

Tehuantepec en la encrucijada de los ejes del imperio

Enrique Rajchenberg*
Catherine Heau-Lambert**

Desde una perspectiva geográfica e histórica, Estados Unidos ha expandido su territorio en el continente americano siguiendo dos ejes. Uno va de este a oeste; el otro recorre una trayectoria de norte a sur. En ambos casos, el istmo de Tehuantepec se encuentra involucrado en este desplazamiento imperial y, por supuesto, en el proyecto más reciente, es decir, el Plan Puebla-Panamá. Al revisar la "cuestión de Tehuantepec", en el siglo antepasado, como la denominó Manuel Payno, parece que la historia se repite hoy. Nosotros consideramos que se trata de la continuación de un proceso que abarca casi dos centurias y que, como todos los procesos, pasa por fases de mucho ímpetu y también de desaceleración.

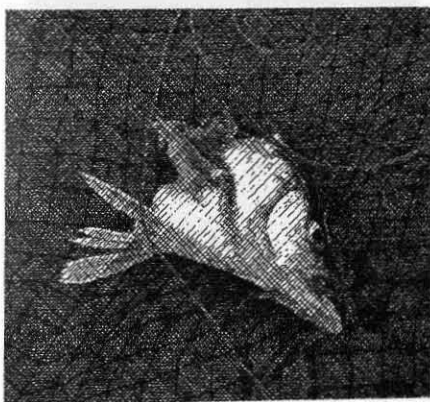
DONDE EL CONTINENTE SE ESTRECHA

El descubrimiento de los escasos kilómetros que separan el golfo de México del océano Pacífico hecho por Hernán Cortés constituyó una gran noticia para el rey de España. El dominio del vasto universo colonial podría completarse si se dispusiera de un cruce transistmico que permitiera alcanzar más rápidamente la lejana Filipinas y los puertos occidentales de los virreinos. Sin embargo, con excepción de una disposición en las postrimerías del siglo XVIII sobre la realización de un canal en el istmo de Tehuantepec, no se tiene noticia de algún intento sistemático por llevarlo a cabo.

De hecho, no sería hasta casi la mitad del siglo XIX cuando la región se

convertiría no sólo en objeto de miradas de ingeniería dispuestas a enfrentarse al desafío de remover tierra y unir los mares, sino también, y sobre todo, de ambiciones comerciales, militares y de pensamientos nostálgicos ante el reencuentro europeo con el edén perdido.

Reflejo de la compacta fusión que caracterizó al México decimonónico entre el ejercicio de la función pública y el interés privado, la obra del canal



en el istmo fue atribuida como *privilegio*, como eran llamadas en la época las concesiones, otorgado por Santa Anna en una de sus tantas incursiones al palacio presidencial. En esta ocasión, el privilegiado resultó ser Antonio de Garay, que junto con un puñado de hombres como Mier y Terán, Béistegui y Escandón, entre otros, conformaban el grupo de allegados al poder y beneficiarios de las concesiones públicas y de las prácticas agiotistas permanentemente alimentadas por el raquitismo financiero estatal.

Garay recibió la concesión de varias leguas a cada lado del canal, que él construiría, así como el derecho de su explotación. Debido a las promesas de un jugoso negocio, Garay no inició la obra, sino que optó por especular con su privilegio. Fue así como en primer término lo transfirió a dos ingleses, Manning y McKintosh, ambos vinculados con el asunto de la deuda exterior mexicana, que al cabo de poco tiempo lo vendieron a un empresario estadounidense. En el cambio de manos del privilegio Garay se vio envuelto en una gran controversia jurídica que se prolongaría hasta 1860.

EL ISTMO Y LA GUERRA:

ESTADOS UNIDOS SE EXPANDE

Las 13 colonias asentadas en la Costa Este iniciarían poco tiempo después de su independencia de Inglaterra la marcha hacia el sur. La compra de Luisiana y de Florida fue el prolegómeno de una anexión posterior, la de Texas, auspiciando primero su independencia de México, luego suscitando una guerra contra este país que culminaría, como se sabe, en la "compra" de la mitad del territorio mexicano.

A partir de 1848, por consiguiente, la expansión estadounidense se confirmó no sólo hacia el sur de su implantación territorial original, sino también hacia el oeste. Sin embargo, subsistió una dificultad. La unificación nacional requería vincular la Costa Este con la Oeste y ello implicaba enfrentarse a los pueblos indios que habitan las tierras situadas entre una y otra banda. En este contexto, el istmo de Tehuantepec cobró para Estados Unidos una relevancia estratégica porque garantizando

* Facultad de Economía-UNAM

** Escuela Nacional de Antropología e Historia-INAH

el derecho de paso, o mejor aún, la propiedad de la región, quedaría salvada la enorme distancia de casi cinco mil kilómetros entre Nueva York y San Francisco, que además estaba ocupada por población indígena.

El negociador estadounidense del tratado de paz con México llevaba instrucciones del presidente para negociar la venta del istmo con el gobierno mexicano a cambio de 15 millones de dólares. La propuesta no fue aceptada en México.

Ciertamente, la ocupación de un paso interoceánico era de vital importancia en una visión del continente teñida por la Doctrina Monroe, pero Estados Unidos no estaba solo en ese afán. Gran Bretaña, nación hegemónica, competía con Estados Unidos para controlar igualmente una vía transistmica. Aunque nunca se apersonó en las intermediaciones de Tehuantepec, ejerció el contrabando de armas con los mayas que desataron la guerra de castas en Yucatán a cambio de maderas preciosas. Esto condujo a algunos políticos mexicanos a considerar seriamente que Gran Bretaña acariciaba el proyecto de invadir el sur de México. Su presencia en la entonces Honduras británica y en Nicaragua obligaba a Estados Unidos a buscar una alternativa. Puesto que firmó un acuerdo con Gran Bretaña en 1850 que estipulaba que ambas naciones renunciaban a establecer puestos de valor estratégico en América Central, Estados Unidos intentó garantizar su presencia en el istmo de Tehuantepec.

MÁS QUE TIERRA POR REMOVER: LAS RIQUEZAS DEL ISTMO

Mientras duró el proyecto de construir un canal en el istmo, todo lo que se interpusiera entre los dos mares resultaba un estorbo que la ingeniería se encargaría de quitar. Sin embargo, quedó claro para los comisionados por Antonio de Garay que esa obra sería imposible. Había que concebir la utilización del segmento navegable del

río Coatzacoalcos para luego proseguir con un camino férreo. El reconocimiento del lugar permitió entonces dar cuenta de las potencialidades militares, productivas y comerciales de la comarca.

En 1842, al describir el istmo, Gaetan Moro, un ingeniero italiano, señaló que el lugar poseía una ubicación excepcional para fines bélicos. Coatzacoalcos, decía, ofrecía un abrigo excelente para buques de guerra y un emplazamiento idóneo para baterías que volvían inatacable el puerto. En resumidas cuentas, se trataba *"del lugar más propio de nuestras costas del golfo para el establecimiento de un arsenal"*.¹



Tiempo después, nuevamente se enfatizaría la ventaja estratégico militar del istmo. La flota estadounidense podría desplazarse hacia cualquier parte de América y Asia más rápidamente que cualquier marina europea. Era de prever, por lo tanto, que en caso de guerra, alguna potencia tratara de apoderarse de una vía tan valiosa. Para evitarlo se proponía que Estados Unidos y México fueran los protectores del canal para que no quedara en manos de un gobierno débil que haría de este paso "objeto de ambiciones o teatro de operaciones militares".²

No fue ésta la única vez que se habló de las ventajas militares del istmo. En 1849, se publicó en Nueva York un opúsculo anónimo que destacaba que

situando nuestras fuerzas navales [estadunidenses] a la entrada del golfo, podemos desafiar al mundo entero; pues que mientras la guerra devaste y destruye lo que se encuentre fuera de aquel, que para nosotros es

un mar mediterráneo, el comercio puede proseguir en el interior de su curso pacífico, sin interrupción ni molestia alguna [...] Tomando cualquiera otra vía, nuestros buques tendrían necesidad de atravesar por entre flotas o fortalezas hostiles, sin puertos donde arribar, ya para buscar abrigo, o para reparar sus averías. Estas observaciones, aplicadas a nuestra marina comercial, obran con la misma fuerza respecto de la de guerra.³

Quienes arribaron a los márgenes del río Coatzacoalcos y se adentraron en el istmo quedaron asombrados con la riqueza del lugar: maderas preciosas, plantas medicinales, materiales colorantes, café, cacao, tabaco, plátanos, etcétera. Uno de los viajeros calculó durante su paseo por el río San Juan unas cien mil cabezas de ganado, "pero a nuestra llegada a Tlacotalpan, el señor Scheskie [...] nos informó que estábamos muy lejos de lo positivo, pues existían lo menos 500 mil cabezas en aquel valle y sus dependencias".⁴

El cálculo económico no se detuvo en la agricultura y ganadería. Hacia mediados de los cincuenta, dos comisionados, Carrillo de Albornoz y Del Río, descubrieron en una región cercana "inmensos depósitos de carbón, hierro y petróleo. Ello los indujo a concebir la necesidad de establecer medios ágiles de transportación con el objeto de valorar esta riqueza".⁵

La profusión de bienes por explotar requería de un factor fundamental, la mano de obra, que no podía escapar a la mirada empresarial: "Ocho mil a diez mil trabajadores buenos, modestos y aclimatados y superiores en fuerza y moralidad a los chinos. Ganan menos de 50 centavos diarios por 12 horas de trabajo, alimentándose ellos mismos".⁶ Con esta cantidad de trabajadores se podía, comentaban los comisionados, llevar a cabo la construcción del paso interoceánico. Sin embargo, para efec-

tos de la explotación del istmo un viajero calculaba un total de 800 mil habitantes en los estados de Veracruz, Chiapas y Oaxaca. Resulta paradójico que a pesar de reconocer la ocupación del territorio, por otra parte lo describieran como un área de tierras baldías y vírgenes. En otras palabras, la colonización por grupos indígenas equivalía a considerar la región demográficamente desierta sobre la cual se podía instrumentar cualquier proyecto económico, independientemente de sus habitantes. Se trata, pues, de una versión temprana de lo que Ana Paula de Teresa ha llamado, para caracterizar el Plan Puebla-Panamá, "la modernización sin sus pobladores".⁷

Enclave militar, rica comarca agrícola, ganadera y minera, el istmo concentraba un enorme potencial que sería valorado gracias al canal interoceánico. Ya no se trataba exclusivamente de transitar lo más rápidamente posible de un mar a otro, sino también de ir recogiendo los frutos de una naturaleza pródiga. A Estados Unidos, el canal le permitiría comunicar el este con los territorios arrebatados a México, así como reducir el tiempo de transporte desde Estados Unidos hacia el lejano oriente y las costas occidentales de América latina respecto a las vías del Cabo de Hornos o el de Buena Esperanza. Se había realizado una evaluación del costo del tendido de vías férreas entre el este y el oeste y se había comparado el resultado con el precio del transporte marítimo. Éste era sensiblemente inferior.

Sin embargo, el reparto de los beneficios en el interior de la economía del vecino del norte no era equitativo. Eran los grupos sureños los más interesados en impulsar el proyecto transistmico puesto que convertía a Nueva Orleans en el pivote articulador de Estados Unidos con el resto del mundo:

Todos los productos del valle del Mississippi se pueden exportar a tra-

vés del golfo hacia China, Japón, las costas occidentales de América del Sur y las islas del Pacífico e importar desde los puertos de Texas para ser distribuidos a toda la Costa Este hasta la frontera de la "América Británica" [hoy Canadá] Este ahorro de tiempo y distancia no aprovechado hace perder mucho dinero con lo cual nuestro gobierno [el de Estados Unidos] podría muy bien subvencionar la mitad de su construcción.⁸



TEHUANTEPEC ENTRE
ESCLAVISTAS Y ABOLICIONISTAS

La preeminencia que adquiriría Nueva Orleans frente al norte estadounidense fue obviamente advertida por los abolicionistas, que intentaron obstaculizar el proyecto del paso transistmico. Para ello, empezaron a dar publicidad a la construcción del ferrocarril entre el este y el oeste. Tampoco descuidaron la argumentación política, aunque para ello había que emplear recursos racistas que, sin embargo, parecían impugnar en su propio país. Seward, que después se convirtió en secretario de Estado, intentó convencer a sus colegas senadores que en caso de que Estados Unidos ocupara militarmente el istmo, terminaría

incorporando todo México a su país. Bajo esta eventualidad, los ex mexicanos gozarían de derechos políticos: "¿Llega a tal punto vuestra caridad que queréis ser gobernados por cinco millones de indios mexicanos?"⁹

Entretanto, el gobierno mexicano, encabezado a la sazón por Santa Anna, accedió en 1853 a la venta de una porción más del territorio: La Mesilla. En el mismo acuerdo se incluyó en el artículo 8 la ratificación de la construcción de un camino en el istmo de Tehuantepec y se estipuló que "los dos gobiernos celebrarán un arreglo para el pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados Unidos que este gobierno tenga ocasión de enviar de una parte de su territorio a otra situadas en lados opuestos del continente".¹⁰ A pesar de la oposición nortea al engrandecimiento de Nueva Orleans, el avance hacia el sur, impulsado por gobiernos del partido demócrata pro esclavista, asumía perfiles cada vez más nítidos.

El último jalón de este proceso tuvo lugar en la difícil coyuntura de la guerra de Reforma en México. Las dificultades financieras que enfrentó Benito Juárez para combatir las ambiciones monárquicas de los conservadores con apoyo de las potencias europeas lo llevó a buscar el respaldo de Estados Unidos, que vio la oportunidad para afianzar sus intereses en México y evitar una penetración aún mayor que los europeos en la "América para los americanos".

Frente a la ¿Alianza Tripartita? (España, Inglaterra y Francia) que reconocía al gobierno conservador de Comonfort-Miramón, Juárez, presidente *constitucionalista*¹¹ de la República mexicana, puesto que en apego a la Constitución, ante la defección de Comonfort, a él le correspondía sucederle en la silla presidencial, requería que su gobierno fuera reconocido como legítimo por el país vecino para obtener aprovisionamientos militares y abastecer

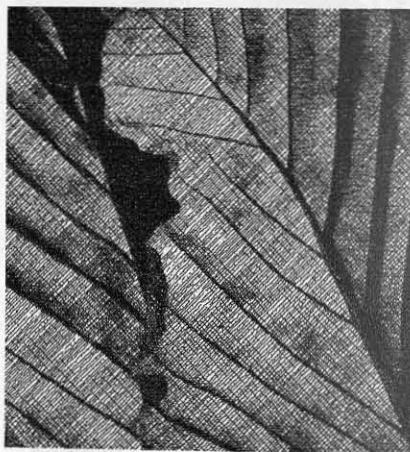
a las tropas liberales. En efecto, los ingresos de la aduana de Veracruz, a la sazón sede del gobierno liberal, se veían muy mermados por el bloqueo europeo y no alcanzaban para mantener al ejército juarista. Para los liberales de la época, la nación parecía caber entre San Luis Potosí y Oaxaca. Sin embargo, Juárez prohibió enajenar los terrenos ubicados a menos de dos mil 500 leguas de la frontera, o como dijo Sebastián Lerdo de Tejada, "entre el fuerte y el débil, un desierto".

Es así como se llegó a la firma del tratado McLane-Ocampo, en 1859, que cedía a perpetuidad el derecho de tránsito por el istmo de Tehuantepec y desde las ciudades de Camargo y Matamoros hasta Mazatlán. Más aún, el artículo quinto autorizaba a Estados Unidos a emplear la fuerza para proteger sus bienes si México no lo hacía. Todos estos derechos alcanzaron la suma de cuatro millones de pesos. El intento de garantizar la vida de la república se hacía al precio de una hipoteca de la nación.

En Estados Unidos, el conflicto entre abolicionistas y esclavistas se volvía más enconado y, en vísperas de la Guerra de Secesión, el Senado optó por no ratificar el tratado. La llegada a la presidencia de Abraham Lincoln en 1860 no acabaría con los sueños imperiales, pero sí con los que entrañaban la supremacía del sur estadounidense. Por lo pronto, en la consolidación del eje este-oeste ganó el norte y ganaron los ferrocarriles. Una vez completada la trayectoria, Estados Unidos reinició su desplazamiento hacia el sur con nuevos bríos. Ya no satisfacía la compra de territorios, resultaba más práctico establecer un *protectorado* sobre México. Así es como en 1877 *The New York Times* declaraba:

El general Grant ha sido largo tiempo partidario franco de un protectorado a favor de México. Con insistencia excitaba al presidente Johnson a adoptar el protectorado, cuando todavía Maximiliano dominaba allí.¹²

Un periódico de Filadelfia, *The Press*, fue más directo: "Las causas de la civilización, del interés propio y de la humanidad, todas piden la anexión".¹³ *El Monitor Republicano* replicó entonces que "los mexicanos han progresado. Hoy saben que el norteamericano no civiliza, extermina".¹⁴ Estamos lejos del simple derecho de paso otorgado al privilegio Garay. Las botanas abren el apetito y 30 años después de la cesión de los territorios del norte, la "república americana" estaba dispuesta a "proteger", y no a absorber, a su vecina suriana de un solo morisco. Es útil recordar esta coyuntura para



comprender la encrucijada en la que se encontró Juárez en 1859, y luego Porfirio Díaz en 1877, cuando tendía a borrarse la línea divisoria entre la dignidad y la debilidad.¹⁵ El tratado McLane-Ocampo resultó ser un mal menor. La solución de Díaz fue abrir el país a los ferrocarriles y capitales estadounidenses. La penetración económica ya no se detendría. Juárez optó por soltar prenda; Díaz —o Salinas, en el siglo siguiente— se conformó con quitarle los alfileres al vestido.

Hoy, alrededor de 150 años después, estamos asistiendo, a través del Plan Puebla-Panamá, pero también del Plan Colombia y del establecimiento del ALCA, a la culminación de esa trayectoria multisecular que intenta contener a México en las fronteras imaginarias de la república liberal juarista, es decir,

entre la franja Matamoros-Mazatlán al norte, y el istmo de Tehuantepec al sur. En la geopolítica actual, más al norte, ya es una economía de frontera y más al sur, ya es Centroamérica, coto privado de Estados Unidos. ¿Debemos alegrarnos de que el territorio medio, el altiplano, sea el corazón de la patria? <

¹ Reconocimiento del Istmo de Tehuantepec practicado en los años 1842 y 1843, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1844, pág. 5 (en cursivas en el original).

² Argumento presentado por Simon Stevens [presidente de la Compañía del Ferrocarril y Canal de Tehuantepec] a la Comisión del Canal Interoceánico, Nueva York, 1872, pág. 9.

³ Observations in relation to a communication between the Atlantic and Pacific oceans, through the isthmus of Tehuantepec, R. Craighead Printer, Nueva York, 1849, pág. 127.

⁴ "Informe de J.J. Williams", en Camino carretero, camino de fierro y canal por el Istmo de Tehuantepec, Sociedad de Geografía y Estadística, Imprenta del Gobierno en Palacio, México, 1870, pág. 8.

⁵ S. A. de Cardona, *The Interoceanic Canal of Mexico*, Tipografía J.I. Guerrero, México, 1903, pág. 18.

⁶ "Informe...", pág. 15.

⁷ "La modernización sin sus pobladores. Del megaproyecto del istmo al Plan Puebla-Panamá", en *Universidad de México*, núm. 612, junio de 2002.

⁸ "Informe...", pág. 15.

⁹ Agustín Cué Canovas, Juárez. Los Estados Unidos y Europa. El tratado McLane-Ocampo, Grijalbo, México, 1970, pág. 79.

¹⁰ Benito Juárez, *Documentos, discursos y correspondencia*, Jorge Tamayo (selección y notas), t.3, Secretaría del Patrimonio Nacional, México, 1965, pág. 310.

¹¹ Éste fue el nombre que recibió el ejército juarista.

¹² Ralph Roeder, *Hacia el México moderno: Porfirio Díaz*, t. 1, FCE, México, 1973, pág. 73.

¹³ *Ibid.*, pág. 72.

¹⁴ *Ibid.*, pág. 78.

¹⁵ "La dificultad para una invasión no está de parte de los americanos, sino de parte de aquellos dos jefes de partido mexicanos, que cualquiera que sea la suerte que la política les reserve, nunca armarán el brazo del extranjero para invadir a su patria" (*ibid.*, pág. 75).