antes por Gaetano Moro, un ingeniero italiano contratado por De Garay. Se buscaba tener noticias de los litorales ístmicos mexicanos, sobre todo si existía una bahía adecuada para habilitar un puerto en el lado del Pacífico. Se acudió entonces a Pierre E. Trastour, un ingeniero francés radicado en Mobile, Alabama, y al mayor John Gross Barnard, del cuerpo de ingenieros del ejército estadounidense. Ambos confirmaron la posibilidad de construir un ferrocarril transoceánico,

⁹ Hargous Brothers a Manning y Mackintosh, Nueva York, 22 de noviembre de 1849 en Benson Latin American Collection, General Libraries, University of Texas at Austin, Manning and Mackintosh Papers, 1714-1894, rollo 157, folder 93.

¹⁰ "Agreement between the Permanent Committee appointed by the citizens of New Orleans, to devise means for establishing a communication across the isthmus of Tehuantepec, and Mr. Peter A. Hargous, of New York, as holder of the grant relative to that isthmus, made by the government of Mexico to Mr. José de Garay" [Nueva Orleans, 18 de abril de 1851] en "Message", 1852, pp. 175-176.

¹¹ *Ibid.*

aunque no pudieron entrar en detalles sobre los puntos terminales.¹²

La urgencia de saber más se hizo entonces evidente. Se envió a Trastour al istmo desde el 13 de junio, para que reconociera la costa pacífica y eligiese un punto favorable para que desembocara la ruta. Aun antes de llegar a su destino final, el ingeniero remitió a Nueva Orleans un mapa y los resultados de sus mediciones en la desembocadura del río Coatzacoalcos, que indicaban que su profundidad era suficiente para vapores grandes y era posible eliminar la barra que dificultaba la salida.¹³ En cuanto a los \$20 000 o \$30 000 que se necesitaban para proseguir los trabajos, se abrió una oficina para emitir y vender acciones y, con el fin de alentar al público a comprarlas, los directamente involucrados aportaron sus propios recursos y realizaron una campaña periodística.¹⁴

Si bien no se pudo constituir la empresa (*corporate charter*) de acuerdo con las leyes de asociación de Louisiana (*incorporation laws*), que limitaban el capital en acciones a \$500 000, y excluían la participación del Estado, el comité decidió continuar. El 18 de octubre, Judah P. Benjamin presentó un informe de actividades e invitó a sus conciudadanos a sumarse a la nueva compañía. Reiteró los haberes del proyecto:

¹² *The Daily Delta*, Nueva Orleans, 22 de octubre de 1850.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Courrier des Etats-Unis*, Nueva York, [s. f.] en Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México (en adelante AHSREM), L-E-1510, f. 130 bis.

una concesión válida del derecho de paso por el istmo, privilegios de un valor inmenso, 5 000 000 de acres de tierras de fertilidad insuperable en un clima tropical, notable por su salubridad [*sic*] [...]

y la voluntad del gobierno estadounidense (en caso de que México actuara de mala fe) de proteger los derechos adquiridos por los suyos. Insistió en que se trataba de una inversión muy redituable. Amén de contribuir a la prosperidad de Nueva Orleans, las acciones darían una ganancia de inmediato. La venta de tierras y lotes en los pueblos que surgieran a lo largo de la ruta pagaría los costos de la obra. Por lo demás, tampoco era necesario aguardar a la inauguración de la vía férrea para tener ingresos, ya que antes se podría poner una ruta temporal a las órdenes de los pasajeros y la carga que iban y venían de California, con mulas, carriages y botes.¹⁵

Con entusiasmo, y la seguridad de que se vencerían las dificultades, a fines de 1850 se organizó en forma provisinal la Tehuantepec Railroad Company (en adelante TRC), que fue el nombre con el que la empresa operó en adelante. Se eligió a Benjamin como presidente y a Fallon como secretario.¹⁶ Se publicó una carta constitutiva, donde se describía la administración de la empresa, la compraventa de títulos, el

¹⁵ *The Daily Delta*, Nueva Orleans, 22 de octubre de 1850.

¹⁶ No es clara la fecha de nacimiento de la TRC. Se toma como tal el 13 de noviembre de 1850, día en que se nombró a los directores. Trastour, *Summary*, 1856, pp. 22, 54.

cuándo y cómo del pago de dividendos y la contratación de préstamos e hipotecas sobre sus bienes (salvo sobre la parte de Hargous).¹⁷

De tal modo, el proyecto interoceánico tomaba impulso. Las necesidades de Nueva Orleans y los intereses privados de algunos de sus ciudadanos (de-seos de avanzar en sus carreras políticas y llenar sus bolsillos) se combinaron con los afanes de un norteño (Hargous) para hacer avanzar la empresa. Se trataba de un grupo menor, con un interés regional muy definido, pero que gozaba de gran fuerza política, económica y social, y estaba más que preparado para participar en el proyecto de unir el Golfo de México y el océano Pacífico.

LOS TRABAJOS DE LA TRC

P. A. Hargous continuó mientras tanto con la labor política. Su relación con el secretario de Estado, Daniel Webster, y el interés del gobierno *whig* de Millard Fillmore por promover la navegación y los negocios estadounidenses en el exterior favorecieron sus planes, en la medida en que se dio gran importancia a la construcción de una vía interoceánica en el istmo de Tehuantepec. Webster se había ocupado de México en varias ocasiones durante su carrera. En ese momento, por segunda vez como titular del Departamento de Estado, atendió a las quejas de Hargous, quien le aseguraba que el Tratado de Tehuantepec no amparaba suficiente

el capital que se había invertido o pudiera invertir,¹⁸ y lo persuadió de que había que regresar el documento a México para enmendarlo. Siendo así, Letcher recibió instrucciones de obtener para su país el derecho unilateral de intervención para proteger el tránsito, permiso para colocar un comisionado, libertad para operar militarmente en cualquier punto de la región y exención del uso de pasaporte para quienes lo cruzaran. En fin, se garantizaría la seguridad de todos aquellos ligados a la ruta (léase colonos estadounidenses) y no sólo de los concessionarios y sus empleados.¹⁹ Se había de hacer ver al gobierno de México las ventajas del proyecto, pero, si las razones fallaban, se le informaría que Washington apoyaría a los empresarios de la manera que fuera necesaria y, en su caso, suspendería el pago del dinero que se les debía, según el Tratado de Guadalupe Hidalgo.²⁰ Puede afirmarse que la aceptación de estas propuestas hubiera convertido al istmo de Tehuantepec en un protectorado económico de Estados Unidos.

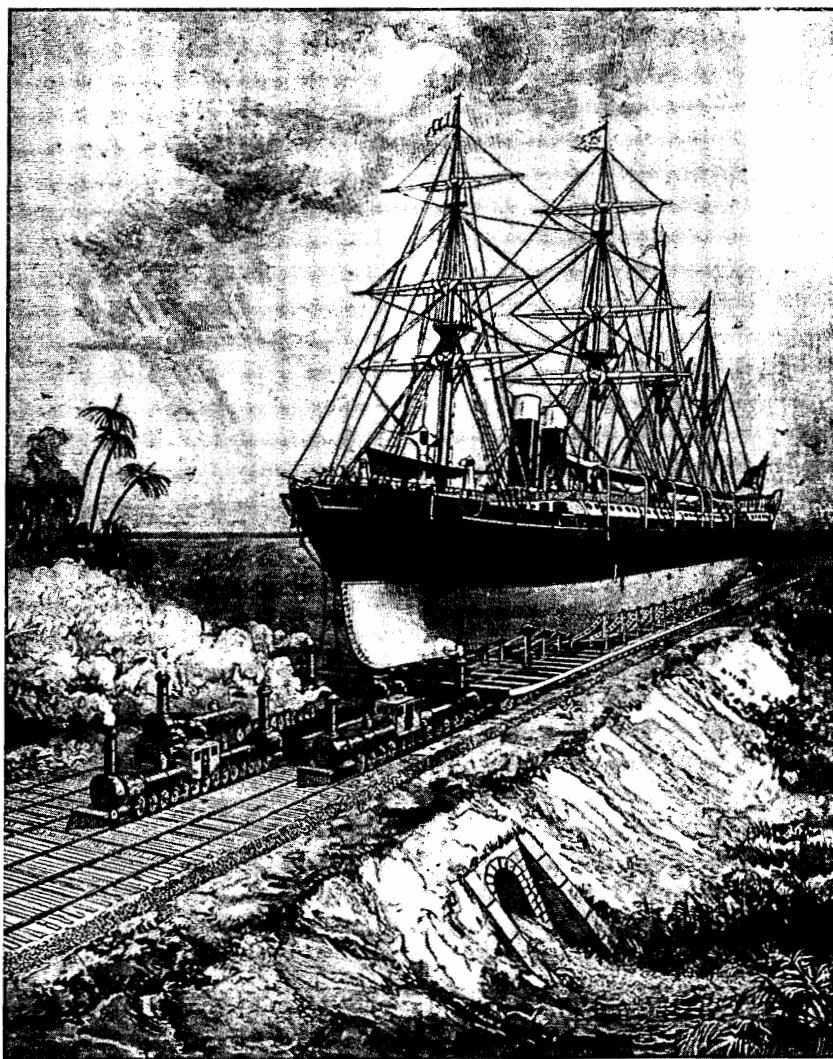
Al iniciarse el otoño de 1850, el panorama para los socios de la TRC era pro-

¹⁸ Peter Amédée Hargous a Daniel Webster, Washington, 12 de agosto de 1850 en The National Archives of Washington, Records of the Department of State, Record Group 59 (en adelante NAW), Miscellaneous Letters of the Department of State, 1789-1906 (en adelante Miscellaneous Letters), M179, rollo 122.

¹⁹ Webster a Robert P. Letcher, Washington, 24 de agosto de 1850 en NAW, Diplomatic Instructions of the Department of State 1801-1906. Mexico (en adelante Diplomatic), mf. M77, rollo 112, doc. 42, ff. 207-224.

²⁰ *Ibid.*

¹⁷ *The Daily Delta*, Nueva Orleans, 10 de noviembre y 4 de diciembre de 1850.



Un vapor en tránsito por el istmo de Tehuantepec. Ilustración para un proyecto de 1884 de un ferrocarril transportador de barcos (según E. L. Corthell). Fuente: Miguel Covarrubias, *Mexico South. The Isthmus of Tehuantepec*, Casell and Company Limited London, Toronto, Melbourne, Sidney, s. a.

metedor. El respaldo de Webster, el respaldo de la delegación de Louisiana en el Congreso, la ayuda de Lercher y el hecho de que el tratado se volviera a negociar debieron hacerlos confiar en que cualquier problema se podría resolver y pronto abrirían el camino de mar a mar.

Pese a la creciente suspicacia mexicana y a que el gobierno de Herrera amenazó con castigar a quienes intentasen iniciar la construcción interoceánica antes de que se llegase a algún arreglo,²¹ la TRC prosiguió sus labores en el istmo. Era un intento obvio de presionar a los dos gobiernos, pero también una apuesta segura, en la que se arriesgaba dinero con la absoluta certeza de una intervención militar de su país en caso de que la diplomacia fracasara.

De tal modo, el ingeniero Trastour tomó rumbo hacia la costa del Pacífico en agosto, para averiguar si la laguna de Boca Barrá podría ser una buena rada portuaria. Su labor dio un mejor resultado, pues recorrió en forma muy completa la bahía de Ventosa y la identificó como la mejor terminal sureña para la vía interoceánica.²² Un poco después, a mediados de diciembre, una expedición “científica” al mando del mayor J. G. Barnard salió de Nueva Orleans y desembarcó en Minatitlán. La formaban 54 personas, que viajaron en el vapor Alabama, el cual (cargado de efectos y provisiones) haría el mismo recorrido en dos ocasiones más. Debía examinar la ruta terrestre y trazar la línea por donde pasaría el ferrocarril y,

durante cinco meses, se afanó sin tropiezos. A principios de abril de 1851, Barnard comunicaba a Benjamin que el reconocimiento del terreno estaba a punto de acabarse y los resultados eran más que satisfactorios. Además del hallazgo de una terminal sur, se había probado que el río Coatzacoalcos y sus afluentes eran navegables para barcos de poco calado hasta Suchil y, durante la estación de secas, hasta un punto llamado Paso Sarabia, y las dificultades para tender una línea férrea de ahí al litoral del Pacífico tenían solución.²³ El clima era saludable y el terreno, además de fácil de trabajar, ofrecía materiales para la obra, al igual que para la manutención de hombres y animales. En cuanto a los obreros, se podría contar con los nativos de la región, cuyos jornales serían menores que los pagados en Estados Unidos, pero también con los extranjeros que enviase la empresa en cuanto se regularizaran las comunicaciones.

Si bien el costo estimado del proyecto que se planteaba era en verdad colosal (\$7 847 896.17), sus patrocinadores estaban dispuestos a pagarla: a su término, decían, cuando se hubiera inaugurado el ferrocarril, serían enormes los beneficios obtenidos por el traslado de pasajeros, correo, tropas y pertrechos militares a y de Estados Unidos, embarques de oro y aceite de ballena para el Este, carbón para los vapores del Pacífico y alimentos para California. A esto debería sumarse el producto de la venta de tierras cultivables.²⁴

²¹ Decreto, México, 8 de agosto de 1850 en AHREM, L-E-1510, f. 66.

²² Trastour, *Memorial*, 1853.

²³ Williams, “Isthmus”, 1852, pp. 45-52.

²⁴ Williams, *Istmo*, 1852, *passim*.

Ahora bien, la TRC pretendía comenzar a transportar pasajeros de inmediato y conseguir en el Congreso un contrato para hacer lo mismo con el correo. En efecto, luego del hallazgo de la Venusta, se había decidido abrir un camino provisional para carroajes, carretas, caballos y mulas, que llegara hasta Suchil, y de ahí surcar los ríos para alcanzar el Golfo de México. Se compró un vapor en San Francisco, California, para que vinculase esta ciudad con el litoral oaxaqueño. Se emplearon jornaleros, compraron herramientas y materiales de construcción y acondicionaron locales para recibir al personal y guardar los suministros enviados desde la “ciudad del Cuarto Creciente”. A fines de febrero, se despachó un vapor más pequeño destinado a servir a los ingenieros. Para abril se habían gastado ya \$60 000 de los \$100 000 reunidos hasta entonces.

Para atraer capitalistas, trabajadores y colonos, se continuó con la labor de difusión en la prensa. Ahora bien, aunque se prosiguió la venta de acciones en Nueva Orleans y empezaron a vender las tierras y explotar los bosques adyacentes a la presunta línea de comunicación, los socios de la empresa tuvieron que desembolsar en varias ocasiones sus propios recursos para cubrir los gastos preliminares y no defraudar la confianza del público.

Por lo demás, es posible que los alentase la actitud de cooperación del gobierno mexicano. Éste no sólo permitió el desembarco y las labores de los ingenieros, sino la llegada de sus naves a los puertos cercanos, pese a que estos últimos se hallaban cerrados al comercio extranjero y sólo estaban habilita-

dos para el de cabotaje. También autorizó la apertura de consulados en las villas de Tehuantepec y Minatitlán.²⁵

De tal modo, el proyecto de comunicación interoceánica en la angostura mexicana parecía progresar sin mayores trabas y la TRC hacía todo lo posible por llevarlo a buen fin. Esto era importante pues, en la medida en que hubiera avances concretos, se podrían utilizar como palanca para obtener o afianzar acuerdos a nivel político y diplomático.

LA TRC Y LAS ENMIENDAS AL TRATADO DE TEHUANTEPEC

Recelosa de que se acabara de “perder nuestro país”, la opinión pública mexicana rechazó el Tratado de Tehuantepec en forma tan decidida que el gobierno de José Joaquín de Herrera tuvo que oponerse a las exigencias de Letcher de favorecer a quienes ya “habían hecho grandes inversiones en la empresa” y aun resistir a las amenazas de que Washington podría “tomar el asunto en sus propias manos”.²⁶

Los socios de la TRC acabaron por reconocer que más valía ceder y las negociaciones se reanudaron. Pero para Mariano Arista, quien tomó el poder ejecutivo el 15 de enero de 1851, la

²⁵ *The petition of Charles R. Webster [s. l.], 8 de mayo de 1860 en NAW, Records of the United States Senate, Record Group 46 (en adelante RUSS), SEN 36A-H5.*

²⁶ Citado en Letcher a Webster, México, 22 de octubre de 1850 en NAW, Despatches from the United States ministers to Mexico 1823-1906 (en adelante Despatches), mf. M97, rollo 15, doc. 33.

concesión De Garay y el Tratado de Tehuantepec eran asuntos distintos. Como creía que la primera carecía de validez, y el poder legislativo la anularía muy pronto, su gobierno decidió detener las actividades del negocio estadounidense. Su fin era proteger la soberanía e integridad nacionales, pero también evitar los ataques de la opinión pública y persuadir al Congreso para que avalase el acuerdo.

La segunda versión del Tratado de Tehuantepec se firmó el 25 de enero. Las diferencias con la primera eran de menor cuantía, pero de alguna importancia para la TRC. Se hizo mención explícita del privilegio “actual”, pero también de “los futuros”, se garantizó la protección de las leyes mexicanas a quienes estuvieran relacionados con la obra o residiesen dentro de los límites de la concesión y se exentó del uso de pasaportes para atravesar la zona.²⁷ Sin embargo, se objetó la presencia de un agente de Estados Unidos en el istmo así como la posibilidad de que este último país pudiera dar su parecer sobre el monto de los peajes.

Webster tuvo que resignarse, y pidió a Hargous que hiciera lo mismo y lo sancionase. Así lo hizo el empresario el 20 de febrero, en nombre suyo y de la TRC.²⁸ El secretario de Estado notificó lo anterior a Luis de la Rosa, el

²⁷ “Convención entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América, para proteger una vía de comunicación por el istmo de Tehuantepec”, México, 25 de enero de 1851 en Ramírez, *Memorias*, 1853, pp. 221-228.

²⁸ Webster Hargous y Hargous a Webster, Washington, 18 y 20 de febrero de 1851 en “Message”, 1852, p. 43.

ministro de México en Washington,²⁹ quien se limitó a responder el 7 de marzo que su gobierno no reconocía derecho alguno en José de Garay, “ni en los que le hayan subrogado en su empresa”. Si Estados Unidos admitía lo anterior –añadió– se allanarían los obstáculos para la aprobación del acuerdo.³⁰

La administración de Fillmore remitió el Tratado de Tehuantepec al Senado a fines de febrero de 1851. El Comité de Relaciones Exteriores lo aceptó sin reservas al igual que la mayoría de la cámara en una sesión secreta.³¹ El presidente lo firmó el 11 de marzo y lo remitió a México el 5 de mayo para la aprobación y ratificación correspondientes.

P. A. Hargous se apuró a transmitir a Webster la gratitud de los interesados. Se daba cuenta de que faltaba que el país del sur avalara el convenio, pero debía tener la certeza de que así sería pues pidió al funcionario que participase al régimen de Arista el pronto envío de los vapores y naves de la compañía a los puertos terminales del Golfo y el Pacífico, para mantener un nexo constante con los miembros de la partida expedicionaria e iniciar el trans-

²⁹ Webster a Luis de la Rosa, Washington, 21 de febrero de 1851 en NAW, Notes to Foreign Legations in the United States from the Department of State, 1834-1906 (en adelante Notes to), mf. M99, rollo 69.

³⁰ De la Rosa a Webster, Washington, 7 de marzo de 1851 en AHSREM, L-E-1510, ff. 81-89.

³¹ El resultado de la votación fue de 32 contra siete. NAW, RUSS, Message of Feb. 25, 1851 re: interoceanic canal convention of June 22, 1850, between the United States and Mexico, SEN 31 B-BIO [s. l.], 7 de marzo de 1851.

porte de pasajeros, y le solicitara girar a las autoridades locales órdenes de proteger a unos y otros.³² Acceder a esto hubiera sido ofensivo para el gobierno vecino, el cual, según los acuerdos vigentes, tenía el deber de amparar a los ciudadanos y bienes estadounidenses situados en su territorio. Webster se lo dijo al hombre de negocios, a quien hizo notar (sin duda con soberbia) que, habiendo sido aprobado el tratado por el presidente y ratificado por el Senado de Estados Unidos, debía darse "por sentado" que México cumpliría con sus obligaciones.³³

Aunque en esa ocasión el secretario de Estado frenó los ímpetus de Hargous, el hecho es que pensaba darle todo el apoyo posible. Siendo así, a la nota del 7 de marzo de De la Rosa, y a otras que se sucedieron en el mismo tenor,³⁴ respondió el 30 de abril con una muy larga y amenazadora, donde sostuvo la relación concesión-tratado, defendió los derechos de los inversionistas, reiteró que las sumas gastadas eran enormes y la medición estaba muy avanzada, y le anunció "las calamidades" que sobre vendrían si su país daba marcha atrás y faltaba a lo convenido.³⁵

³² Hargous a Webster, Washington, 10 de marzo de 1851 en NAW, *Miscellaneous letters*, mf. M179, rollo 124.

³³ Webster a Hargous, Washington, 14 de marzo de 1851 en NAW, *Domestic Letters of the Department of State*, 1784-1906, mf. M40, rollo 36, pp. 514-515.

³⁴ De la Rosa a Webster, México, 19 de marzo y 1 de abril de 1851 en AHSREM, L-E-1510, ff. 124-125 y 137-138.

³⁵ Webster a De la Rosa, Washington, 30 de abril de 1851 en NAW, *Notes to*, mf. M99, rollo 69.

Para los empresarios, las cosas marchaban viento en popa, y debían felicitarse por los resultados. Además de que contaban con Washington, los fondos se reunían en forma lenta pero segura, los trabajos en el istmo de Tehuantepec progresaban y, aunque la opinión mexicana los combatía, el convenio que los avalaría en forma definitiva parecía contar con el apoyo del gobierno de Arista. En estas condiciones, la decisión del poder legislativo en este país les causaría una terrible indignación.

MÉXICO VERSUS LA TRC

De hecho, al sur del río Bravo las perspectivas de la obra de Tehuantepec eran muy malas. La administración no había obtenido ni el apoyo de la prensa ni el del Congreso. Es más, una comisión especial del Senado recomendó el 24 de marzo que se anulara la concesión De Garay.³⁶ Este dictamen fue sometido el 14 de abril al pleno, el cual lo aprobó con una votación de 34 a siete, y a su vez lo turnó a la Cámara baja. Ésta formó su propia comisión, que lo sancionó, y el 15 de mayo, una mayoría de 60 diputados impuso su voto favorable contra diez, en una sesión secreta.³⁷ Era definitivo: por parte del poder legislativo el privilegio de Tehuantepec se había declarado insubsistente. En cuanto al ejecutivo, el presidente firmó la iniciativa y la convirtió en decreto el día 22.³⁸

³⁶ *Dictamen*, 1851, *passim*.

³⁷ Recorte de prensa [s. l., s. f.] en AHSREM, L-E-1510, f. 128.

³⁸ "Decreto del Congreso general.- Se declara nulo el de 5 de noviembre de 1846 expedido por

En el ínterin, y de acuerdo con sus planes, el régimen de Arista se ocupó de restringir las acciones de la TRC. Así, desde febrero de 1851, se cerraron los puertos de Ventosa y Minatitlán, y en marzo se prohibió la llegada de navíos extranjeros al istmo y se advirtió en contra del traslado de inmigrantes a la región. Sin embargo, aun cuando O. L. Dabelsteen, el vicecónsul de México en Nueva Orleans, negó documentación oficial a sus barcos, la empresa porfió en el derecho que la asistía para proseguir sus labores y mantuvo el envío de operarios y suministros.

Presionado por Hargous y compañía, Webster hizo saber a las autoridades mexicanas que confiaba en que se mantuvieran abiertas las comunicaciones entre la partida agrimensora y las ciudades de Nueva Orleans y San Francisco: las haría responsables, en caso contrario, de los daños sufridos. Mas aquéllas estaban decididas a actuar con firmeza. De tal modo, Benito Juárez, gobernador de Oaxaca, fue instruido para que detuviese las obras que se efectuaban en Tehuantepec y, de ser necesario, hiciera salir del país a quienes participaban en ellas: éstos podrían permanecer como ciudadanos particulares, si se sujetaban a las leyes nacionales.³⁹

En lo que ciertamente constituyó un esfuerzo supremo para un tesoro vacío, el gobierno puso al istmo en completo estado de defensa durante el segundo

el gobierno provisional", México, 22 de mayo de 1851 en Dublán, *Legislación*, 1876-1912, vol. 6, p. 78.

³⁹ José María Ortiz Monasterio a Benito Juárez, México, 22 de mayo de 1851 en NAW, Despatches, mf. M97, rollo 15, anexo al doc. 70.

semestre de 1851. Se decretó la fundación de cuatro colonias militares; reconstruyó un fuerte; trasladó los cuarteles generales de la comandancia de Veracruz a Acayucan; desplegó tropas; alistó a la guardia nacional de los estados vecinos; repartió armamento y estacionó tres buques de guerra en la desembocadura del río Coatzacoalcos. A la vez se expulsó a los miembros del grupo de reconocimiento que se habían quedado, embargaron dos barcazas y retiró el *exequatur* a los cónsules estadounidenses en Tehuantepec y Minatitlán, con el fin de que su presencia no se interpretara como una apertura implícita de los puertos locales al comercio extranjero.

Por otra parte, la legación en Washington recibió órdenes de transmitir al gobierno y la prensa el decreto de anulación tanto como la orden de detener los trabajos de exploración.⁴⁰ Se acudió a otros recursos. Arista escribió directamente a Webster y al mismo Letcher, exponiéndoles la posición de México, el temor a que la historia de Texas se repitiera en el istmo de Tehuantepec y que una demanda particular se elevara al rango de diplomática y el deseo de su gobierno de que la comunicación interoceánica se abriera a todas las naciones.⁴¹ Se instruyó también a los representantes en Estados Unidos para

⁴⁰ Ortiz Monasterio a De la Rosa, México, 22 de mayo de 1851 en AHSREM, L-E-1510, f. 202.

⁴¹ Mariano Arista a Letcher, México, 31 de mayo de 1851 en Ramírez, *Memorias*, 1853, pp. 333-334 y a Webster, México, 2 de junio de 1851 en NAW, *Notes from the Mexican legation in the United States to the Department of State 1821-1906* (en adelante *Notes from*), mf. M54, rollo 3.

que sostuvieran los derechos nacionales y a quienes se hallaban en Francia, España y Gran Bretaña para que buscasen la garantía de estas potencias a la soberanía y neutralidad de la vía de Tehuantepec.⁴²

Un Judah P. Benjamin muy indignado ante estos sucesos se presentó en la Casa Blanca en julio, con el fin de exigir ayuda oficial. En una reunión con Fillmore declaró que la TRC haría valer sus derechos y pronto enviaría al istmo a 500 trabajadores, con órdenes de “resistir cualquier intento de ahuyentarlos”. Señaló al mandatario que, en caso de conflicto, tendría que elegir entre apoyar a sus ciudadanos o acusarlos de violar las leyes de neutralidad y “aliarse con México para castigarlos”.⁴³

Aunque Benjamin salió alentado de la entrevista, lo cierto es que Fillmore no estaba dispuesto a llegar a una guerra para satisfacer los planes de una compañía privada.⁴⁴ Webster coincidió. Creía que, mientras faltase un tratado al respecto, el gobierno carecía de responsabilidad en el asunto: si las partes afectadas creían adecuado llevar adelante sus planes, se estimaría que procedían bajo su propio riesgo.⁴⁵ La actitud beligerante quedaba así descartada. El secretario de Estado comunicó entonces al presidente de la TRC que si bien Estados Unidos pugnaría por llevar a su fin

⁴² Véase correspondencia varia en AHSREM, L-E-1510, ff. 203, 246-249 y 255-260.

⁴³ Millard Fillmore a Webster, Washington, 19 de julio de 1851 en *Papers*, 1987, pp. 567-568.

⁴⁴ Fillmore a Webster, Washington, 19 de julio de 1851 en Library of Congress, *Daniel Webster Papers*, rollo 6.

⁴⁵ Webster a Fillmore, [Marshfield, Massachusetts], 21 de julio de 1851 en *Papers*, 1987, p. 512.

a “la gran obra de un canal a través del istmo” tanto como el deseado convenio, se haría con “medios legales”.⁴⁶

De tal modo, para el otoño de 1851 se había oscurecido el panorama de la TRC. Es claro que lo peor eran los límites trazados por Washington. Pero había otras dificultades. La competencia por el dominio de la ruta transoceánica aumentó, pues en octubre se inauguró un paso en el istmo de Panamá. Asimismo, pese a la creciente influencia de Benjamin, quien en noviembre fue electo miembro del Senado local y unos meses después sería nombrado senador por Louisiana, el gobierno estatal (demócrata) rechazó otra solicitud de reconocimiento legal de la empresa, cuyas actividades le parecían perjudiciales para el estado.⁴⁷

Por lo demás, pese a los panfletos publicados⁴⁸ y al apoyo de diarios como el *Picayune*, el *Crescent*, el *Delta*, el *Commercial Bulletin* y *Le Courier* de Nueva Orleans, del *New York Times*, el *Baltimore Sun* y el *National Intelligencer* de Washington D. C., otro sector de la prensa era contrario a la TRC, lo cual podía afectar algo tan vital como la venta de acciones y reducir aún más el respaldo oficial. No debió sorprender que esto sucediera en Nueva York (con el *Herald*, el *Courier* y el *Express*), donde las compañías rivales tenían su sede, pero sí que ocurriese en Nueva Orleans, la gran beneficiaria del tránsito tehuano,

⁴⁶ Webster a Fillmore, Marshfield, Massachusetts, 22 de julio de 1851 en *ibid.*, pp. 569-570.

⁴⁷ *El Universal*, México, 15 y 18 de febrero de 1852.

⁴⁸ Véase Benjamin, *Tehuantepec*, 1851, y Burwell, *Memoir*, 1851.

y donde el periódico más hostil fue el *True Delta*.⁴⁹

Hargous, Benjamin y compañía guardaron la calma. Tenían mucho en su haber: la partida expedicionaria había localizado varias rutas apropiadas para construir primero un camino y luego el ferrocarril e identificado la bahía de Ventosa como el mejor puerto terminal del lado del Pacífico. Los informes que hacían sus miembros se publicarían pronto: en ellos se elogiaban la belleza y la riqueza del istmo, lo cualatraería suscripciones y colonos. Por otra parte, no estaban cruzados de brazos. Lo primero fue la nota que Peter Conrey envió a los socios, donde afirmó que la anulación de la concesión era ilegal y aseguró que el Tratado de Tehuantepec sería ratificado por México.⁵⁰ Luego se acordó enviar de 500 a 1 000 operarios a Minatitlán en octubre, contratar al ingeniero Trastour para elaborar algunos mapas y proseguir con la labor de difusión. Además, los empresarios tenían la certeza de que Letcher los apoyaría. Confían en que, tan pronto regresara a la ciudad de México de sus vacaciones, las dificultades se allanaran y el Tratado de Tehuantepec entrase en vigor.

Daniel Webster preparó nuevas instrucciones, donde insistía en que el objeto del Tratado de Tehuantepec era proteger al poseedor del contrato De Garay. Permitía a Letcher acudir al soborno para lograr sus fines: la situación económica mexicana era tan mala que las autoridades cooperarían por dinero.

⁴⁹ Recortes de prensa varios en AHSREM, L-E-1510, f. 128, 130 bis, 185 y L-E-1608, ff. 17, 19, 28, 33-34. Para un mayor análisis de la prensa, véase Ruiz, "Paso", 1997, pp. 249-292.

⁵⁰ *El Universal*, México, 28 de junio de 1851.

Si, pese a eso, no conseguía la aprobación del tratado, se valdría de otro "medio legal", esto es, vincular el arreglo de la cuestión de Tehuantepec con la abrogación del artículo 11 del Tratado de Guadalupe Hidalgo (que obligaba a su país a contener las incursiones indígenas), y con el pago de una suma de hasta \$3 000 000, aplicables en total o en parte al cuidado de la frontera y a cubrir las reclamaciones en contra de México.⁵¹ También podría recurrir a las amenazas, y advirtiendo al secretario de Relaciones que, si no se llegaba a un arreglo, "es seguro que resultarán consecuencias muy serias [...]."⁵²

Letcher llegó a su puesto diplomático a principios de octubre. El cumplimiento de su misión se volvió imposible. Amén de que las violaciones de Estados Unidos al Tratado de Guadalupe Hidalgo afectaban a la relación bilateral en su conjunto,⁵³ el asunto de Tehuantepec tropezó con varios escoblos: uno fue la creciente antipatía hacia la TRC, otro el rechazo del convenio por parte de "cada facción y fragmento de facción en todo el país".⁵⁴

⁵¹ Webster a Fillmore, Franklin, New Hampshire, 10 de agosto de 1851 y Webster a Letcher, Franklin, New Hampshire, 16 de agosto de 1851, carta privada en *Papers*, 1987, pp. 571-573.

⁵² Webster a Letcher, Washington, 22 de diciembre de 1851, carta privada en *ibid.*, p. 599.

⁵³ Lo relativo al trazo de la línea límitrofe, la expulsión de mexicanos de California, la venta de armas y municiones a los indios de la frontera y la reciente proclamación de la República de la Sierra Madre, con el apoyo y las simpatías de distintos grupos de estadounidenses.

⁵⁴ Letcher a Webster, México, 29 de octubre de 1851 en NAW, Despatches, mf. M97, rollo 15, anexo al doc. 97.

Su misión se vio también complicada por las trabas que Buckingham Smith, el secretario de la legación, había puesto al tratado durante su ausencia,⁵⁵ y por la intromisión de un comerciante de Filadelfia avaricioso en Veracruz e interesado en construir un camino entre este puerto y Huatulco, en el litoral del Pacífico, de nombre Jonas P. Levy, quien dirigió a Arista una carta donde le avisaba de los "planes inicuos" de José de Garay y sus socios, apoyados por Webster, y sobre el riesgo de perder el istmo de Tehuantepec.⁵⁶ El presidente mexicano suministró una copia de la carta a Letcher, como ejemplo de otras iguales que habían llegado, y por supuesto, el diplomático la remitió a sus superiores y se quejó amargamente por ella.⁵⁷

La reacción de Webster fue extrema. Por un lado despidió a Smith. Por el otro hizo arrestar a Levy de acuerdo con la vieja Ley Logan de 1799 (era la segunda de las dos únicas veces que la ley se ha aplicado), que prohibía a los ciudadanos de Estados Unidos interferir en las relaciones con otros países. Levy fue acusado por el gran jurado del Distrito de Columbia, pero el juicio no tuvo lugar pues, pese a la insistencia del Departamento de Estado, Arista se rehusó a entregar la carta original que se requería como evidencia.⁵⁸

⁵⁵ William Hunter, "General Observations. Tehuantepec. The Garay Grant", Washington, 20 de junio de 1853 en *ibid.*, rollo 16, sin núm.

⁵⁶ Jonas P. Levy a Arista, Washington, 7 de noviembre de 1851 en *ibid.*, anexo al doc. 101.

⁵⁷ Letcher a Webster, México, 14 de diciembre de 1851 en *ibid.*, doc. 101.

⁵⁸ Letcher a Webster, México, 4 de abril de 1852 en *ibid.*, doc. 3.

Esta conducta obliga a preguntarse si el apoyo que Webster brindaba a Hargous, Benjamin y demás socios no respondía, en realidad, a otras razones. Era un hecho que su situación financiera no fue nunca holgada: "gastaba más de lo que ganaba, debía más de lo que podía pagar, y pasaba de un problema a otro, cada vez más endeudado". Toda su vida arrastró las secuelas de una desastrosa participación en la especulación de tierras: se sabe que, para enfrentarlas, se valió de sus ingresos profesionales, la hipoteca de sus propiedades, los préstamos y las gratificaciones de aquellos a quienes brindaba algún servicio. Si bien faltan pruebas de que hubiera recibido sobornos, sí puede afirmarse que la necesidad de recursos minó su integridad y principios políticos.⁵⁹ El interés público se mezclaba así con el interés privado. El patrón *whig* debió pensar que el uno y el otro iban de la mano y la promoción de los negocios de sus compatriotas equivalía a la promoción de los propios.

La misma TRC debilitó los esfuerzos de Letcher. A fines de 1851, y con la ob-

⁵⁹ Baxter, *One*, 1984, p. 471; Rayback, *Millard*, 1959, pp. 437-442. Un ejemplo del tipo de arreglos en los que participaba Webster es el siguiente: luego de pronunciar un discurso en el que invocó los mejores sentimientos patrióticos de las regiones, para persuadirlas a suscribir el Compromiso de 1850, William W. Corcoran, socio mayoritario de la prestigiosa casa bancaria Corcoran and Riggs y beneficiario de valores emitidos por la República de Texas (cuyo pago sería garantizado por dicho acuerdo), canceló dos documentos de crédito registrados a su nombre, con un monto de más de \$5 000, y le envió un cheque de \$1 000. Hamilton, "Texas", 1957, pp. 585-586.

via intención de provocar una mayor presión por parte de las autoridades de Washington, J. P. Benjamin entregó a la prensa una protesta en contra de la anulación de la concesión De Garay. Si bien la compañía había dado a conocer sus opiniones anteriormente, el problema fue que, en esta ocasión, amenazó con hacer responsable a la nación mexicana de todos sus daños y pérdidas, y aun con acudir a la fuerza para lograr sus metas. La repulsa del gobierno de Arista fue firme y decidida: ni se reconocía ni reconocería “ninguna existencia ni ser político en la compañía de especuladores de Nueva Orleans [...]” y, si los agentes de ésta osaban entrar en el territorio, se les trataría con el rigor autorizado por la ley internacional.⁶⁰

La actitud empresarial agravó la relación bilateral y pudo llevar a una guerra. Tal parecía que los intereses de unos cuantos particulares guian las decisiones de Washington sobre su vecino del sur. Sin embargo, la TRC había llegado al límite del apoyo oficial, esto es, a la persuasión, el soborno, el chantaje y las amenazas, pero nada más. Pese a la estrecha relación entre la política y los negocios, la campaña de la empresa para forzar una acción armada del gobierno estadunidense no tuvo ni tendría éxito. En cuanto a los mexicanos, que se habían percatado de esta situación y no iban a correr riesgo alguno en el trato con Estados Unidos, actuaron en consecuencia.

En efecto, en el fracaso de los esfuerzos de la TRC, José Fernando Ramí-

rez, secretario de Relaciones del gobierno de Mariano Arista a partir del 11 de septiembre de 1851, desempeñó un papel importante. Las metas que se trazó y ejecutó ilustran la existencia de un plan de política exterior que, por lo menos en un corto plazo, defendió con éxito los que, en su opinión, eran intereses vitales de México: la soberanía y la integridad territoriales.⁶¹

Marcado por la reciente derrota de 1847, este político liberal de tendencias moderadas se propuso salvar a la nación de la influencia dominante de Estados Unidos en momentos ásperos, no sólo por lo que implicaban los peligros externos, sino por los peligros que desde dentro corroían al régimen mexicano: un erario vacío, la falta de crédito, la constante oposición del legislativo y los distintos partidos, las incursiones indígenas, las conspiraciones que se convertían en sublevaciones, en fin, la miseria que se extendía y, al parecer, carecía de remedio.

Con el apoyo de la administración de Arista, Ramírez se negó a llevar adelante un tratado cuyos términos le parecían “peligrosos”, pero trató de actuar “a la sombra de una negociación”.⁶² De modo que, para evitar “una estrepitosa reprobación” por parte del Congreso mexicano, que irritaría a Estados Unidos y complicaría las relaciones, propuso enmendar aquél o suscribir uno nuevo.⁶³ Durante las diversas reuniones que tuvo con Letcher, el nuevo canciller actuó con prudencia, aunque con

⁶⁰ José Fernando Ramírez a Letcher, México, 23 de diciembre de 1851 en NAW, Despatches, mf. M97, rollo. 16, anexo al doc. 101.

⁶¹ Ramírez a De la Rosa, México, 2 de octubre de 1851 en Ramírez, *Memorias*, 1853, p. 354.

⁶³ *Ibid.*, p. 355.

firmeza. Reiteró el interés de su gobierno por la obra transoceánica y también que deseaba ser justo con los intereses privados,⁶⁴ pero jamás accedería a incluirlos en el convenio o darles una indemnización. Apeló a todas las armas legales y jurídicas a su alcance, se valió de la historia de Texas y las incursiones fronterizas para defender su punto de vista, y no temió advertir que, de ser necesario, se usaría la fuerza.⁶⁵

El enviado estadounidense tenía la certeza de que el Tratado de Tehuantepec carecía de futuro. Durante algún tiempo guardó la esperanza de que el Congreso reunido por vez primera el 1 de enero de 1852 fuera más dúctil, y accedió a firmar un protocolo, donde se pospuso la fecha de ratificación para el 8 de abril. Pronto se desilusionó. “Es doloroso para mí —escribió— verme obligado a repetir que ese tratado será rechazado sin la menor posibilidad de duda.”⁶⁶

Antes de que esto sucediera, el gobierno de Fillmore decidió recurrir al trato directo entre jefes de Estado, tal vez con la idea de favorecer una solu-

⁶⁴ Lo más que ofreció fue que si la TRC se presentaba al concurso para obtener la concesión de la vía de Tehuantepec, darle la preferencia si mostraba haber “hecho preparativos de materiales y fondos, y que ha invertido tiempo y dinero para ejecutarla, [...] siempre que pruebe la suficiencia de su capital, y se iguale con los licitantes en las otras condiciones de sus posturas”. Citado en *ibid.*, p. 450.

⁶⁵ Ramírez a Letcher, México, 28 de octubre de 1851 y Letcher a Webster, México, 29 de octubre de 1851 en NAW, *Despatches*, mf. M97, rollo 15, anexos al doc. 97.

⁶⁶ Letcher a Webster, México, 18 de marzo de 1852 en NAW, *ibid.*, rollo 16, doc. 2.

ción expedita del problema y evitar un conflicto más serio. En efecto, Fillmore dirigió una carta personal a Arista, donde le recordaba la importancia de la obra y lo urgía a evitar los problemas que resultarían si no se respetaban los derechos de los empresarios.⁶⁷ El portador de la misiva fue William M. Burwell, nombrado agente especial y confidencial: debía persuadir a las autoridades de que cesaran en su oposición al contrato de Garay.⁶⁸ En cuanto llegara al puerto de Veracruz, comunicaría su arribo a la ciudad de México por telégrafo y daría un plazo de diez días para recibir una respuesta. El vapor de guerra en el que viajaría, y que tenía un fin intimidante, lo aguardaría durante 20 días, al cabo de los cuales emprendería el regreso a tiempo para que, en su caso, se enviase la correspondencia oficial al Congreso y éste autorizara al presidente a tomar las medidas necesarias para proteger los derechos de los concesionarios.⁶⁹ Ahora bien, ni la misiva ni el agente arribaron oportunamente a su meta.

Por su lado, José Fernando Ramírez aprovechó la prórroga para disponer de otros recursos. El primero fue la impresión de un folleto con la versión nacional del problema,⁷⁰ el cual hizo circular entre los miembros del cuerpo

⁶⁷ Fillmore a Arista, Washington, 19 de marzo de 1852 en “Message”, 1852, pp. 157-159.

⁶⁸ Hunter a Letcher, Washington, 22 de marzo de 1852 en NAW, *Diplomatic*, mf. M77, rollo 112, doc. 90, ff. 317-318.

⁶⁹ Hunter a William M. Burwell, Washington, 22 de marzo de 1852 en *ibid.*, doc. sin núm., ff. 318-325.

⁷⁰ Ramírez, *Memoria*, 1852.

diplomático a principios de marzo. Esto enfureció a Letcher: en una larga nota de protesta culpó a Ramírez de “destruir o mejor aún retrasar la mayor empresa de la era”, defendió a capa y espada a los empresarios y aseguró que su gobierno los ampararía. Por último, exigió que el convenio se turnara de inmediato al Congreso, tal como estaba.⁷¹

El ministro de Relaciones tuvo que acceder. El Tratado de Tehuantepec fue remitido a la Cámara de Diputados el 5 de abril. Como se preveía, ésta lo reprobó el día 6, con un solo voto contra 71. La concesión De Garay y la TRC sufrían así un daño fatal. Tal parecía que, si quería sacarlas adelante, Washington tendría que acudir a las armas.

Con la mira de evitar las “desagradables impresiones que debe producir la noticia de la reprobación del tratado”, Arista se apresuró a contestar la carta de Fillmore en cuanto la tuvo en las manos: reiteró en ella la anulación del disputado contrato, insinuó que los intereses privados deseaban enfrentar a los dos países y aseguró que la “gran obra” se haría de cualquier modo.⁷²

Como el trato con Letcher se tornó muy tenso, Ramírez decidió trasladar la acción a Washington. Instruyó entonces a Manuel Larraínzar, quien acababa de ser nombrado enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de México, para que transmitiera las razones nacionales. El 31 de mayo, Larraínzar expuso a Webster que el tratado se

⁷¹ Letcher a Ramírez, México, 2 y 8 de abril de 1852 en NAW, Despatches, mf. M97 rollo 16, doc. 4 y anexo.

⁷² Arista a Fillmore, México, 15 de abril de 1852 en NAW, Notes from, mf. M54, rollo 3.

había vetado por ser muy ambiguo y oscuro en sus términos, contrariar las leyes de la república y basarse en una concesión reprobada por la opinión pública y que, si entraba en vigor, constituiría un “semillero de disputas” entre ambas naciones. Agregó, y esto era un golpe definitivo para la TRC, que el interés de México en la vía interoceánica era tan grande que en el Congreso se discutía ya una iniciativa de ley que invitaba a su construcción.⁷³ La política nacional hacia la cuestión de Tehuantepec siguió por esta línea: el compromiso de México con una obra beneficiosa para todo el mundo, pero a su modo, con sus reglas y, por supuesto, sin la intromisión del grupo Hargous-Nueva Orleans.

DEL GOZO AL POZO

Antes de que la noticia del rechazo de la Cámara de Diputados llegara a Estados Unidos, el envío de Burwell y la nota de Fillmore a Arista debieron animar a Hargous y socios. Muestra de que confiaban en el futuro fue la sesión de consejo que tuvo lugar en Nueva Orleans del 6 al 9 de abril. J. P. Benjamin enumeró entonces los logros: la exploración del istmo de Tehuantepec probaba que el camino transoceánico era viable y a un costo menor del previsto, y además se había identificado la bahía de Ventosa como la terminal sureña. Informó también de la publicación, por cuenta de la TRC, de una obra que anexaba los planos y los cuadros con los

⁷³ Manuel Larraínzar a Webster, México, 31 de mayo de 1852 en NAW, *ibid.*, mf. M54, rollo 3.

datos necesarios⁷⁴ y, en lo que venía a ser el colmo de la fantasía, anunciable que se estaba en pláticas con una “firma respetable” que ofrecía construir en tres años una línea de 166 millas, a razón de \$40 000 cada una, esto es, con un costo total de \$6 640 000, y que aceptaba acciones como parte del pago.⁷⁵

Según el entusiasta presidente de la compañía, lo que procedía a continuación era:

1) Obtener de P. A. Hargous una prórroga de cuatro a seis meses, en virtud de que el plazo otorgado por el contrato suscrito en 1850 expiraba el día 10 de mayo.⁷⁶

2) Establecer una comunicación entre Nueva Orleans y el río Coatzacoalcos, así como entre San Francisco y Ventosa, en cuanto el gobierno mexicano permitiera el uso de los puertos.

3) Dar un carácter legal a la TRC, que hasta ese momento había operado en forma provisional.⁷⁷

Era claro que los socios de la TRC tenían la certeza de que los vientos soplaban a su favor y los problemas que padecían por culpa de los vecinos del sur se tendrían que resolver: éstos acabarían por entender (o incluso por re-

⁷⁴ Barnard, *Isthmus*, 1852.

⁷⁵ Recortes de prensa varios en AHSREM, L-E-1608, ff. 35-37.

⁷⁶ Esta prórroga sí se concedió, aunque se ignora por cuánto tiempo y cómo se manejó después. Larrainzar a Ramírez, Washington, 1 de julio de 1852 en *ibid.*, Archivo de la Embajada de México en los Estados Unidos de América, leg. 36, exp. 1.

⁷⁷ Las reformas legales que a la sazón se sucedían en Louisiana daban esperanzas de que eso tendría lugar. Recortes de prensa varios en AHSREM, L-E-1608, ff. 35-37.

signarse). En este contexto, la noticia del veto del Tratado de Tehuantepec debió sacudirlos. Era evidente que México se mantendría firme. Así lo entendió Hargous, quien el 18 de mayo declaró que la medida era injustificable y arbitraria y conminó al poder ejecutivo a someter su caso al legislativo, de modo que éste autorizara una intervención.⁷⁸

Sin embargo, el hecho era que, por lo pronto, la disputa por Tehuantepec había terminado. Pese a la desilusión por los resultados, Fillmore tenía decidido parar el asunto. Recelaba de las demandas de Hargous: estaba cierto de que si éstas eran aprobadas, “resultarían finalmente en una guerra [...]”. A su juicio, se había hecho todo lo que se debía y podía para proteger a la TRC: ésta tendría que resignarse con una indemnización.⁷⁹

Webster estuvo de acuerdo: “todos los líderes mexicanos —dijo— buscan beneficios personales y sobornos [...]. Nada puede superar la locura de su conducta”.⁸⁰ Y, en una nota en la que no dejó de evocar el valor que Estados Unidos daba a la obra interoceánica y de defender la posición sostenida hasta entonces, externó a Larrainzar el deseo de su gobierno de llegar a un arreglo.⁸¹ A pesar del tono acerbo utilizado, era cla-

⁷⁸ Hargous a Webster, Washington, 18 de mayo de 1852 en NAW, *Miscellaneous letters*, mf. M179, rollo 131.

⁷⁹ Fillmore a Webster, Washington, 20 de mayo de 1852 en Van Tyne, *Letters*, 1902, pp. 527-528.

⁸⁰ Webster a Fillmore [Marshfield, Massachusetts], 24 de mayo de 1852 en *Papers*, 1987, pp. 622-623.

⁸¹ Webster a Larrainzar, Washington, 30 de junio de 1852 en NAW, *Notes to*, mf. M99, rollo 69.

ro que Washington renunciaba a la coacción y se abstendría de una medida punitiva. La reacción al otro lado del río Bravo fue, naturalmente, de gran alivio.⁸²

Ahora bien, Hargous decidió no rendirse sin luchar. Por lo pronto preparó, en su nombre y en el de sus socios, una fuerte protesta contra México, a cuyo gobierno culpó de "las violaciones fraudulentas y opresivas de su contrato, la privación de sus derechos y la confiscación de sus bienes" a la vez que le exigió "la devolución de la propiedad o [la retribución] del valor que [ésta posea], de los gastos incurridos, y también de los daños derivados de la expulsión de sus agentes y la interrupción de sus labores".

También demandó a su gobierno exigir a la república vecina la una o la otra.⁸³

Junto con la protesta, el empresario remitió a Webster una relación de los perjuicios sufridos por la TRC. Reclamaba la suma de \$5 283 000,⁸⁴ suma que en verdad era excesiva. Esto queda cla-

ro si se piensa que, sólo dos años antes, cuando el contrato De Garay pasó a manos del comité de Nueva Orleans, Hargous le había asignado el ya exagerado valor de \$3 000 000. Así, se puede entender que Letcher se negara a comunicar a Ramírez la cifra que se reclamaba, al parecer avergonzado por lo que se mostraba ni más ni menos que como un robo.⁸⁵

Cabe preguntarse cuál era el objeto de una demanda tan cuantiosa. Desde luego, no se debe descartar que, como buen hombre de negocios, el neoyorquino hubiere decidido trocar el fracaso en éxito y, en una operación claramente especulativa, quisiera convertir sus dólares invertidos en millones. Pero hay que recordar también que tanto él como sus socios creían en la importancia del proyecto de Tehuantepec, tenían la certeza de que éste, a la larga, les daría mucho más de lo que podrían obtener por la vía de la indemnización, y por tanto debían tener interés en propiciar un conflicto entre los dos gobiernos, en el que el suyo se viese obligado a intervenir en su favor: después de todo, eso ya había pasado antes y ¿por qué no?, se podría repetir. En todo caso, lo sensato era tomar providencias en los dos sentidos y así fue como se procedió.

Sin embargo, por lo pronto parecía que la enredada historia de la concepción De Garay y sus tenedores estadu-

⁸² Ramírez a Arroyo, México, 22 de agosto de 1852 en Ramírez, *Dimisión*, 1852, p. 8.

⁸³ Hargous, Protesta, Washington, 26 de mayo de 1852 en "Message", 1852, p. 149.

⁸⁴ Desglosada de la manera siguiente: 1) \$3 500 000 por el valor de las tierras y la concesión; 2) \$280 000 por los desembolsos hechos durante la exploración del istmo; 3) \$100 000 por la expulsión de los ingenieros y agentes de la compañía, que obligaría a repetir algunos trabajos; 4) \$35 000 por la pérdida de un vapor "inutilizado por falta de uso"; 5) \$12 000 por los impuestos que el gobierno mexicano había cobrado por suministros enviados a la partida expedicionaria, a lo cual se sumaba el valor de dos barcazas confiscadas; 6) \$6 000 por la pérdida de los servi-

cios que prestarían dichas barcazas; 7) \$1 350 000 por la pérdida de uso del camino temporal que se "había decidido abrir [...], y hecho arreglos para ello, desde principios de 1851". Hargous a Webster, Washington, 5 de junio de 1852 en *ibid.*, p. 150.

⁸⁵ Trastour, *Summary*, 1856, p. 47.

nidenses llegaba a su fin. La posición del gobierno mexicano era absolutamente contraria y la Casa Blanca se resistía a ayudar más. Pero P. A. Hargous, J. P. Benjamin y compañía se negaron a renunciar. Si bien los siguientes meses (incluso años) serían difíciles, persistieron en su propósito y aprovecharon cuanto recurso hubo y cuanta ocasión se les presentó para tratar de llevar a buen fin el sueño de la comunicación interoceánica por Tehuantepec.

FUENTES PRIMARIAS

ARCHIVOS

- AHSREM Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México.
BLAC Benson Latin American Collection, Library of Congress.
NAW The National Archives of Washington.

HEMEROGRAFÍA

- American Railroad Journal. Steam navigation, commerce, mining, manufactures*, Nueva York, 1850 y 1852.
The Daily Delta, Nueva Orleans, 1850.
The Daily Picayune, Nueva Orleans, 1849.
El Monitor Republicano, ciudad de México, 1849.
El Universal, ciudad de México, 1851-1852.

COLECCIONES DOCUMENTALES

- Dublán, Manuel y José María Lozano (comps.), *Legislación mexicana, o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas*

desde la independencia de la república, Dublán y Lozano, México, 1876-1912, 53 vols.

- "Message from the president of the United States, in answer to a resolution of the Senate calling for the correspondence between the governments of the United States and Mexico, respecting a right of way across the isthmus of Tehuantepec", Washington, 27 de julio de 1852, 32º Congreso, 1a. sesión, *Senate Executive Documents*, núm. 97, serial 621.

- *The Papers of Daniel Webster. Diplomatic Papers, volume 2. 1850-1852*, editado por Kenneth E. Shewmaker y Kenneth R. Stevens, Dartmouth College, Hanover, New Hampshire, 1987.

- Suárez Argüello, Ana Rosa, *EUA 2. Documentos de su historia política II*, Instituto Mora, México, 1988.

- Van Tyne, Claude H., *The letters of Daniel Webster from documents owned principally by the New Hampshire Historical Society*, McClure, Philips & Co., Nueva York, 1902.

TESTIMONIOS CONTEMPORÁNEOS

-Barnard, John Gross, *The isthmus of Tehuantepec*, D. Appleton & Company, Nueva York, 1852.

-Benjamin, J. P., *The Tehuantepec grant; a card...*, Office of the Picayune, Nueva Orleans, 1851.

-Burwell, William M., *Memoir explanatory of the Transunion and the Tehuantepec route between Europe and Asia. Prepared for the company by...*, Gideon & Co., Washington, 1851.

-Dictamen de la comisión especial de Tehuantepec del Senado... presentado en la sesión del día 24 de marzo de 1851, O'Sullivan y Nolan, impresores, México 1851.

-Ramírez, José Fernando, *Dimisión del ministerio*, Tip. de V. García Torres, México, 1852.

_____, *Memoria instructiva de los derechos y justas causas que tiene el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos para no reconocer ni la subsistencia del privilegio concedido a don José de 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*, Tipografía de Vicente G. Torres, México, 1852.

_____, *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*, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1853.

-Trastour, Pierre E., *A memorial by... concerning his claim against the Tehuantepec Railroad Company of New Orleans*, J. L. Sollée, Nueva Orleans, 1853.

Williams, John J., Trastour, Pierre E., *Summary explanation*, s. e., Nueva Orleans, 1856.

_____, "The isthmus of Tehuantepec" en *De Bow's review of the Southern and Western States, devoted to commerce, agriculture, manufactures, internal improvements, statistics, general literature, etc.*, vol. 13, 1852, pp. 45-52.

_____, *El istmo de Tehuantepec. Resultado del reconocimiento que para la construcción de un ferrocarril de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico ejecutó la comisión científica bajo la dirección del Sr. J. G. Barnard...*, traducción de Francisco de Arrangoiz, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1852.

FUENTES SECUNDARIAS

-Barney, William L., *Battleground for the Union. The era of the Civil War and Reconstruction*

1848-1877, Prentice Hall, Englewood Cliffs, Nueva Jersey, 1990.

-Baxter, Maurice G., *One and inseparable. Daniel Webster and the Union*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1984.

-Hamilton, Holman, "Texas bonds and Northern profits: a study in compromise, investment, and lobby influence", *The Mississippi Valley Historical Review*, vol. 43, 1957, pp. 579-594.

-Rayback, Robert J., *Millard Fillmore. Biography of a president*, Henry Stewart, Nueva York, 1959.

-Ruiz Guerra, Rubén, "Paso interoceánico, grupos de interés y opinión pública en Estados Unidos. 1848-1853" en Ana Rosa Suárez Argüello y Marcela Terrazas y Basante (comps.), *Política y negocios. Ensayos sobre la relación entre México y los Estados Unidos en el siglo XIX*, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, 1997, pp. 250-292 (Instituto de Investigaciones Históricas. Serie Historia Moderna y Contemporánea de México, 27).

-Suárez Argüello, Ana Rosa, "¿Expansión territorial o imperio comercial? El gobierno *whig* y la cuestión de Tehuantepec (1849-1853)" en Ana Rosa Suárez Argüello (comp.), *Pragmatismo y principios. La relación conflictiva entre México y Estados Unidos, 1810-1942*, Instituto Mora, México, 1998.

_____, "José Fernando Ramírez: su estrategia para defender la soberanía de Tehuantepec (1851-1852)" en Luis Jáuregui y José Antonio Serrano Ortega (coords.), *Historia y nación (actas del Congreso en homenaje a Josefina Zoraída Vázquez. II. Política y diplomacia en el siglo XIX mexicano*, El Colegio de México, México, 1998, pp. 401-420.