

Históricas Digital

Rubén Ruiz Guerra

“Paso interoceánico, grupos de interés y opinión pública en Estados Unidos 1848-1853”

p. 249-292

Política y negocios. Ensayos sobre la relación entre México y los Estados Unidos en el siglo XIX

Ana Rosa Suárez Argüello y Marcela Terrazas Basante
(coordinación general)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas/
Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora

1997

392 p.

Mapas

(Serie Historia Moderna y Contemporánea de México 27)

ISBN 968-36-4977-7

Formato: PDF

Publicado en línea: 10 de diciembre de 2019

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/338/politica_negocios.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2018, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



PASO INTEROCEÁNICO, GRUPOS DE INTERÉS Y OPINIÓN PÚBLICA EN ESTADOS UNIDOS 1848-1853

RUBÉN RUIZ GUERRA*

No hay duda de que habremos de querer [poseer] las tres rutas: Panamá, Nicaragua y Tehuantepec; pero la ruta estratégica, la que permite la comunicación más rápida entre nuestras posesiones en el Atlántico y las del Pacífico es ésta de Tehuantepec... México es poco inteligente al mostrar de esta manera su desagrado y su desconfianza de los Estados Unidos. Los mismísimos medios que utiliza para frustrar un propósito inocente y legítimo pueden forzar a nuestro gobierno a actuar de la manera que los mexicanos temen y de la cual están deseosos de escapar.

Daily Picayune, 28 de mayo de 1852.

No se habían tranquilizado por completo los ánimos alterados por el Protocolo de Querétaro cuando nuevos nubarrones amenazaron la relación entre México y los Estados Unidos. A mediados de 1849, Nathan Clifford recibió instrucciones de comunicar al gobierno mexicano que su contraparte norteamericana deseaba ciertas seguridades que los mexicanos no parecían estar muy dispuestos a otorgar. La reclamación estaba inserta en una nueva faceta de la política exterior estadounidense que afectaba a México, a Centroamérica y a Inglaterra: la búsqueda de un paso ístmico entre los océanos Atlántico y Pacífico. Esta actitud llevó a los dos países a un conflicto diplomático de enormes alcances, al grado de que se llegó a pensar seriamente en la posibilidad de una nueva guerra entre las dos naciones. En este ensayo inquirimos acerca de las especificidades del contexto en el que se desarrolló esta disputa: ¿por qué el interés en los pasos ístmicos?, ¿cuáles eran las opciones en juego?, ¿cómo se expresaron ante el público y los gobiernos esas opciones? y ¿cuál fue su sentido en el país polarizado que ya eran los Estados Unidos?

*Agradezco a Claudia Negrete Álvarez su apoyo en la obtención de materiales para la realización de este trabajo.

La idea de un paso interoceánico

En febrero de 1841 apareció en Londres un libro que resultó ser un gran acontecimiento editorial: *Incidents of Travel in Central America, Chiapas and Yucatan*, de John L. Stephens.¹ El texto, editado en dos volúmenes e ilustrado por Frederick Catherwood, alcanzó diez ediciones en sólo tres meses. Su impacto fue tal que mereció ser reeditado todavía en los años setenta de este siglo. Tal vez la explicación de este éxito se encuentre en la calidad y amenidad de las descripciones de Stephens. Seguramente las ilustraciones, que en su momento descubrieron maravillas insospechadas, aportaron algo más que un grano de arena para lograr la enorme popularidad del libro. Pero existe otro tipo de circunstancias que rodean la elaboración y publicación del escrito que ayudan a explicarnos la demanda que llevó a tal número de ediciones.

Si bien Stephens era un empedernido viajero y redactor de libros de viajes,² sus motivaciones no eran las de un romántico en busca de aventuras. En este caso, el paseo había sido patrocinado por el gobierno de los Estados Unidos, encarnado en Martin van Buren, quien cumpliendo un mandato de la Cámara de Representantes envió a nuestro personaje a estudiar las posibilidades de abrir un canal interoceánico en Centroamérica. No era ésta, por cierto, la primera vez que un enviado estadounidense pisaba ese istmo con ese propósito expreso. En 1835, Andrew Jackson encomendó, por mandato del Senado, la misma tarea a Charles Biddle, quien no cumplió cabalmente con las instrucciones que le habían sido dadas, pues sólo visitó la Nueva Granada, olvidándose de pasar por Nicaragua.³

Estas circunstancias de su elaboración nos conducen a un elemento explicativo del éxito de los *Incidents of travel...*: el momento y la circunstancia en que aparece. Si hemos de hacer caso a lo que dice Stephens, al finalizar los años treinta todavía existía en la conciencia

¹ John L. Stephens, *Incidents of Travel in Central America, Chiapas and Yucatan*, 12a. ed., London, John Marcy, 1846, 2 v. (1 de mayo de 1841).

² En la portadilla de los *Incidents...* se le presenta como el autor de otro libro de viajes: *Incidents of Travel in Egypt, Arabia, Petra, and the Holy Land, etc.*, y en el prefacio de la 12a. edición él mismo alega que “cuando estas páginas lleguen a las manos del lector, el autor probablemente estará vagando por alguna ciudad en ruinas”. *Incidents...*, *op. cit.*, t. I, p. v.

³ *Incidents...*, *op. cit.*, p. 9. Al parecer, Biddle mezcló a tal grado negocios personales con su actuación oficial que su trabajo no fue bien visto. Stephens se refería a su “informe imperfecto” (t. I, p. 417). El presidente Jackson comunicó al Congreso que “la información reunida por él [Biddle] no es tan completa como sería de desear...” “Mensaje del presidente Jackson al Congreso, enero 9 de 1837”. *Apud* Albert Bushnell Hart y Edward Channing, *Extracts from official papers relating to the isthmian canal. 1515-1909*, New York, Simmons-Peckham Co., 1910,

norteamericana una idea vaga —que además “no se ha[bía] afianzado en la mente del público”—⁴ del significado que la construcción de un paso transístmico podría tener. Es más, durante esos años un proyecto de tal naturaleza no era bien visto y aun podía ser acremente criticado. Empero, al parecer, con el inicio de la década de los cuarenta se avizoraba un cambio en los intereses estadounidenses y británicos. La posible razón de esta nueva actitud era el patente incremento del comercio de los Estados Unidos⁵ y mundial. Se esperaba que buen porcentaje de ese movimiento pudiera ser canalizado hacia las costas del Pacífico y el Oriente. Esta expectativa traía consigo la búsqueda de alguna ruta que, aunque no fuera más corta que las existentes, encerrara menos peligros para vapores, empresarios y compañías aseguradoras.⁶ Así, Stephens se permitía vaticinar que muy pronto “...se volca[ría] sobre [el paso transístmico] la atención de todo el mundo civilizado y mercantil”.⁷

Tal planteamiento no parece haber sido exclusivo de Stephens. Algunos políticos norteamericanos de la época compartían la expectativa de un importante incremento del comercio estadounidense con el lejano Oriente. De hecho, en 1843, el secretario de Estado Daniel Webster envió a Caleb Cushing a China con la intención de aprovechar la apertura comercial (obligada por los ingleses como resultado de la primera Guerra del Opio) de ese imperio.⁸ Tal perspectiva se unía en algunos casos, además, con el expansionismo territorial. Así, en 1844, Thomas Hart Benton, senador de Missouri y años después accionista ferroca-

p. 11 (American History Leaflets, Colonial and Constitutional, 34). Sin embargo, se le dio el suficiente crédito para que el proyecto fuera considerado impracticable y hacerlo postergar indefinidamente. Una breve noticia de la misión de Biddle se ofrece en Miles Percy Duval Jr., “Cádiz a Catay: la historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá”. *Apud* Rodrigo Espino y Raúl Martínez, *Panamá*, 2, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, Universidad de Guadalajara, Nueva Imagen, 1988, p. 21-22 (Colección Textos de la Historia de Centroamérica y el Caribe). Más breve referencia en Charles Henry Huberich, *The Transisthmian Canal: a Study in American Diplomatic History (1825-1904)*, Austin, University of Texas, 1904, p. 4.

⁴ Stephens..., *op. cit.*, t. I, p. 417.

⁵ De acuerdo con las cifras presentadas por Samuel Flagg Bemis, durante la década de los treinta, el comercio exterior estadounidense alcanzó un punto máximo de trescientos millones de dólares y en 1852 llegó a los cuatrocientos millones. Esto en contraste con el punto más alto durante los años veinte, que fue de menos de doscientos millones de dólares en 1825. Samuel Flagg Bemis, *A Diplomatic History of the United States*, New York, Henry Holt and Company, edición revisada 1947, p. 305.

⁶ Stephens..., *op. cit.*, t. I, p. 419.

⁷ *Ibid.*

⁸ En sus instrucciones, Webster decía a Cushing que los cuatro puertos abiertos por los ingleses con la guerra del opio “pertenecen a varias de las provincias más ricas y más pobladas del imperio y lo más probable es que se conviertan en importantes emporios comerciales. El objetivo principal de la misión que se le encomienda ahora es conseguir que la entrada de los barcos y de los cargamentos norteamericanos a estos puertos se haga en las mismas con-

rrilero, sostenía que el avance hacia el oeste, específicamente al territorio de Oregón, “irecuperará y nos abrirá *el camino norteamericano a la India!*”⁹

Los esfuerzos por prolongar hacia el este de Asia los brazos de los Estados Unidos y la conquista del oeste, si bien con dinámicas específicas, parecían alimentarse recíprocamente. Sin embargo, el avance norteamericano siguiendo al sol encontraba un problema: el camino no era ni corto ni fácil. Independientemente de los obstáculos humanos (entendamos oposición de los afectados por el proceso), las características físicas del territorio occidental norteamericano presentaban barreras difíciles de sortear. Al oeste de la Louisiana el clima se hacía más seco, y pronto se llegaba a las Rocallosas del Colorado y las cordilleras del *Big Horn* y *Wind River*. La única posibilidad de avanzar hacia el oeste se reducía al llamado Paso del Sur, por el que se formaría la principal ruta de pioneros y por donde se trazaría el primer ferrocarril transcontinental. Ahí, el camino se dividía en dos. Hacia el noroeste estaba la ruta menos problemática, que llegaba al norte del Oregón y al actual estado de Washington. Hacia el suroeste se llegaba a la meseta del Colorado, que por una parte está cortada por profundos cañones y por otra tiene un clima semidesértico. Una vez salvado este obstáculo se llegaba a la Sierra Nevada, lo suficientemente alta como para tener pocos pasos practicables que, por lo demás, eran cerrados por la nieve durante el invierno. Más al sur, estaba el desierto. En resumen, la ruta más practicable llegaba muy al norte y el camino hacia California era extremadamente difícil.¹⁰ Frente a esta circunstancia, la posibilidad

diciones favorables de que gozan los mercaderes ingleses...” “Con la exportación de ciertas manufacturas norteamericanas hacia China recientemente se ha desarrollado un intercambio considerable. Incrementar esas exportaciones obteniendo las facilidades comerciales más favorables, y cultivando, en el mayor grado posible, relaciones comerciales amistosas con China, en todos sus puertos accesibles, es un asunto de importancia para los intereses comerciales, manufactureros, agrícolas y mineros de los Estados Unidos.” Webster a Caleb Cushing: sobre su misión en China (8 de mayo de 1843), en Ana Rosa Suárez Argüello, *EUA, Documentos de su historia política. Vol. II*, México, Instituto Doctor José María Luis Mora, 1988, p. 267. La versión en inglés en *The Annals of America*, v. 7, p. 157.

⁹ Thomas H. Benton (ed.), *Abridgement of the Debates of Congress, From 1789 to 1856*, XV, New York, D. Apleton and Company, 1861, p. 142. *Apud* Allan O. Kownslar, *Manifest Destiny and Expansionism in the 1840's*, Boston, Heath and Co., c. 1967, p. 39. Subrayado del autor en el original. También los empresarios de Nueva Orleans tomaron en cuenta la importancia del comercio con Oriente; ver J[ohn] J[ay] Williams, *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*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1852, p. 162-168.

¹⁰ D. K. Adams y H. B. Rodgers, *An Atlas of North American Affairs*, London, Methuen, 1974, p. 17-19 y 26-27. Estas características del terreno explicarían también la abundancia de rutas al oeste, ninguna de ellas lo suficientemente buena para asegurar el arribo a la tierra prometida. Una descripción folletinesca de estas rutas por el sur de Estados Unidos y el norte

de abrir un paso interoceánico que permitiera acercar el comercio occidental con el oriente podía ser considerada como una alternativa atractiva.

La necesidad de comunicar de manera expedita al Atlántico y el Pacífico no era una idea exclusiva de comerciantes, políticos y empresarios norteamericanos o europeos de la época. También los ocupantes de las tierras por donde era factible crear una vía de comunicación entre los dos océanos pensaron así. Es más, algunos de éstos se adelantaron en esta formulación. En el siglo XVI los españoles lo hicieron por medio de la pluma de Francisco López de Gómara. Poco más de dos siglos después, Simón Bolívar sostuvo en su carta de Jamaica que la posibilidad de crear canales en el istmo centroamericano acortaría “las distancias del mundo, estrechar[ía] los lazos comerciales de Europa, América y Asia [y] traer[ía] a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo.”¹¹ Consecuencia lógica de esto era concebir la creación de un paso interoceánico como un instrumento seguro para alcanzar la riqueza. Ejemplo de ello es que en 1834 en la Nueva Granada, ante la Sociedad de Amigos del País, se decía que, cuando existiera completa libertad de comercio en Panamá, no serían “ilusorias las esperanzas que hemos fundado en el comercio: lo tendremos directo con Europa y el Asia, y el istmo vendrá a ser grande, opulento y feliz como lo exige su singular posición geográfica”.¹²

Así lo manifestó también el gobierno mexicano en manos de Antonio López de Santa Anna el 1 de marzo de 1842, cuando emitió el decreto en el que se estableció una concesión a José de Garay para abrir, por vía de Tehuantepec, un paso entre los dos océanos: “Ningún medio puede ser más seguro y efectivo para promover grandes resultados de beneficio nacional, que el de traer a la república el centro del comercio y de la navegación de todas las naciones...”¹³ En Nicaragua, por su parte, Anselmo Rois escribía en 1842: “El canal de Nicaragua estiende su importancia á todas las naciones del mundo. Su aparición

de México en Ferol Egan, *The El Dorado Trail: the Story of the Gold Rush Routes Across Mexico*, Lincoln and London, University of Nebraska, 1984, XVI, 316 p.

¹¹ Simón Bolívar, “Carta de Jamaica”, en *Tres documentos de Nuestra América*, La Habana, Casa de las Américas, 1979, p. 26 (Colección Pensamiento de Nuestra América).

¹² “Memoria sobre comercio presentada a la Sociedad de Amigos del País, diciembre de 1834”. *Apud* Espino, *op. cit.*, p. 264.

¹³ “Concesión a José de Garay para construir una vía de comunicación en el Istmo de Tehuantepec”, Hemeroteca Nacional, Colección Lafragua, v. 84. También en José Fernando Ramírez, *Memorias, negociaciones y documentos para servir a la historia de las diferencias que se han suscitado entre México y los Estados Unidos, los tenedores del antiguo privilegio, concedido para la comunicación de los mares Atlántico y Pacífico, por el Istmo de Tehuantepec*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1853, p. 5-7.

cambiará repentinamente la suerte de los pueblos. Será el punto de contacto de las relaciones humanas...”¹⁴

Un paso transístmico representaba, pues, muchas cosas, fundamentalmente la apertura de amplias posibilidades de riqueza. El corolario de tal idea era, tal como lo señaló el gobierno mexicano, que la tarea de establecer “un paso fácil y breve del uno al otro océano..., ella sola decidirá el engrandecimiento de toda la república”.¹⁵

La cristalización de los proyectos

Con tales antecedentes, es explicable que durante el siglo XIX los esfuerzos no cesaran para llevar a través de tierras ístmicas el esperado comercio a gran escala entre Occidente y Oriente. La realización de la empresa (una de esas “insignes proezas que sólo una vez se llevan a cabo en el curso de los tiempos”, según el primer representante del gobierno inglés en Centroamérica, George A. Thompson)¹⁶ parecía, empero, poco probable. Se debían reunir varios requisitos para llevarla a cabo. Para los hispanoamericanos era primordial la obtención de capitales suficientes y tecnología adecuada que permitiera coronar con éxito la empresa. Por su parte, para estadounidenses y europeos era necesario conocer las posibilidades reales de construir el paso, es decir, averiguar si éste era practicable. Además, les parecía necesario obtener el apoyo de sus gobiernos. En el caso de los norteamericanos esto se habría de dar por varias vías: patrocinio de expediciones de reconocimiento; negociación con las autoridades locales para lograr ventajas sobre la obra y obtener garantías para los capitales invertidos y, por último, cuando el territorio de los Estados Unidos alcanzó las costas del Pacífico, subvenciones para el transporte de correo. El instrumento para lograr el encuentro entre las necesidades de unos y de otros fue el otorgamiento de contratos o concesiones de parte de los gobiernos que controlaban los istmos.

Los esfuerzos para alcanzar tal meta, que se realizaron durante los años veinte y treinta, no pasaron de buenas intenciones o de deseos de especulación. Empresarios e inversionistas nacionales y extranjeros

¹⁴ Anselmo Rois, *Reseña sobre el canal de Nicaragua*, s. l., Imprenta de la Fraternidad, 1842, p. 1.

¹⁵ “Concesión...”, *op. cit.*, p. 5.

¹⁶ George Alexander Thompson, *Narración de una visita oficial a Guatemala viniendo de México en 1825*, San Salvador, Ministerio de Educación, Dirección de Cultura, Dirección de Publicaciones, 1972, p. 95.

plantearon proyectos en los istmos de Tehuantepec, Nicaragua y Panamá sin mayor éxito. He aquí una rápida revisión de éstos que, sin afán de ser exhaustiva, nos puede dar una idea de la cantidad de proyectos lanzados entonces. En Nicaragua el intento de Barclay & Co. en 1824, los de Charles Bourke y Arm H. Palmer en 1825 y el decreto del gobierno centroamericano de junio de 1825. En 1826 la Central American and United States' Atlantic and Pacific Canal Company; en 1830 el contrato entre las autoridades de América Central y las de los Países Bajos; en 1837 el contrato que Francisco Morazán realizó con el inglés John Bailey; en 1838 el proyecto de G. Holdship y en 1846 la concesión a Luis Napoleón Bonaparte. En el caso de México los proyectos ante las cortes españolas de 1814 y 1820; las prospecciones de Tadeo Ortiz y Juan de Orbegozo en 1824-1825, así como los intentos de la casa comercial inglesa Manning y Marshall por esos mismos años. En Panamá, en 1835 la concesión conseguida por Biddle y socios; en 1838 la concesión para la construcción de un camino a la compañía francesa de Agustín Salomón et Cie.; y el estudio que el también francés Napoleón Garella realizó en 1843.¹⁷

Sólo fue hasta la década de 1840 cuando se empezaron a cubrir los requisitos para hacer realidad el sueño. Alentados por la esperanza de “recuperación” del Oregón y de la incorporación de California a la Unión, dos procesos que tuvieron como actor central la política estadounidense resultaron de fundamental importancia para hacer realidad la comunicación interoceánica. El primero de ellos lo ubicamos en el campo de las relaciones internacionales: las negociaciones con los países ístmicos para proteger la creación del paso. Esta medida era imprescindible para los inversionistas norteamericanos, pues para ellos el valor de la ruta habría de estar determinado por la protección de su gobierno.¹⁸ Así, el 12 de diciembre de 1846 se firmó un tratado entre los Estados Unidos y la Nueva Granada. En 1847, durante las negociaciones de paz con México, el comisionado norteamericano, Nicholas Trist, fue autorizado para ofrecer dinero por el paso por Tehuantepec. En 1849, el 21 de junio, el enviado estadounidense Elyja Hise logró un tratado con el gobierno de Nicaragua.¹⁹ Ese mismo año se inició una

¹⁷ Thompson, *op. cit.*, p. 94, 95 y 96. Rois, *op. cit.*, p. 1 y 2. Stephens, *op. cit.*, t. I, p. 415. Duval, *op. cit.*, p. 22, 24, 25 y 27.

¹⁸ *Daily Picayune* de Nueva Orleans, 3 de enero de 1849. “Es entonces la sanción, decía el artículo, del gobierno de los Estados Unidos, y su protección activa a las partes involucradas en la construcción del camino, y a la propiedad destinada a viajar por él, lo que le da valor a la empresa y no las ventajas que su ejecución pueda ofrecer a sus posibles promotores.” También, *Senate Executive Documents*, Congress 35th, 1st. session, doc. 72, p. 14.

¹⁹ Huberich, *op. cit.*, p. 8.

ofensiva diplomática para obtener un tratado con México que protegiera dos cosas: la neutralidad de una posible ruta interoceánica y un contrato para construirla (presumiblemente propiedad de un ciudadano estadounidense, aunque el caso parecía, al menos, cuestionable). Finalmente, en 1850 se firmó el Tratado Clayton-Bulwer, con el fin de definir con Inglaterra posiciones en Centroamérica.

El otro proceso se dio en el campo de los negocios y la política interior de los Estados Unidos: la lucha por la concesión de subsidios y contratos para comunicar mejor las costas tanto pacífica como atlántica y promover las rutas ístmicas. En este orden de cosas, en abril de 1847, el secretario de la Marina norteamericana, John Y. Mason, otorgó a Albert G. Sloo una concesión para establecer una línea de vapores con la idea de comunicar Nueva York con Chagres, Nueva Granada, tocando Charleston, Nueva Orleans y La Habana.²⁰ En noviembre de ese mismo año, se otorgó una concesión para comunicar Panamá con Astoria, Oregón, que fue a dar a manos de William Henry Aspinwall y de la Pacific Mail Steamship Company, que ya desde entonces tenía planes de integrar la ruta de la costa del Pacífico con un paso transístmico.²¹ Todavía entrados los años cincuenta, este factor era de importancia: “Repetimos nuestra esperanza —decía en este sentido el *Picayune* de Nueva Orleans— de que el Congreso decida asegurar la pronta y eficiente terminación de esa obra (el ferrocarril por el istmo de Tehuantepec) contratando con él el transporte de correo, municiones y pasajeros al servicio de los Estados Unidos.”²²

En el caso de México, esta misma manera de actuar operó durante la década de 1850. Así, mientras se peleaba el derecho a construir la vía transístmica en Tehuantepec, se pugnaba también por el establecimiento de diferentes opciones que vincularan al país con el exterior. A manera de ejemplos citaremos que el Senado norteamericano emitió en mayo de 1852 un decreto autorizando una línea de vapores entre Nueva Orleans y Veracruz vía Tampico y aprobando la asignación de 100 000 pesos (*sic*) para la compañía “que se postule” para efectuar el transporte de correo tres veces al mes.²³ En septiembre de ese mismo año, la Cámara de Representantes emitió una ley para establecer una línea de vapores entre Nueva Orleans y Veracruz.²⁴

²⁰ Sloo, sin medios para llevar a cabo la empresa, traspasó su concesión a varios capitalistas neoyorkinos que formaron la United States Mail Steam Line. Gerstle Mack, *The Land Divided*, Norwood, Mass., The Plimpton Press, c. 1944, p. 137.

²¹ Toda esta información: *ibid.*, p. 136 y s.

²² *Daily Picayune*, 19 de enero de 1849.

²³ *El Universal* de México, 30 de mayo de 1852.

²⁴ *El Universal*, 20 de septiembre de 1852.

*El tortuoso camino de la concesión mexicana*²⁵

Dentro de este contexto, el 25 de febrero de 1842, José de Garay propuso al gobierno mexicano la apertura de una vía por Tehuantepec. Se ofreció entonces a “ser el ejecutor de esta obra gigantesca en muy poco tiempo”. El 1 de marzo siguiente el gobierno de Santa Anna emitió un decreto relativo al asunto y el día 2 se formalizó un contrato sobre la materia.²⁶ El trabajo prospectivo fue terminado al principiar 1843, por lo que Garay solicitó que se le entregaran las tierras que le habían sido prometidas para el desarrollo de la obra (diez leguas de terreno a cada lado de la vía a construir). Éstas se le procuraron tres meses después.²⁷

El incumplimiento por parte del concesionario de las condiciones establecidas por el contrato hizo surgir problemas. Ante la incapacidad de Garay para iniciar la obra, la concesión hubo de ser prorrogada, lo que hizo el en ese momento presidente Valentín Canalizo el 28 de diciembre de 1843, casi dos meses después de que el compromiso caducara por primera vez. Este acto fue declarado “insubsistente” por el Congreso el 1 de abril de 1845.²⁸ No obstante, el 20 de junio de ese año (el plazo de la prórroga de Canalizo vencía el 1 de julio) Garay solicitó una nueva prórroga. No se emitió dictamen alguno al respecto.²⁹ El presidente Mariano Salas prorrogó la concesión, sin embargo, el 5 de noviembre de 1846.³⁰

Cabe señalar que antes de esta última prórroga Garay había negociado ya una buena parte de la concesión original. El 21 de agosto de 1846 vendió sus derechos de colonización en Tehuantepec a comerciantes ingleses: Manning y Mackintosh de México y Juan Schneider de

²⁵ Seguiremos en esta parte la argumentación que José Fernando Ramírez presenta en *op. cit.* El relato de lo que sucedió entre la concesión de Garay en 1842 y la firma del Tratado de la Mesilla (1853) viene descrito en forma más o menos prolija, siempre siguiendo a Ramírez, en al menos diez diferentes textos. La versión norteamericana del asunto se puede ver en Jeffrey G. Mauck, *The Gadsden Treaty: The Diplomacy of Transcontinental Transportation*, Ph. D. Dissertation, Indiana University, 1991. Las versiones del tenedor norteamericano de la concesión, Peter A. Hargous, en *Senate...*, p. 29-31; la del Departamento de Estado en William R. Manning, *Diplomatic correspondence of the United States. Inter American Affairs. 1831-1860. Vol. IX, Mexico, 1848 (midyear) 1860*, Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1937, p. 69-79. Una visión bastante cuidada es la de Fred Rippy en “Diplomacy of the United States and Mexico regarding the Isthmus of Tehuantepec, 1848-1860”, *Mississippi Valley Historical Review*, v. 6, n. 4, March 1920, p. 503-531.

²⁶ El texto completo de este contrato se encuentra en varias obras; citaremos solamente a José Fernando Ramírez, *op. cit.*, p. 6-7.

²⁷ *Ibid.*, p. 12.

²⁸ *Ibid.*, p. 22.

²⁹ *Ibid.*, p. 27-28.

³⁰ *Ibid.*, p. 39-40.

Londres.³¹ Parte del acuerdo de compraventa era que Garay se comprometía a conseguir la renovación de la concesión por parte del gobierno mexicano. La venta fue ratificada ante notario en la ciudad de México el 7 de enero de 1847 (ya después de la prórroga), y el traspaso fue notificado al gobierno de México el 4 de mayo siguiente.³² De esta manera, el privilegio concedido a Garay quedaba dividido en dos. Por un lado la colonización del istmo era trasladada a manos inglesas. Por el otro, la construcción de la vía interoceánica permanecía en las manos de Garay.³³ La operación tenía, según el empresario mexicano, la finalidad de preparar la “obra grande” de la comunicación al llevar a la zona población europea e iniciar la explotación de las riquezas del lugar.

Las autoridades mexicanas no aceptaron de momento la operación y exigieron que se incluyera en el contrato de compraventa una cláusula en la que los extranjeros involucrados en el proyecto renunciaban a sus privilegios como tales. Los cambios se hicieron, pero Garay no dio aviso al gobierno mexicano sino hasta el 18 de julio de 1847,³⁴ presentándose todavía como poseedor del privilegio de la construcción de la vía interoceánica. Sin embargo, poco antes, el 10 de junio, Garay había vendido también a los ingleses, por medio de convenio secreto, el derecho de construcción de la vía de comunicación.³⁵ El 26 de octubre de 1848, once días antes de la expiración de la prórroga dictada por Salas, la casa Manning y Mackintosh reanudó los trabajos respectivos.

El 8 de marzo de 1849, el gobierno mexicano comunicó a la firma inglesa que “no [a] reconocía como legítim[a] poseedor[a] de dicho privilegio”³⁶ tanto porque la concesión había caducado como porque la aprobación del contrato en que basaba su reclamación estaba siendo revisada por el Congreso. Después de un largo alegato, la empresa comunicó al gobierno de México que dejaba de hacerse responsable del asunto y que toda comunicación al respecto habría de tenerse con los nuevos poseedores del privilegio, representados por el norteamericano Peter A. Hargous.

Aquí cabría señalar que en 1847, durante las negociaciones de paz, los norteamericanos habían solicitado el libre paso por Tehuantepec. La respuesta de los mexicanos fue que eso no podía ser, pues “hace

³¹ *Ibid.*, p. 43.

³² *Idem.*

³³ Al menos así lo sostuvo y mantuvo Garay ante el gobierno mexicano al notificar la transacción.

³⁴ *Ibid.*, p. 18.

³⁵ *Ibid.*, p. 19.

³⁶ *Ibid.*, p. 21.

algunos años está otorgado por el gobierno de la República a un empresario particular un privilegio sobre esta materia, el cual fue enajenado con autorización del mismo gobierno a súbditos ingleses, de cuyos derechos no puede disponer México”.³⁷ Muy poco después, el 27 de octubre del mismo 1847, esos súbditos ingleses, que no eran otros que los socios de la casa Manning y Mackintosh, habían vendido sus derechos sobre la materia a ciudadanos norteamericanos, la casa Hargous Bros. de Nueva York.³⁸

Una vez que el gobierno mexicano hubo declarado la caducidad de la concesión “de Garay” (marzo de 1849), el embajador de los Estados Unidos en México, Nathan Clifford, recibió instrucciones de notificar al gobierno mexicano que el estadounidense vería con “justificada insatisfacción” que no se respetaran los derechos de ciudadanos norteamericanos involucrados en el asunto,³⁹ lo que el representante diplomático hizo el 20 de junio siguiente.⁴⁰ Al ser removido Clifford, su sustituto, Robert P. Letcher, quien inició funciones en febrero de 1850, logró la firma de un “Tratado para la protección de la ruta de Tehuantepec”, que sería conocido como Letcher-Gómez Pedraza, el 22 de junio de ese año. Es de notarse que éste, según la versión posterior del Departamento de Estado, “no contenía referencias expresas a la concesión Garay”, pero sí requería de la aprobación de los tenedores del privilegio.⁴¹ El gobierno norteamericano, asesorado por Hargous, reformó este tratado, lo que ocasionó la imposibilidad de llegar a un nuevo acuerdo hasta el 25 de enero de 1851, el cual fue, finalmente, rechazado por el Congreso mexicano el 7 de abril de 1852.⁴² Seis semanas después, el 22 de mayo de ese año, el propio cuerpo legislativo declaró caduca la concesión.

El camino seguido por el entonces gobierno de Mariano Arista fue emitir una ley para lanzar a concurso una nueva concesión (14 de mayo de 1852), el cual fue convocado en junio 29 de ese año. El resultado fue dado el 3 de febrero de 1853. Se había decidido dar el contrato a una empresa de capital “mixto” (mexicano y norteamericano), encabezada por Albert G. Sloo.⁴³

³⁷ *Ibid.*, p. 56.

³⁸ Jorge L. Tamayo, *Benito Juárez. Documentos, discursos y correspondencia*, México, Editorial Libros de México, 1972, v. 3, p. 118.

³⁹ John M. Clayton a Nathan Clifford, 30 de abril de 1849, en Manning, *op. cit.*, p. 28.

⁴⁰ Nathan Clifford al ministro de Relaciones Exteriores, junio 20 de 1849, en Tamayo, *op. cit.*, p. 149-150.

⁴¹ “Memorandum interno para el secretario de Estado sobre el tránsito en Tehuantepec”, *ibid.*, p. 250. El texto del tratado en Manning, *op. cit.*, p. 366.

⁴² *Ibid.*, p. 490.

⁴³ El texto del contrato en Tamayo, *op. cit.*, p. 230-235.

Con el cambio de gobierno en Estados Unidos, en 1853, varió también la política respecto a Tehuantepec. Alfred Conkling había sido nombrado embajador a fines de 1852. Las instrucciones que recibió establecieron que el interés de su país era por una vía interoceánica aunque no necesariamente la de Hargous.⁴⁴ Sin tener instrucciones para ello, Conkling firmó un nuevo tratado con el gobierno mexicano el 21 de marzo de 1853. En él se hacía a un lado el privilegio de Garay y se reconocía la nueva concesión que estaba en manos de A. G. Sloo y compañía. No se sabe si fue por la iniciativa de elaborar un tratado sin haber tenido instrucciones precisas o si fue por influencia de los partidarios de Hargous, pero su firma parece haber sido uno de los motivos de remoción de Conkling. Lo que resulta claro es que el interés del gobierno norteamericano en la concesión de Garay había disminuido.

La discusión sobre el proyecto: el papel de la prensa

El descubrimiento de oro en California, en enero de 1848, hizo para los norteamericanos más apremiante la necesidad de una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico. Se aceleraron entonces los diversos proyectos que tenían ese objetivo. Éstos se podrían clasificar en dos grandes grupos. Uno era el de los ferrocarriles transcontinentales por el interior de los Estados Unidos. El otro el de las rutas que combinaban el viaje por mar y por tierra en territorios extranjeros. La amplia gama de opciones aquí incluidas abarcaba desde la ruta de Corpus Christi, que pasaba por el norte de México, hasta la ruta de Panamá, e incluía las de Veracruz a Acapulco, Tehuantepec y Nicaragua. Dentro de este grupo, fueron las rutas ístmicas las que más atención llamaron de migrantes y empresarios. El deseo de realizar un viaje menos complicado sirvió de aliciente a los primeros. La posibilidad de poseer la llave del comercio con el Pacífico impulsaba los segundos. Esta amplia variedad de opciones desembocó en rivalidades y pugnas entre las diferentes compañías interesadas en un paso interoceánico.⁴⁵

⁴⁴ En su parte medular, las instrucciones del nuevo ministro especificaban que “Debe ud. llevar en mente que el objetivo máximo de este gobierno es la obtención de un derecho de vía por el istmo. Si este objetivo puede ser alcanzado por medio de la concesión de Garay, se podría, haciendo justicia a sus poseedores, preferir lograrlo de esa manera. En ningún momento ejecutará acción alguna que perjudique los derechos contra México emanados de esta concesión; pero si todos los esfuerzos del gobierno por obtener el reconocimiento de esta concesión terminaran en un fracaso, este gobierno no puede permitir que la existencia de un derecho que México se niega a reconocer presente un obstáculo insuperable en la continuación de una empresa en la que todo el pueblo de los Estados Unidos está interesado.” *Senate Executive...*, p. 12-14.

⁴⁵ *Journal of Commerce*, febrero 1852.

La primera de estas rutas en funcionar fue la de Panamá. Nicaragua y el Istmo de Tehuantepec fueron proyectos paralelos. En enero de 1849, casi al tiempo de la llegada de los primeros buscadores de oro a California (febrero 28), se inició una faceta más de la disputa por el control del comercio del Pacífico. En un contexto al parecer altamente receptivo a noticias sobre posibles rutas de comunicación entre ambos océanos, varios diarios norteamericanos describieron las bondades de las diferentes opciones proyectadas para ello. Dos ciudades destacaron por la cantidad de referencias al asunto, Nueva York y Nueva Orleans. Parecía clara en ese momento una diferencia: mientras que la atención neoyorquina se centraba en la ruta vía Panamá,⁴⁶ la atención de Nueva Orleans pasaba vertiginosamente por varias etapas. Al principio parecía no encontrar un foco de atención. El *Daily Picayune*, por ejemplo, en un momento se expresaba favorablemente de la ruta de Corpus Christi.⁴⁷ Ocho días después parecía inclinarse por la ruta de Panamá.⁴⁸ Cinco días más tarde, por fin, se decidía por la ruta de Tehuantepec.⁴⁹ Todo esto sin pasar por alto información sobre el proyecto de Ferrocarril Mississippi-San Francisco⁵⁰ y acerca de la posible construcción de un ferrocarril en Panamá.⁵¹ Es claro que la opción por Tehuantepec la hizo suya el *Daily Picayune* en la segunda quincena de enero de 1849.⁵² Los asuntos a tratar no fueron solamente las bondades de la nueva ruta sino algunos otros relacionados con ella, específicamente la petición al Congreso norteamericano de contratar transporte de correo por ese istmo.⁵³

Al parecer, y hasta donde nuestras fuentes nos permiten ver, el resto de 1849 y prácticamente todo 1850 fue tranquilo en lo que a las manifestaciones de preferencia por una u otra vía interoceánica de la prensa norteamericana se refiere. Si bien las negociaciones con el gobierno mexicano no avanzaban como fuera de desearse, tampoco la empresa, apenas en vías de organización, estaba en condiciones de hacer sentir sus labores, pues aunque el empresario de Nueva Orleans Judah P. Benjamin había hecho un llamado para constituir una compañía que financiara, construyera y administrara la vía de comunicación por Tehuantepec desde octubre de 1849, el proceso de constitución de ésta fue lento. En abril de 1850, Hargous comunicó al secretario de Estado

⁴⁶ *New York Herald*, 2 de enero de 1849, y *Chronicle*, 4 de enero de 1849.

⁴⁷ *Daily Picayune*, 5 de enero de 1849.

⁴⁸ *Daily Picayune*, 13 de enero de 1849.

⁴⁹ *Daily Picayune*, 18 de enero de 1849.

⁵⁰ *Daily Picayune*, 15 de enero de 1849, y 17 de enero de 1849.

⁵¹ *Daily Picayune*, 18 de enero de 1849.

⁵² *Daily Picayune*, 18 de enero de 1849. Sostiene la superioridad de la ruta de Tehuantepec sobre Panamá; también 20 de enero de 1849.

⁵³ *Daily Picayune*, 19 de enero de 1849.

Clayton que la empresa estaba por formarse.⁵⁴ La búsqueda de personalidad jurídica de la misma encontró, además, serios problemas legales, pues el gobernador de Louisiana, Joseph Walker, se negó a convocar a una sesión extraordinaria de la legislatura local con ese fin (*vid. infra*, p, 266). Con el tiempo, la opinión pública de la ciudad de Nueva Orleans llegaría a dividirse en relación con el “proyecto Tehuantepec”.

Esta atención a las diferentes opciones de ruta interoceánica no era un mero recurso para atraer lectores ávidos de noticias sobre las diferentes formas para trasladarse al oeste. También era un medio de legitimar y hacer aceptable al público norteamericano las empresas en desarrollo. En el caso de Tehuantepec, ni siquiera se vislumbraban los conflictos que casi desembocarían en una nueva guerra entre México y los Estados Unidos, cuando los interesados empezaron a querer influir la opinión pública con el fin de hacerse del apoyo del gobierno. De tal forma, ese mismo mes de enero de 1849, el *Sun* de Baltimore sostenía que en México existía un exacerbado sentimiento antinorteamericano y que éste era la causa de una injusticia que se gestaba: la de impedir a los legítimos tenedores de la concesión de Garay hacer uso de ella por la simple razón de que eran estadounidenses.⁵⁵ Cabe hacer notar que por esos mismos días Garay comunicó al ministro mexicano en Washington “que la casa de los señores Hargous y otros ricos comerciantes de Nueva York estaban ya acometiendo con empeño la formación de una compañía que debía encargarse de colonizar el Istmo de Tehuantepec y hacer por él la comunicación de los dos mares”.⁵⁶ Sin embargo, según José Fernando Ramírez, fue hasta febrero de ese 1849 cuando la casa Manning y Mackintosh vendió sus derechos a la Hargous.⁵⁷ Dentro de este poco claro contexto, la prensa pasaría a ser una arma más en la disputa tanto dentro como fuera de los Estados Unidos.

Efectivamente, al calor de los hechos, el gobierno mexicano también cobró conciencia de lo importante que podía ser la prensa para defender su posición. De tal manera, tres años después, el 28 de julio de 1852, el ministro mexicano en Washington, Manuel Larrainzar, comunicó al ministro de Relaciones que *The Republic* de Washington, al que consideraba “órgano de la administración”, había publicado un

⁵⁴ Cfr. “Discurso pronunciado por el Sr. J. P. Benjamin en la Gran Asamblea celebrada el viernes 5 de Octubre de 1849, para tratar sobre el paso de Tehuantepec”, en *El Monitor Republicano*, México, 23 de noviembre de 1849. También Pierce Butler, *Judah P. Benjamin*, Philadelphia, George W. Jacobs & Co., s. f., p. 125.

⁵⁵ *Análisis del dictamen de la Comisión de Negocios Extranjeros del Senado de los Estados Unidos sobre el negocio de Tehuantepec*, Washington, s. e., 1852, p. 38.

⁵⁶ Ramírez, *op. cit.*, p. 68.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 72.

artículo titulado “The Tehuantepec Negotiations”. En él se hablaba de que el paso por Tehuantepec era un “gran objetivo nacional” y de la acción en contra de la concesión Garay, lo que se consideraba como “confiscación de la propiedad de ciudadanos norteamericanos”. Por todo ello, sostenía el ministro, era conveniente refutarlo. El chiapaneco intentó publicar en el mismo periódico, “o en algún otro que quiera admitirlo”, la respuesta para ello preparada. El problema fue “encontrar quien inserte algo en favor de México[, pues ésta] es una empresa harto difícil y costosa”. Asimismo, Larrainzar recomendaba:

Es preciso que allí [en México] la prensa oficial y los demás periódicos se ocupen seriamente del negocio; esto dará a conocer que la opinión es compacta y que hay profunda convicción y es que nada [nos] podrá destruir, mientras no se cambie la naturaleza de las cosas, y la verdad y la justicia sean respetadas en el mundo.⁵⁸

*La discusión sobre el proyecto: la oposición
a la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec*

Al mediar 1850 se presentaron dos hechos importantes que determinarían el curso de la disputa por Tehuantepec. Uno fue el cambio en la cabeza del Departamento de Estado al ocupar ese cargo Daniel Webster en sustitución de John M. Clayton. El otro fue la no aceptación ni por el gobierno norteamericano ni por la opinión pública y gobierno mexicanos del primer tratado Letcher-Gómez Pedraza, con el que se buscaba proteger la ruta (*vid. supra*, p. 259). Ambos hechos marcaron un endurecimiento de las posiciones de los dos países. Esto culminó con el desconocimiento por parte de las autoridades mexicanas de cualquier derecho que reclamara el tenedor de la concesión de Garay y en el rechazo de ciertas pretensiones estadounidenses.⁵⁹ En correspondencia, hubo una cada vez más clara postura del Departamento de Estado en defensa de los intereses de la compañía encabezada por Peter Hargous.⁶⁰ La posición mexicana llegó a quedar perfectamente clara en marzo de 1851, cuando el entonces ministro mexicano en Washington,

⁵⁸ AHSREM, exp. L-E-1606, f. 1.

⁵⁹ Lacunza a Letcher, 23 de octubre de 1850, en Manning, *op. cit.*, p. 373.

⁶⁰ De hecho, según Webster, la negociación norteamericana del tratado se había conducido desde un principio “no tanto para asegurar la neutralidad de la comunicación... sino para proteger a los norteamericanos que tenían la concesión...” Rippey, *op. cit.*, p. 507. Dentro de esa perspectiva, la carta de Webster a Letcher del 24 de agosto de 1850 era muy dura. En ella, el secretario de Estado amenazaba con que “los “Estados Unidos verán como un agravio nacional” el que México no aceptara el tratado. Manning, *op. cit.*, p. 62 y 63.

Luis de la Rosa, explicó que para el gobierno mexicano eran diferentes el tratado negociado con el gobierno de los Estados Unidos y la concesión de Garay.⁶¹

En esta situación, al terminar el primer trimestre de 1851, los esfuerzos de la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec parecían tener el apoyo de buena parte de la opinión pública de Nueva Orleans. El 12 de abril de ese año el panorama empezó a cambiar. Ese día apareció en el *Delta* de dicha ciudad (que siempre funcionó como diario incondicional de los empresarios) una carta de su enviado en la expedición Barnard, comisionada por la empresa de Benjamin y Hargous para explorar la ruta por el istmo mexicano. En ella se hacía del conocimiento público la inseguridad del proyecto al relatar que el Senado y el gobierno mexicanos habían declarado “nulo y sin valor” el decreto de Salas que había prorrogado la vigencia de la concesión de Garay en 1846.⁶² Hasta entonces, los voceros de la compañía habían sostenido ante la opinión pública norteamericana que la concesión en la que basaban sus esfuerzos era algo incuestionable. Según el biógrafo de Judah P. Benjamin, Pierce Butler, a partir de ese momento, pero sobre todo después de que Barnard y sus acompañantes fueron expulsados de México por las autoridades mexicanas, “El tenor de la prensa de Nueva Orleans se hace menos esperanzador o, de plano, se convierte en hostil”.⁶³

Tal vez esta expresión sea algo exagerada, pero fue muy claro que en Nueva Orleans se formó una corriente de opinión contraria a la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec. Hay que aclarar que atacar a la empresa no significaba, necesariamente, tener una posición favorable a México. Más bien se trataba de una actitud profundamente crítica hacia las acciones realizadas por Hargous, Benjamin y compañía.

Poco más de un mes después de haber sido dados a conocer los problemas para el reconocimiento de los derechos de la Tehuantepec Railroad Co., el *True Delta* de Nueva Orleans hizo manifiesta la actitud que lo caracterizaría en relación con el problema: repudio a los quehaceres de la compañía del Ferrocarril de Tehuantepec y de su presidente,

El Sr. J[udah] P[hilip] Benjamin,⁶⁴ [quien] tiene la buena o mala suerte de estar identificado en forma prominente con proyectos misteriosos: [...] no dudamos que él, como agente del Sr. Hargous, [...] desee vehemen-

⁶¹ Luis de la Rosa a Daniel Webster, 7 de marzo de 1851. *Ibid.*, p. 381-383.

⁶² Butler, *op. cit.*, p. 128.

⁶³ *Ibid.*, p. 129.

⁶⁴ “Indudablemente el judío norteamericano más importante del siglo XIX.” Y esto a pesar de que “no existe registro alguno de su pertenencia a alguna sinagoga ni de que apoyara ninguna causa u organización judía”. *Encyclopaedia Judaica*, Jerusalem, Ketter Publishing

temente el beneficio de su ciudad adoptiva por medio de la promoción de la ruta de Tehuantepec; pero nos quejamos de los movimientos emprendidos por él, en tanto que son poco usuales, extraños y sumamente sospechosos.⁶⁵

A partir de ese momento, el *True Delta* se fue radicalizando en su posición, hasta que llegó a ser calificado de “istmófobo” por el *Courrier*, también de Nueva Orleans.⁶⁶

Uno de los instrumentos utilizados por los detractores de la compañía formada por Hargous en Nueva Orleans fue el de desenmascarar “las artificiosas invenciones á que han recurrido Mr. Hargous y sus agentes [*sic*], para conservar viva la idea de que su proyecto gozaba en esta ciudad del apoyo del pueblo”. Entre ellas ocupaban principalísima posición

las premeditadas falsedades que han circulado por la prensa en esta fracción de los Estados-Unidos, con respecto á las negociaciones establecidas entre nuestro gobierno y el de México, en las cuales, según tenemos entendido, no han sido reconocidos de modo alguno, ni Mr. Hargous ni su especulación.⁶⁷

Así, a lo largo de toda la discusión, los argumentos del *True Delta* se centraron en las personalidades de Benjamin y Hargous, señalando lo cuestionable de su proceder y recalcando los perjuicios que su acción traía para los ciudadanos de Nueva Orleans. Se hablaba, fundamentalmente, de que éstos serían estafados en aras de financiar una empresa que tenía, sobre todo, miras y ambiciones políticas. Así, se hicieron usuales expresiones como ésta:

No cabe la menor duda de que [Har]gous y sus agentes de esta ciudad han determinado... empren[der el] modo de embrollar la cosa de [tal manera] que nuestra República se vea nuevamente enredada en dificultades [con] nuestro indiscreto y débil ve[cino].⁶⁸

House, s. f., v. 4, p. 527. “El único genio en el gabinete confederado”, dirá otro de sus biógrafos. Robert Douthat Meade, “The Relations Between Judah P. Benjamin and Jefferson Davis: Some New Light on the Working of the Confederate Machine”, en *The Journal of Southern History*, 1939, v. 5, p. 469.

⁶⁵ *True Delta*, 18 de mayo de 1851. *Apud* Butler, *op. cit.*, p. 129-130.

⁶⁶ Butler, *op. cit.*, p. 130.

⁶⁷ *True Delta*, 18 de abril de 1852.

⁶⁸ *True Delta*, 10 de julio de 1851, en AHSREM, L-E-1604. Los corchetes introducen palabras que buscan hacer cabalmente inteligible el texto y que no son legibles en el original consultado. Este mismo diario se lanzó en contra de Hargous nuevamente en abril de 1852, acusándolo de estafa y engaño al tratar de ocultar que la concesión Garay había sido declara-

Los ataques no pararon en los dos empresarios, sino que se proyectaron hasta el secretario de Estado, Daniel Webster, a quien se acusaba de querer beneficiar a “su amigo” Hargous y de pretender orillar a México a una guerra en la que, decía el *True Delta*, el Sur no participaría.⁶⁹

Tal vez esta actitud se pueda explicar por dos razones. La primera, la simple competencia por una ruta rentable. En este caso estaría un grupo de ciudadanos de Nueva Orleans que pedían al Congreso federal una subvención para el transporte de correos vía Veracruz-Acapulco y que calificaba de “engañifa” el caso Tehuantepec.⁷⁰ La segunda razón: enemistad política. El *True Delta* estaba asociado con el Partido Demócrata⁷¹ y había sido crítico constante de las actividades de Benjamin.⁷² En cambio, éste tenía una militancia whig. Ésta le llevó a la legislatura estatal en 1842, a la convención constitucional del estado en 1844-1845, a ser elector de Zachary Taylor en la contienda por la presidencia en 1848 y a la senaduría por Louisiana en 1852.⁷³ Tal vez esta misma situación pudiera ser una razón para entender la negativa del gobernador Walker, demócrata, a convocar a la sesión extraordinaria de la legislatura con el fin de dar personalidad jurídica a la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec. El gobernador llegó a sostener en su informe de enero de 1852 que consideraba perjudiciales a Louisiana las negociaciones de esa empresa.⁷⁴

da nula por el gobierno mexicano y que la empresa ya había sacado 3 500 000 dólares a ciudadanos de Nueva Orleans (*True Delta*, 18 de abril de 1852. *Apud El Universal*, 8 de mayo de 1852). Todavía en 1853, este diario calificaba al caso de Tehuantepec como “una inescrupulosa manipulación de acciones, que se originó en un fraude y que se ha desarrollado en México y los Estados Unidos como una mera especulación...” *True Delta*, 25 de febrero de 1853, en AHSREM, L-E-1604.

⁶⁹ *Apud La Unión*, julio de 1851. Consultado en AHSREM, exp. L-E-1604. El *True Delta* se expresó en contra del proyecto de Benjamin y Hargous en otros artículos: 31 de julio de 1851, en donde se habla de la concesión Garay calificándola de muy generosa (Butler, *op. cit.*, p. 121); 16 de abril de 1852, “The Tehuantepec Scheme”; 17 de abril de 1852, “The Tehuantepec Treaty with Mexico” [official], en donde presenta una copia textual del tratado; 18 de abril de 1852, que es particularmente virulento y en donde encontramos expresiones como ésta: “lamentaríamos de todas veras el que la diplomacia de la República se identificase con los proyectos personales de hombres que por espacio de muchos años han estado ocupándose en esas asquerosas empresas mercantiles de que la República vecina (México) ha sido una constante y desamparada víctima” y “Poco les importa á Mr. Hargous y á sus socios el bienestar de Nueva Orleans y su prosperidad futura; de lo que sí les importa, es embaucar á los hombres cándidos y liberales”.

⁷⁰ *Weekly Picayune*. *Apud El Universal*, 28 de agosto de 1852.

⁷¹ Butler, *op. cit.*, p. 121.

⁷² *Ibid.*, p. 136.

⁷³ Su profunda identificación con las causas del sur (fue uno de los primeros que abogaron por la secesión una vez electo Lincoln y llegaría a ser procurador general, secretario de Guerra y secretario de Estado de la Confederación) lo llevó a convertirse en demócrata en 1856.

⁷⁴ *El Pelayo*, 21 de enero de 1852. *Apud El Universal*, 18 de febrero de 1852.

Al parecer, el mero peso doctrinario o de plataforma política no es suficiente para explicar este antagonismo hacia Benjamin y Hargous. Al finalizar el gobierno de Millard Fillmore y durante los primeros meses de la administración de Franklin B. Pierce (fines de 1852 y principios de 1853), algunos órganos de expresión demócrata hicieron del apoyo a la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec una bandera. Así, en agosto de 1852, la *Democratic Review* censuraba al gobierno whig “entre otras cosas, por permitir que ciudadanos estadounidenses, a pesar de estar involucrados en una compra pública y privada [defiance of public and private purchase], sean echados de Tehuantepec”.⁷⁵ Además, en ese mismo órgano se sostenía que la plataforma demócrata implicaba “expansionismo y una política vigorosa tanto en relación con el Istmo de Tehuantepec como Panamá”⁷⁶

La respuesta tal vez pueda encontrarse en una combinación de factores: militancia partidista y competencia empresarial. Conocemos varios casos claros de esta combinación. Uno el de gente vinculada con los intentos filibusteros tan de moda en el Nueva Orleáns de la época, otro el de nuestro viejo conocido Thomas H. Benton y, uno más, el de un oscuro comerciante judío-norteamericano establecido en Veracruz.

En el caso de los filibusteros y de quienes los respaldaban, entre otros el *True Delta*, la fobia hacia Benjamin sería perfectamente explicable, pues éste, que era empresario azucarero y ferrocarrilero además de ser uno de los mejores abogados de Nueva Orleáns, trabajó para la fiscalía en el juicio contra el general John Henderson al principiarse en 1851. El caso era de suma importancia para aquellos ciudadanos de Nueva Orleáns involucrados en ese tipo de empresas. “El meollo del asunto no era la participación [de Henderson] en la expedición de [Narciso] López, sino el verdadero fondo, significado y aplicación de la Ley de Neutralidad de 1818 en el incidente...”⁷⁷ La participación de Benjamin en el caso bien pudo atraerle serias enemistades.

Por su parte, Benton llegó a constituirse en uno de los principales antagonistas de la compañía de Tehuantepec. José Fernando Ramírez se encargó de difundir en México la carta que el ex senador enviara a su electorado (*constituents*) con el fin de desprestigiar a la empresa.⁷⁸ Si bien sus argumentos implicaban algunas consideraciones de orden

⁷⁵ Rippy, *op. cit.*, p. 525.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 526.

⁷⁷ Charles L. Dufow, *Gentle Tiger. The Gallant Life of Roberdeau Wheat*, Baton Rouge, Louisiana University Press, c. 1952, p. 55. También Butler (*op. cit.*, p. 180-185) se refiere al caso. Un tratamiento más amplio del fenómeno del filibusterismo de la época se puede encontrar en el artículo de Lorena Careaga en este volumen.

⁷⁸ Ramírez, *op. cit.*, p. 874-884.

moral, manifestaba su opinión motivado por la necesidad de defender “el establecimiento de comunicaciones entre el río Mississippi y el océano Pacífico, en la línea central de San Luis y San Francisco”, que estaba en peligro de “ser sacrificada a la vía rival de Tehuantepec”.⁷⁹ La rivalidad entre las rutas es evidente.⁸⁰ Un instrumento de Benton en esta lucha fue su diario, el *Missouri Democrat*.⁸¹

El otro caso es el de Jonás P. Levy, quien el 29 de enero de 1850 solicitó al gobierno mexicano un “privilegio exclusivo” para “establecer la comunicación entre los dos océanos”.⁸² Si bien nunca llegó a obtener la concesión, su proyecto llegó a ser una interesante propuesta de desarrollo nacional mexicano⁸³ que llamó la atención de algunos grupos de opinión en Veracruz y Oaxaca.⁸⁴ En vista del papel que él mismo asumió de defensor de México en los Estados Unidos, lo que le llevó a enviar consejos al presidente Arista y a publicar notas en contra de los “nefastos planes de Hargous” (no se ha podido encontrar ninguna de ellas, pero él alegó haberlo hecho), este persona-

⁷⁹ *Ibid.*, p. 874.

⁸⁰ El *Sun* de Baltimore intentará combatir las ideas de Benton al sostener que primero se debe hacer el paso por Tehuantepec y luego el transcontinental. *Baltimore Sun*, 22 de septiembre de 1852. También *Weekly Picayune*, 11 de noviembre de 1852.

⁸¹ En donde, haciendo referencia a la renuncia a su calidad de extranjeros que el gobierno mexicano había exigido a los poseedores de la concesión, llegó a expresar “...que sería conveniente hacer averiguaciones para determinar si el sr. Benjamin ‘quien firma su correspondencia con el sr. Webster en calidad de Presidente del Consejo Directivo’ de la Compañía de Tehuantepec, es en verdad un ciudadano de los Estados Unidos o de México”. Butler, *op. cit.*, p. 132.

⁸² *El Universal*, 26 de octubre de 1850.

⁸³ Jonás Levy a su excelencia el señor ministro de Relaciones, 26 de octubre de 1852, en AHSREM L-E-1608, f. 11 a 14. En la parte medular de su comunicación, el comerciante avencindado en Veracruz sostenía que “Desde ahora se puede asegurar que la República quedará descentralizada aumentando en valor y prosperidad las tierras inmediatas al istmo mientras irán perdiendo uno y otra las provincias en proporción de su alejamiento. Para anticipar el golpe e impedir esos transtornos en la fortuna es posible establecer rápidas comunicaciones entre el istmo y las provincias ya fomentadas. Eso para conseguir este objeto que una parte de las utilidades en la obra principal se destine a crear un Banco cuya misión será fomentar vías de comunicación entre el nuevo centro y los puntos importantes de la República.”

⁸⁴ Ver *El Eco del Comercio* de Veracruz, 13 de octubre de 1850, en *El Universal*, 26 de octubre de 1850; *El Eco del Comercio*, 28 de octubre de 1850, en *El Universal*, 5 de noviembre de 1850; *El Eco del Comercio*, 15 de noviembre de 1850, en *El Universal*, 6 de diciembre de 1850; *El Universal*, 29 de diciembre de 1850; *El Eco del Comercio*, 22 de diciembre de 1850, en *El Universal*, 30 de diciembre de 1850; *El Eco del Comercio*, en *El Universal*, 11 de enero de 1851; *El Eco del Comercio*, 24 de enero de 1851, en *El Universal*, 30 de enero de 1851; *La Crónica*, de Oaxaca, 1 de febrero de 1851, en *El Universal*, 10 de febrero de 1851; *El Eco del Comercio*, 21 de febrero de 1851, en *El Universal*, 28 de febrero de 1851; *El Eco del Comercio*, 14 de marzo de 1851, en *El Universal*, 20 de marzo de 1851; *El Defensor del Pueblo*, de Orizaba, 16 de febrero de 1851, en *El Universal*, 24 de abril de 1851; *El Universal*, 3 de mayo de 1851 y 14 de mayo de 1851.

je pudo haber tenido más importancia de la que hasta ahora se le ha otorgado, al menos como catalizador de un sentimiento contrario a los afanes de Hargous y socios. En opinión de Robert P. Letcher, de Daniel Webster y del Departamento de Estado, nuestro comerciante llegó a tener un papel significativo en la disputa diplomática, pues según ellos sus esfuerzos fueron parte de los obstáculos que impidieron la ratificación del tratado Letcher-Gómez Pedraza de 1851.⁸⁵ La motivación que Levy esgrimía al actuar como lo hacía era la intención de “nuestro partido el Demócrata” de impedir el abuso del gobierno whig. Líneas más abajo manifestaba a Arista su esperanza de que “ya hubiera firmado su concesión”.⁸⁶

Dentro del proceso de negociaciones, un incidente sirvió para mostrar hasta qué punto la rivalidad entre las empresas norteamericanas podía determinar esfuerzos y posturas. Éste se inició con la carta que el presidente mexicano, Mariano Arista, enviara a su contraparte, Millard Fillmore, en abril de 1852, en respuesta a la que éste le enviara “prescindi[endo] de la ceremonia de la correspondencia diplomática” y en el momento de ruptura de las negociaciones por el tratado “de protección a la ruta”.⁸⁷ En esencia, lo que Arista proponía era lo mismo que el gobierno mexicano había sostenido hasta ese momento ante su contraparte norteamericana: olvidarse de la concesión Garay y abrir la posibilidad de que otra compañía hiciera la obra sobre bases diferentes. El efecto de este intercambio, por cierto, pudo haber hecho variar el rumbo de la disputa si el presidente norteameri-

⁸⁵ Carta de Daniel Webster a Robert P. Letcher, 31 de enero de 1852, en Manning, *op. cit.*, p. 109. Paul Neff Garber, *The Gadsden Treaty*, Gloucester, Mass., Peter Smith, 1959, p. 52. James Morton Callahan, *American Foreign Policy in Mexican Relations*, New York, Cooper Square Publishers, Inc., 1967, p. 200. William Hunter, “Memorándum interno para el secretario de Estado sobre el tránsito en Tehuantepec a mediados de 1853”, en Jorge L. Tamayo, *op. cit.*, t. III, p. 252. Webster decía que los esfuerzos que se estaban haciendo por lograr la aprobación del gobierno mexicano del tratado Letcher-Gómez Pedraza habrían estado en condiciones de ser coronados por el éxito de no ser por haber recibido “fuego por la espalda”, refiriéndose a la acción de Levy. Por el contrario, el *New York Herald* expresó su convicción de que el proyecto de éste sólo era una pista falsa con la que el gobierno mexicano intentaba distraer a Letcher. *New York Herald*, 18 de marzo de 1852. *Apud* “Affairs in Mexico”, en *Daily Picayune*, 28 de mayo de 1852.

⁸⁶ “El objetivo principal de mi visita a esta capital [Washington] —decía al presidente mexicano Mariano Arista— es vencer los nefastos planes de José de Garay y sus compinches en el asunto de Tehuantepec. Ellos están en esta ciudad dialogando con el Hon. Daniel Webster, tramando planes para hacer de Tehuantepec un asunto político en beneficio de los *Whigs*, algo que nuestro partido, el Demócrata no permitirá.” Thomas [sic] P. Levy a Mariano Arista, 7 de noviembre de 1851, en Manning, *op. cit.*, p. 439.

⁸⁷ Las cartas de Fillmore y Arista en Tamayo, *op. cit.*, v. III, p. 218-225. La notificación de la ruptura en la carta de José Fernando Ramírez a Robert P. Letcher, 6 de abril de 1852, en Manning, *op. cit.*, p. 486-489. La carta de Arista también *ibid.*, p. 493-498.

cano hubiera tenido más interés e injerencia en el asunto. Su posición al escribir a Arista era de temor a que “muy pronto llegue el día en que por [el problema de la concesión Garay] se turben las relaciones de armonía” entre los dos países. Ante la respuesta del mexicano, quien reclamaba, entre otras cosas, “el agravio que se hace a México, negándole en la práctica lo que se le concede en la teoría, conviene a saber, el derecho de aprobar o reprobar libremente el Tratado...”, el presidente norteamericano comunicó a Webster que, “Al decidir entrar en tratos con ella, ciertamente concedimos que esa nación tenía el derecho ya fuera de aceptar o de rechazar el tratado”, idea que iba mucho más allá de lo que el secretario de Estado, el ministro Letcher o la Comisión de Relaciones del Senado norteamericano estuvieron dispuestos a aceptar.⁸⁸

Ante la carencia de información precisa acerca del contenido de este intercambio epistolar, los rumores brotaron como hongos en la prensa. Así, se llegó a decir que Arista pidió a Fillmore apoyo para hacerse dictador. Se decía que ofrecía a cambio reconocer a Hargous y aceptar las modificaciones del artículo XI del Tratado de Guadalupe (en el que se asignaba a los Estados Unidos el papel de guardián de la frontera ante las depredaciones de los “indios bárbaros”) que pedían los estadounidenses.⁸⁹

Lugar principal en esta parte de las discusiones lo tomó el *New York Herald*, diario identificado como demócrata, antiadministración whig y vinculado con los intereses de Cornelius Vanderbilt.⁹⁰ Fundamental en su alegato es un artículo reproducido por *El Universal* de México el 3 de julio de 1852.⁹¹ Ahí, el diario neoyorquino rompió lanzas contra algunos defensores de la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec, como el *Courrier* y otros que habían publicado notas con informaciones falsas pues, sostenía, “es evidente que [lo] han hecho con el fin de alucinar al público, y de procurar oscurecer el asunto de manera que no se comprenda su verdadero resultado”.

A ojos del articulista, los fines de esta mala información no podían ser otros que la especulación. Por ello exclamaba:

⁸⁸ Millard Fillmore a Daniel Webster, Washington, 20 de mayo de 1852, en Frank H. Severance (ed.), *Millard Fillmore Papers. Vol. 1*, ed. facs., New York, Kraus Reprint Co., 1970, p. 365.

⁸⁹ Primera referencia al asunto en *El Universal*, 21 de junio de 1852. Posteriormente *El Universal*, 11 de agosto de 1852. Tomado del *New York Herald*, a su vez del *Trait d'Union* del 5 de junio de 1852.

⁹⁰ Rippy, *op. cit.*, p. 524.

⁹¹ “Carta del presidente Arista al presidente Fillmore”, en *El Universal*, 3 de julio de 1852.

Si el camino de Tehuantepec es de verdadero valor, constrúyase bajo las mismas bases que el de Panamá,⁹² contando con los legítimos productos que su construcción proporcionará para su mantenimiento, y no con inmensos terrenos cuyo efecto sería elevar por algún tiempo las acciones de la compañía y hacerlas después bajar.

El *Herald* aprovechó la ocasión para atacar al secretario de Estado:

Es ridículo suponer que el pueblo de los Estados Unidos sostendrá el sistema belicoso del Sr. Webster hacia México, en el asunto de Garay. Puede convenir a las miras de aquel señor el procurar hacer un capitalito de guerra... pero los hostiles manifiestos del Sr. Webster son muy al estilo del ilustre Clayton para excitar mucho ardor patriótico, mientras que la idea de forzar a México a ratificar un tratado que tiene por objeto establecer lo que a lo sumo es dudoso derecho, participa demasiado de aquella diplomacia de “la bolsa o la vida”, para convenir a este ilustrado siglo.

Extrañas palabras para un diario que se había caracterizado por su militancia expansionista y que había llegado a sostener que los Estados Unidos gobernarían a México antes de muchos años.⁹³

Existió otro sector de la opinión pública que se mostró contrario a la empresa y, éste sí, favorable a la posición oficial mexicana. Fue la prensa hispanoparlante de Nueva Orleans. Diarios como *La Unión de todos los Pueblos Hispanoamericanos* y *El Pelayo* se manifestaron en algún momento por la defensa de los derechos mexicanos, y argumentaron, además, la corrupción y mala fe de la Compañía de Tehuantepec.⁹⁴ Ilustrativo de esto fue el artículo de *El Pelayo* del 16 de abril de 1852, en donde decía que

[se] asesta un golpe de muerte a esa compañía... [que] está trabajando en esta ciudad [de Nueva Orleans] a despecho de la justicia y de tantas decepciones como ha sufrido y sufrirá si pretende seguir en el absurdo proyecto de querer ocupar aquel istmo.

⁹² De los arreglos para hacer rutas transistmicas, el más liberal era el de Panamá, que no obligaba a un monopolio sobre la vía de comunicación. El derecho de paso en Nicaragua, que era el de Vanderbilt, sí era exclusivo de la compañía que lo detentaba. Las características del caso panameño fueron aprovechadas por el magnate de las comunicaciones en 1853 para hacer competencia a la compañía a la que él mismo había vendido sus derechos en Nicaragua. Mack, *op. cit.*, p. 191.

⁹³ *New York Herald*, enero de 1852, en AHSREM, exp. L-E-1608.

⁹⁴ En enero de 1852, *El Pelayo* calificó al ferrocarril de Tehuantepec como “disparatada empresa” (*El Universal*, 15 de febrero de 1852). En febrero, *El Pelayo* y el *Journal of Commerce* dan noticia de que el gobierno mexicano no dará el paso por Tehuantepec y que Benjamin “embrollará” el asunto en el Congreso (*El Universal*, 22 de febrero de 1852). *El Pelayo*, 10 de abril de 1852. “La mojiganga de Tehuantepec”.

La información contenida en ese texto no era otra cosa que un resumen de la *Memoria instructiva...* publicada por el gobierno mexicano para exponer al mundo sus razones en la disputa.⁹⁵ Esta actitud de *El Pelayo* no quiere decir, por otra parte, que fuera incondicional de los mexicanos. Así, en marzo de 1852, se había hecho eco de una de las acusaciones más frecuentes en contra de México y lo había acusado de corrupción.⁹⁶

Por su parte, *La Unión* publicó en julio de 1852 varios artículos en los que hacía una valoración de las posiciones de diferentes publicaciones. Vale la pena seguirle la pista por unos momentos. Según *La Unión*, el *Delta*, era “el más rabioso y exaltado de los órganos de la Compañía Ferrocarrilera de Tehuantepec”. El *Picayune* era considerado como “órgano oficial” de la misma, pues “se asegura que algunos de [sus] propietarios [...] están interesados en la cuestión de Tehuantepec por haber tomado gran número de acciones”. *El Crescent*, siempre según *La Unión*, “en cierto grado goza de la reputación de órgano semioficial del Gobierno federal pero que por su inconsistencia y volubilidad se considera por muchos como indigno de semejante favor”. El *Commercial Advertiser* de Nueva York era calificado de “partidario del gabinete actual”. El *Courrier* de Louisiana, sostenía el diario hispanohablante, “no ejerce influjo alguno en la opinión por considerarlo el más insignificante de los que se publican en esta ciudad”. El ataque a este diario no paraba ahí, pues, continuaba *La Unión*, “no ha hecho más que seguir como mula de recua al [...] *Delta*”. El *National Intelligencer* de Washington era reputado órgano de la administración whig, en otras palabras, de la Compañía del Ferrocarril.⁹⁷

Elementos para explicar esta posición podríamos encontrarlos en otro lado. Aunque no era impreso en los Estados Unidos, el *Diario de la Marina*, de La Habana, puede ayudarnos en esta tarea. Si hemos de creer al cónsul mexicano en la capital cubana, ése era el periódico más acreditado de aquella ciudad, y, en él, “la indudable justicia que a México asiste se pone con vigor en claro, así como se manifiesta por su causa las más vivas simpatías”. Aquí puede estar expresada la que po-

⁹⁵ *El Pelayo*, 16 de abril de 1852. Cfr. Ministerio de Relaciones Exteriores mexicano, *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 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 aquél hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de la América del Norte*, México, Tipografía de Vicente G. Torres, 1852.

⁹⁶ Aquí se habla con optimismo de la posible confirmación del privilegio de Garay por parte del gobierno mexicano y alega que sería absurdo que México negara los derechos del gobierno de Estados Unidos. (*El Universal*, 28 de marzo de 1852).

⁹⁷ *La Unión*, recorte de periódico en AHSREM, exp. L-E-1608.

dríamos pensar era la lógica rectora de esos diarios impresos en español: “todos conocen que la causa ahora ventilada es la de los intereses comunes de nuestra raza”.⁹⁸ En esta lógica, *El Pelayo* reclamaría en febrero de 1853 que la ruta por Tehuantepec ya habría sido construida si los Estados Unidos, “no se hubieran imaginado llamados por la divinidad (en su boca es el destino) á la posesión de la América toda, cual nueva tierra de promisión”.⁹⁹

Cabría hacer notar que, cuando se consideran las actitudes de los diferentes países hispanoamericanos al respecto, resalta la paradoja de que, al mismo tiempo que México, Nicaragua y Panamá buscaban ansiosamente ser la sede del paso interoceánico y por lo tanto buscaban adelantarse a los que consideraban “sus rivales”, en sus respectivas negociaciones con el gobierno norteamericano lanzaban miradas a lo obtenido por sus congéneres. De esta manera, el tratado firmado entre los Estados Unidos y la Nueva Granada en 1846 (ratificado en 1848), que garantizaba la soberanía y neutralidad del territorio por el que pasaría la vía interoceánica, se convirtió en el modelo deseable para Nicaragua y México. En estos dos últimos casos, los estadounidenses rechazaron tal posibilidad. Cuando el enviado norteamericano a Nicaragua, Elyja Hise, consiguió un tratado con características semejantes, el Ejecutivo estadounidense ni siquiera consideró enviarlo al Senado para su ratificación. Ante las demandas mexicanas en el mismo sentido, el Departamento de Estado alegó que el caso neogranadino había sido una excepción en la política exterior de su país.

Las opiniones a favor de la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec

Además del *Picayune*, otros diarios de Nueva Orleans fueron utilizados como voceros de la Compañía de Tehuantepec: el *Delta*, el *Crescent*, el *Courrier* y el *Commercial Bulletin*. Fuera de esa ciudad, el *Sun* de Baltimore y el *National Intelligencer* se manifestaron de manera sistemática en defensa de los intereses de la empresa de Hargous y Benjamin. Los argumentos no eran ni muchos ni muy variados.

⁹⁸ Buenaventura Vivó al secretario de Relaciones, 30 de agosto 1851, AHSREM, exp. L-E-1608. Algunos otros diarios expusieron, en forma no sistemática, algo que podría interpretarse como simpatía por los mexicanos. En febrero de 1852, el *Journal of Commerce* sostiene que los problemas en Tehuantepec se deben a rivalidades entre empresas de comunicación en el Pacífico y a la corrupción mexicana.

⁹⁹ “El Negocio de Tehuantepec”, *El Pelayo*. No tenemos fecha precisa de este artículo, pero debió ser publicado entre el 12 y el 22 de febrero de 1853. AHSREM, L-E-1603, f. 19.

Uno de ellos, que podríamos llamar secundario en la prensa pero que influyó en el curso de las negociaciones diplomáticas, fue una pretendida intervención inglesa en el asunto. La documentación diplomática norteamericana mencionaba la interferencia en la querrela de algún poder extraño, refiriéndose específicamente a Inglaterra. La prensa favorable al negocio manejó este temor. Este argumento se encuentra por primera vez cuando, justamente, se iniciaba la presión sobre México con amenazas de guerra (*vid. infra*, p. 282). El *Delta*, 10 de julio de 1851, exigió que el gobierno hiciera valer los derechos norteamericanos en México, pues de otra manera Inglaterra podría establecer su protectorado allí.¹⁰⁰ De hecho, se alegaba, los ingleses ya habían hecho un ofrecimiento en ese sentido. De la misma manera, en un “*Address to the people of the United States*”, Benjamin señalaba que influencias “siniestras” habían sido ejercidas por alguna nación extranjera en contra de su proyecto.¹⁰¹

La idea fue retomada con más fuerza a mediados de 1852. En junio-julio de ese año, cuando se armó el gran chisme por el intercambio epistolar entre los presidentes Arista y Fillmore, el *Courrier* y el *Enquirer* sostuvieron que “... México prevé la contingencia de una guerra; pero descansa en el auxilio del gobierno inglés para sostenerla”.¹⁰² El 14 de septiembre siguiente, el *Picayune* reprodujo una nota de *Daily News* de Londres en la que se planteaba la posibilidad de una propuesta multinacional para Tehuantepec.¹⁰³ El 12 de noviembre, el mismo *Daily Picayune* invocó la Doctrina Monroe en contra del *London Spectator*. Por último, el *Chronicle* y el *New York Evening Post* hicieron referencia a un proyecto inglés en el Istmo de Panamá.¹⁰⁴

De haber tenido cierta traza de ser verdad, la amenaza inglesa seguramente habría sido vista con gran alivio por los mexicanos. Una de sus cartas en el conflicto fue intentar obtener el apoyo de las potencias extranjeras en lo que ellos creían era una causa justa. Dentro de esta racionalidad entró la publicación de los diferentes alegatos acerca de Tehuantepec por el Ministerio de Relaciones Exteriores mexicano.¹⁰⁵

¹⁰⁰ *Delta*, 10 de julio de 1851.

¹⁰¹ Butler, *op. cit.*, p. 130.

¹⁰² Robert P. Letcher a Daniel Webster, 4 de enero de 1852, en Manning, *op. cit.*, p. 453. “General Observations relative to the Tehuantepec Route and the Garay Grant”, *ibid.*, p. 136. Butler, *op. cit.*, p. 130. “Carta del presidente Arista al presidente Fillmore” (traducción del *New York Herald*), en *El Universal*, 3 de julio de 1852.

¹⁰³ *El Universal*, 8 de octubre de 1852.

¹⁰⁴ *El Universal*, 20 de noviembre de 1852.

¹⁰⁵ *Memoria instructiva...* y Ramírez, *op. cit.*

Asimismo estuvo el planteamiento solicitando apovo al gobierno francés, que no encontró respuesta alguna.¹⁰⁶

Cabría aquí aclarar, además, que si bien los ingleses nunca mostraron demasiado interés por *construir* el paso siempre mantuvieron su atención puesta en el asunto. Sus esfuerzos parecen haber estado encaminados, más bien, a presionar para *obtener beneficios* en una obra que no les resultaba fundamental. Desde 1825, George Alexander Thompson, enviado oficial de su majestad británica en Guatemala, al hablar de la intención de la casa Barclay & Co. de “abrir una comunicación por agua entre los dos mares por el lago de Nicaragua”, explicaba que “la infortunada crisis monetaria paró estos planes y casi ha paralizado todo proyecto ventajoso o productivo en la América del Sur”. Líneas más adelante, el agente inglés expresaba que “dicha empresa... no puede ser ya de ninguna particular trascendencia para nosotros...” Así, a pesar de la recurrente presencia de inversionistas británicos (y de los esfuerzos personales de algunos representantes de su majestad británica) en proyectos transístmicos, no pareció existir un interés definido de la Foreign Office por lograr el paso para Inglaterra. La creación del protectorado en la Mosquitia (c. 1840) y la extensión de sus fronteras hasta San Juan del Norte (1847-1848), lograda con el apoyo de naves británicas, fueron los pasos indispensables para tener una posición negociadora sólida ante los Estados Unidos. Es claro que una vez logrado el tratado Clayton-Bulwer (19 de abril de 1850), con el que se logró el compromiso de garantizar la neutralidad del paso, los británicos perdieron interés en el bienestar de sus protegidos, al grado de que no los defendieron cuando San Juan del Norte fue arrasado por los norteamericanos en 1854.¹⁰⁷

Tal vez la parte más importante de la argumentación favorable a la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec caminaba en un sentido diferente al de las discrepancias con México. El principal medio para legitimar y lograr apoyo para la empresa fue tratar de justificar la formación de un sistema de comunicaciones que hiciera de Nueva Orleans la dueña del comercio norteamericano y mundial. Interesante llamado en la que

¹⁰⁶ “Comunicación reservadísimo de José Ramón Pacheco, embajador de México en Francia, al Ministro de Relaciones Exteriores de Francia”, 24 de octubre de 1853, en Lilia Díaz, *Versión Francesa de México. Informes diplomáticos (1853-1858)*, 4 v., México, El Colegio de México, 1963, v. I, p. 77.

¹⁰⁷ Thompson, *op. cit.*, p. 93. Cfr. Mary Wilhelmine Williams, *Anglo American Isthmian Diplomacy, 1815-1915*, Washington-London, American Historical Association, Oxford University Press, 1916. Particularmente las p. 39-52, 62-64, 72, 80-82, 92 y 184. Una versión distinta de este fenómeno en Virgilio Rodríguez Beteta, *La política inglesa en Centroamérica durante el siglo XIX*, Guatemala, Centro Editorial José Padilla Ibarra, Ministerio de Educación Pública, 1963, 243 p.

era la cuarta ciudad en población y el segundo puerto comercial del país, pero que vislumbraba ya la pérdida de esos lugares; esto debido a la reestructuración que en ese momento sufrían los flujos comerciales en Estados Unidos. El intercambio mercantil, que tradicionalmente se había movido de norte a sur, lo hacía ya de este a oeste gracias a la expansión territorial y a la creación de rutas de comunicación en ese sentido.¹⁰⁸

Esta idea de revitalizar la posición comercial de Nueva Orleans fue planteada por Benjamin desde octubre de 1849 y seguía vigente en enero de 1852. Al presentar el proyecto la primera ocasión, Benjamin había expresado que

... no puede negarse que ésta es la empresa más grandiosa y más noble que jamás se ha proyectado. Solamente al considerar sus extensivos [*sic*] é incalculables beneficios, al pensar en el engrandecimiento que ha de dar al comercio en general, hace regocijarse el alma, y la imaginación se recrea de antemano en el hermoso cuadro que presenta el porvenir. Por ahí pasará el comercio del mundo entero; —ese camino ha de servir para que se afiancen los lazos de amistad y armonía entre las distintas naciones del globo. Y al propio tiempo será para nuestro país y el pueblo de nuestra república, un manantial inagotable de riquezas y prosperidad: los Estados que la forman se verán más ligados y sus intereses serán sostenidos mutuamente por esa vía de comunicación. También nuestra ciudad, la floreciente y comercial Nueva Orleans, se hallará en el centro del comercio del mundo, —a pocos días de navegación de la gran ruta que ha de servir de paso para la China, las Indias orientales y las Islas del Pacífico. Entonces Nueva Orleans será la metrópoli del mundo comercial.¹⁰⁹

En la segunda ocasión, el empresario planteó ante la *Southwestern Railroad Convention* la necesidad de unir Norte y Sur por medio del Ferrocarril de Jackson y continuarlo vía Tehuantepec. La idea era que

Esta línea del ferrocarril [Jackson, conocido hoy como el Central de Illinois] llegará a Nueva Orleans, pero no terminará allí como ruta de viaje. Esta línea nos lleva derecho por el Golfo de México a la angosta lengua de tierra que divide el Pacífico del Atlántico, en donde la naturaleza ha derramado todas las bendiciones de clima y suelos, en donde aun ha achicado las colinas como si a propósito marcara el camino para un ferrocarril.¹¹⁰

¹⁰⁸ David L. Cohn, *New Orleans and its Living Past*, Boston, Houghton and Mifflin Company, 1951, p. 21.

¹⁰⁹ “Discurso pronunciado...”, *El Monitor Republicano*, 23 de noviembre de 1849.

¹¹⁰ Butler, *op. cit.*, p. 126.

La idea de armar una red sureña de comunicaciones estaba íntimamente ligada con la promesa de riquezas casi infinitas, producto del comercio con Asia:

y cuando cruzamos el Istmo —continuaba Benjamin— ¿qué es lo que encontramos frente a nosotros? ¡el oriente! Su comercio ha sido el hueso en más de una lucha sangrienta. Su comercio construye imperios en los países sobre los que fluye, y cuando a ellos se les priva de él, quedan como bolsas vacías, inútiles, sin valor. Ese comercio pertenece a Nueva Orleans.¹¹¹

La presentación de este mundo de ilusión servía, además, para plantear una demanda a la ciudadanía de Nueva Orleans: de apoyos financieros adecuados para la magnitud de la empresa. Así, en abril de 1852, el *Commercial Bulletin* de esa ciudad, al hablar de los acuerdos del Consejo Permanente de la Compañía de Tehuantepec, expresaba que

La gente de Nueva Orleans, de hecho la de todo el valle del Mississippi, tiene un enorme interés en el éxito de este proyecto, y debería, por lo tanto, secundar, sostener e impulsar con celo, generosidad y cordialidad, los esfuerzos del comité en la realización de este gran y prometedor proyecto, que ofrece resultados tan gloriosos al desarrollo comercial, crecimiento y riqueza del gran emporio sureño, y a la región aledaña al Mississippi.¹¹²

En su oportunidad, el *Picayune* también se expresó en favor de crear un sistema sureño de comunicaciones.¹¹³ Al parecer, este planteamiento resultaba atractivo aun para algunos detractores de la empresa. El mismo *True Delta* se manifestó en favor de la constitución de ese sistema.¹¹⁴ Todo lo cual nos conduce a pensar que en la concepción del paso por Tehuantepec existió un fuerte espíritu regionalista. Fred Rippy expone esta idea y arguye la importancia que se da al asunto en la convención de Nueva Orleans en 1852 y en otras “tres convenciones sureñas más del período de la pre-guerra”.¹¹⁵ Por su parte, en 1856,

¹¹¹ *Ibid.*

¹¹² *Commercial Bulletin*, 12 de abril de 1852. “Tehuantepec Railroad Company”. También el discurso de Benjamin ya citado.

¹¹³ “Tehuantepec”, en *Daily Picayune*, 15 de abril de 1852.

¹¹⁴ “No sentimos —decía el *True Delta*— nosotros el numerario que han invertido y algunos habitantes generosos de esta ciudad, para costear los trabajos del reconocimiento del istmo de Tehuantepec: [...] este gasto es útil, decimos, porque demuestra al mundo la practicabilidad de una empresa que para los Estados-Unidos es de una importancia nacional, y cuya realización habrá de exigir tarde o temprano su comercio.” 18 de abril de 1852.

¹¹⁵ Rippy, *op. cit.*, p. 504-505.

Walter Nicol, presidente de la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec, sostuvo sin ambages que “Nada hay que complete con más certeza la independencia del Sur del Norte que esta vía”.¹¹⁶ En 1858, Aaron V. Brown, funcionario de la Oficina de Correos del gobierno norteamericano, calificaba la ruta de Tehuantepec como “la más deseable” para el Sur.¹¹⁷ La participación de Benjamin tanto en las empresas para crear ese sistema como en el gobierno de la confederación permiten reforzar este planteamiento.

Aquí cabría hacer algunas consideraciones. Junto al diseño expreso de crear el sistema sureño de comunicaciones, está la actividad de gente del “norte” involucrada en el asunto. La obra en sí era considerada útil “...aun cuando redunde en beneficio especial de ciertos individuos que desde nuestros Estados del Norte especulan con México, á quienes ningunos vínculos ligan con Nueva-Orleáns, ni tienen interés alguno en su prosperidad”, sostenía el *True Delta*.¹¹⁸

Destacan en este sentido dos casos. El primero es el de Peter A. Hargous, que parece ejemplar. Este empresario era originario de Pennsylvania y su casa comercial tenía asiento en Nueva York.¹¹⁹ Su apuesta en relación con el paso interoceánico se decidió, empero, por Tehuantepec, la ruta eminentemente sureña. Esto tal vez se pueda explicar porque era propietario de una línea de vapores que viajaba a Veracruz y fungía como representante en los Estados Unidos de L. S. Hargous and Company, propiedad de un hermano suyo, que tenía como sede esa misma población. Esa empresa era, por cierto, una de las casas comerciales más importantes del puerto jarocho,¹²⁰ lo que le daba vínculos en la región lo suficientemente importantes como para pensar en sacar provecho de ellos. No parecen interesarle a Hargous los otros istmos, que estaban siendo ocupados por otras compañías. Si es cierto que desde 1847 Hargous ya tenía interés por Tehuantepec, el hecho contrasta con que la empresa de Aspinwall, la Pacific Mail Steamship Co., creara derechos en Panamá en abril de 1848 y que, por su parte, la

¹¹⁶ “Circular”, en *Daily Picayune*, 27 de julio de 1856.

¹¹⁷ Aaron V. Brown a William H. English, mayo 24 de 1858, en *Senate...*, p. 61.

¹¹⁸ *True Delta*, 18 de abril de 1852.

¹¹⁹ Garber, *op. cit.*, p. 45-46, y Ramírez, *op. cit.*, p. 68.

¹²⁰ La casa Hargous, además, era agente financiero de los gobiernos norteamericano y mexicano. Fue la encargada de recibir los pagos de la convención de reclamaciones establecida entre ambos gobiernos en 1843. Su importancia en el puerto puede ser medida por la cantidad, tamaño, diversidad, calidad y procedencia de los embarques que recibía. A esa compañía se consignaban productos belgas, ingleses, norteamericanos y franceses. Textiles de lujo, conservas, maquinaria, herramientas, relojes y mercería son algunos de los productos que comercializaba. Véase *El Universal*, 1850, enero 20; 1850, enero 28; 1850, febrero 3, 1850, febrero 28; 1850, marzo 5; 1850, marzo 15; 1850, marzo 24; 1850, marzo 26; 1850, abril 9; 1850, mayo 1; 1850, mayo 5; 1850, mayo 12; 1850, junio 7; 1850, junio 27.

compañía de Vanderbilt, la American and Atlantic Pacific Ship Canal Company firmara contrato con el gobierno nicaraguense en 1849.¹²¹

El otro caso es el de Daniel Webster. Pocos políticos norteamericanos del siglo XIX gozan de una fama tan buena como él entre los pensadores latinoamericanistas de nuestro siglo.¹²² La oposición al expansionismo y a la esclavitud que expresó al iniciar la guerra con México permiten identificarlo con los ideales políticos “norteños”. Si a eso agregamos su militancia en favor de los aranceles que servían para proteger la industria textil del Norte tenemos elementos suficientes para pensar que no tendría por qué existir en él ningún interés por fortalecer un “sistema de comunicaciones sureño”. A esto podemos agregar que él votó junto con William H. Seward y varios otros en favor del Tratado Clayton-Bulwer al mediar 1850.¹²³ Fue Webster, sin embargo, el principal apoyo de la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec, aun pasando por encima de los deseos de su jefe, el presidente Millard Fillmore, de cuya correspondencia se deduce que él no estaba en disposición de presionar demasiado a México con el fin de “complacer los deseos o la codicia de ninguna compañía privada”.¹²⁴ El apoyo del secretario de Estado resultó importante al grado de que, en algún momento de dificultad, Benjamin esgrimió ante su junta directiva la conveniencia de tenerlo.¹²⁵

La identificación de Webster con los Hargous es tal que ese fue uno de los argumentos de los enemigos de la vía de Tehuantepec en el Senado. Más de una boca lo acusó de velar en demasía por los intereses de una corporación privada. Algunos miembros del Senado norteamericano criticaron el que Peter Hargous tuviera capacidad para decidir los ajustes que el Departamento de Estado había solicitado que se hicieran al tratado pactado con México en 1851.¹²⁶ El senador de Nueva

¹²¹ Cfr. Gerstle Mack, *op. cit.*, p. 138, y William O. Scroggs, *Filibusteros y financieros, la historia de William Walker y sus asociados. Apud* Carmen Collado, *Nicaragua*, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, Universidad de Guadalajara, Nueva Imagen, 1988, p. 63.

¹²² Por ejemplo, José Vasconcelos, al cuestionar el proyecto panamericano en la década de los veinte, sostenía que los países latinoamericanos habían perdido la “entusiasta simpatía por el país de Franklin y Webster”, uno en el que se creaban valores morales. Rubén Ruiz Guerra, “Protestantismo y Panamericanismo, una relación ambigua”, en Roberto Blancarte (coord.), *Cultura e identidad nacional*, México, Fondo de Cultura Económica, 1994, p. 283.

¹²³ Huberich, *op. cit.*, p. 10.

¹²⁴ Millard Fillmore a Daniel Webster, Washington, Julio 19 de 1851, en Severance, *op. cit.*, p. 347-348.

¹²⁵ Butler, *op. cit.*, p. 131. También ver el juicio de Rippey en este sentido, *op. cit.*, p. 525. Lo que no le salvó en algún momento de la crítica de los partidarios de la empresa. En el *Picayune* del 8 de septiembre de 1852 se comenta que la política de Webster es ambigua.

¹²⁶ Véase en Ramírez, *op. cit.*: William H. Seward, “Discurso...”, p. 901, y John P. Hale, “Discurso pronunciado en el Senado de los Estados Unidos, el 15 de febrero de 1853, por..., Senador de Nuevo Hampshire”, en p. 935.

Hampshire John P. Hale, además, al criticar las relaciones de los enviados norteamericanos con la casa Hargous, señaló que

cuando se envía de aquí un Ministro, luego que llega a la frontera mexicana se apodera de él Mr. Hargous [Luis], a cuya mesa come y bajo cuyo techo duerme; teniéndose y considerándose, menos como el representante de nuestro gobierno, que como una especie de *attache* de Mr. Hargous.¹²⁷

Ciertamente los Hargous estaban cerca de los representantes del gobierno norteamericano, comandados entonces por Webster.

Para intentar explicar por qué Webster se impuso la tarea de defender encarnizadamente el privilegio de Garay existen varias razones. La que reflejaría una mayor preocupación por los intereses de su nación era que “esta concesión otorgaba privilegios mucho mayores que aquellos que procuró obtener el Sr. Trist y, si México hubiera ratificado el tratado Letcher-Gómez Pedraza, se habrían obtenido dichos privilegios sin ningún costo para el gobierno” norteamericano.¹²⁸ Una segunda podría ser que por ese medio, al igual que por varios otros, como su cambio de actitud frente a posibles restricciones legales a la esclavitud y sus alegatos por la unión, buscaba hacerse de fuerza suficiente para llegar a la presidencia. Pero no se pueden descartar, además, fuertes intereses personales.

De todos conocida era la inhabilidad de Webster para controlar sus gastos, de tal manera que para el periodo que nos interesa vivía sumergido en deudas. Esta característica le había llevado a emprender algunos negocios particulares además del ejercicio de la abogacía, cuando no era funcionario público o representante popular. La mejora de su propiedad en Marshfield fue uno de ellos.¹²⁹ La especulación en tierras en el medio oeste, otro.¹³⁰ Al parecer ninguno de éstos resolvió sus problemas y, por el contrario, le colocó aún más en manos de los amigos que le prestaban dinero. Cuando Zachary Taylor llegó a la presidencia, Webster fue marginado de las esferas del poder político, al grado de no poder siquiera conseguir una colocación para uno de sus hijos, aun contando con el apoyo del influyente William H. Seward. Como resultado, sostiene Merrill D. Peterson, el “Divino Daniel” se refugió en Marshfield durante el verano, en donde “veía que las aguas

¹²⁷ *Ibid.*, p. 935.

¹²⁸ “Memorándum interno...” *Apud* Tamayo, *op. cit.*, p. 252. Callahan, *op. cit.*, p. 190. Manning, *op. cit.*, p. 136.

¹²⁹ *Cfr.* Merrill D. Peterson, *The Great Triumvirate. Webster, Clay, and Calhoun*, New York-Oxford, Oxford University Press, 1987, p. 386-387.

¹³⁰ Véase el artículo sobre Webster en el *Dictionary of American Biography*.

de sus deudas no retrocedían un ápice y *hacia votos de hacerse rico en el negocio de las reclamaciones mexicanas*".¹⁵¹

Otra parte de esta misma faceta surgió con la muerte de Taylor y el ascenso a la presidencia de Fillmore. En ese momento la estrella política de Webster se encendió de nuevo y fue llamado para fungir como secretario de Estado. El privilegio le implicaba, empero, un enorme costo. El abandono de sus tareas como abogado representaba un significativo descenso en sus ingresos. La solución que a este problema encontraron personas cercanas a él fue el levantamiento de una colecta de 45 000 dólares que se le entregarían a Webster para compensarle la pérdida.¹⁵² Si bien, al parecer, no se logró reunir toda la cantidad prevista, este procedimiento trajo como consecuencia una acusación a Webster de que la selección de los bancos que se encargaron del último pago de la compensación a México (acordada en las negociaciones de paz de 1848) se guió por el criterio de su agradecimiento a sus banqueros. El asunto no pasó a mayores en la Cámara de Representantes, ni en la historiografía, pero tal vez habría que profundizar más en su estudio para aclarar la actitud del político de Nueva Hampshire respecto a Tehuantepec.¹⁵³

En aquel momento, el principal argumento a favor de la empresa fue la acusación de injusticia y violencia ejercida por el gobierno mexicano.¹⁵⁴ Para fundamentar este punto de vista se publicaron varios artículos en los que se hacía una síntesis del problema con el fin de "demostrar" que, en el peor de los casos, el gobierno mexicano actuaba con dolo y en el mejor con ineptitud. Esta posición se perfiló claramente en los meses inmediatos posteriores a que el Congreso mexicano declarara nula e inexistente la concesión de Garay (22 de mayo de 1851). Entre julio y agosto siguientes, Benjamin se entrevistó con Webster e hizo publicar en Nueva Orleans su *Address to the people of the United States*, en el que "relata la historia de la concesión de Garay y hace un

¹⁵¹ Peterson, *op. cit.*, p. 451. El subrayado es nuestro. "When he again stared at the unreceding waters of debt and vowed to get rich in the Mexican claims business."

¹⁵² Se habla de que el salario anual del secretario de Estado era de \$ 6 000 dólares, mientras que la práctica del derecho le producía a Webster \$ 17 000 al año. *Ibid.*, p. 480.

¹⁵³ *Ibid.*

¹⁵⁴ *Delta*, "Violento proceder del gobierno megicano [sic]", 6 de julio de 1851. *Picayune*, 6 de julio de 1851, "Nuestras relaciones con México", en el que se queja por expulsión de México de los exploradores de la compañía. El *National Intelligencer* de Washington publicó los días 25 y 26 de julio de 1851 notas sobre Tehuantepec. El 26 reproduce el contrato entre Garay y el gobierno mexicano y presenta la versión norteamericana de los hechos. Por su parte, el *New York Times* habla del derecho de Hargous y de la "injusticia del gobierno mexicano, basado sólo en odio a los norteamericanos". Éste es el "tono general de la prensa en EEUU", según *El Universal*, 7 de junio de 1852.

alegato irrefutable de su validez”.¹³⁵ También, el 9 de agosto aparecieron en el *Picayune* y el *Delta* historias del asunto.¹³⁶

El dolo tenía sus raíces, a decir de los voceros de Benjamin y Hargous, en un fuerte sentimiento antinorteamericano que existía en México.¹³⁷ Como consecuencia casi lógica de esta posición, la exigencia era que el gobierno estadounidense obligara a su contraparte a mantener su buena fe y a respetar los compromisos contraídos. Otro argumento utilizado con frecuencia era que México estaba sumido en la anarquía.¹³⁸ De la conjunción de estas dos “razones” se derivaban dos inferencias lógicas. Por un lado, la convicción de la conveniencia del uso de la fuerza, con la consiguiente presión al gobierno de Fillmore para que la ejerciera, y la amenaza a los mexicanos de que ese uso podía ser consecuencia de su resistencia. Por el otro, el manejo de la idea de absorber al país vecino.¹³⁹

En un principio, las amenazas no se plantearon de manera tan directa. Se prefería el camino de hacer alusiones no excesivamente veladas a la posible consecuencia de resistir ante las demandas norteamericanas. El *Courrier* lo decía así el 10 de julio de 1851:

en el estado actual de las cosas, la verdad nos obliga a reconocer que debe suspenderse desde ahora, todo lo que tiene relación con este proyecto, por la parte de las personas que lo habían emprendido, si no se

¹³⁵ *Loc. cit.*, nota 99.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 124. Que esta opinión influenció la actitud de la diplomacia norteamericana en el asunto se puede ver en Robert P. Letcher a José Fernando Ramírez, 2 de abril de 1852, en Manning, *op. cit.*, p. 484. Más adelante, los días 6, 13 y 16 de agosto de 1852, *The Republic* de Washington publicó una historia de las “Tehuantepec Negotiations”. Ver *supra* nota 56.

¹³⁷ En el “Address...” se habla de una “envidia peculiar” de los mexicanos en contra de los estadounidenses. Butler, *op. cit.*, p. 130. El *New York Times* habla del derecho de Hargous y de la “injusticia del gobierno de México, basado sólo en odio a los norteamericanos”, *apud El Universal*, 7 de junio de 1852.

¹³⁸ El *Commercial Advertiser*, de Nueva York, anunciaba sólo dos posibilidades para México: el despotismo o la anarquía, y en cualquier caso desmembramiento del país, “lo que no conviene ni a México ni a los Estados Unidos”. 7 de julio de 1852. El *Courrier* y el *Journal of Commerce* alegaban que el gobierno mexicano era una mera sombra y que debía cumplir sus compromisos. *Apud El Universal*, 29 de julio de 1852. El *Daily Picayune* del 14 de noviembre de 1852 habla de estado de anarquía en México y exige un arreglo “conforme a las justas bases de anteriores concesiones y arreglos”.

¹³⁹ El *Crescent* del 7 de julio 1852 sostiene que México será absorbido y que la construcción en el Istmo servirá para acelerar el progreso. Por su parte, el *Daily Picayune* del 9 de julio de 1852 pide el refuerzo de acciones militares en contra de México en un artículo llamado significativamente “Mexican misconduct”. El *Daily Delta* del 20 de diciembre de 1852 critica la tibieza de la administración de Fillmore y pide mano dura del siguiente gobierno ante México. El *Daily Crescent* del 25 de enero de 1853, en un artículo denominado “Revolución en México”, plantea que la solución es la absorción completa. El *New York Herald* sostiene en enero de 1852 que los Estados Unidos gobernarán a México antes de muchos años. AHSREM, expediente L-E-1608.

quiere atizar entre ambas repúblicas una guerra parecida a la que Roma hizo a Cartago.¹⁴⁰

Por su parte, el *National Intelligencer* publicó el 26 de julio el contrato entre Garay y el gobierno mexicano y, al concluir su artículo, planteaba:

Aquellos que, ya sea por consideraciones de orden público o privado, están impacientes ante cualquier retraso en la ejecución de este proyecto grandioso, denuncian con voz atronadora al gobierno mexicano, pero confiamos en que ellos esperarán el resultado de la negociación con plena confianza de que aquel gobierno mantendrá incólume su palabra, y que el nuestro hará todo lo que al respecto le incumba para proteger los derechos de nuestros ciudadanos.¹⁴¹

Conforme avanzó el problema, la posición de los belicosos se fue haciendo más dura. El 12 de abril de 1852, el *Commercial Bulletin* de Nueva Orleans, al resumir los acuerdos del Consejo Permanente de la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec, concluía que:

Confiamos en que el gobierno no permitirá a las autoridades mexicanas la práctica de cualquier acto de expoliación en contra de esta compañía, tales como anular la concesión de Garay, o permitir que sus accionistas sean privados de cualquier derecho legal y apropiado que de ella emane. Los intereses del público, y no menos el curso de la justicia, exigen que esta compañía reciba protección y que, de ser necesario, se hable ante las autoridades mexicanas con un lenguaje firme, decidido e inequívoco. El pueblo apoyará al Sr. Webster totalmente en cualquiera que sea el curso que su superior sabiduría pueda establecer como el más adecuado para proteger los derechos y los intereses de los ciudadanos estadounidenses, quienes ven con confianza en él a quien no permitirá que esos derechos sean violados impunemente.¹⁴²

En este tenor, al mediar 1852, y frente a la evidente resistencia de Fillmore para ejercer la violencia en contra de México,¹⁴³ la presión para llegar a una solución militar de la disputa se hizo más clara. El 9 de julio,

¹⁴⁰ *Apud La Unión*, s. f., en AHSREM, L-E-1608. Curiosamente el planteamiento se realiza por las mismas fechas que el presidente Fillmore manifestaba a Webster su oposición a “ver a la nación envuelta en una guerra contra México”. *Loc. cit.*

¹⁴¹ *National Intelligencer*, 26 de julio de 1851, en AHSREM, expediente L-E-1608.

¹⁴² “Tehuantepec Railroad Company”, en *Commercial Bulletin*, 12 de abril de 1852.

¹⁴³ “Estoy un poco temeroso —dijo el presidente a Webster el 20 de mayo—, por lo que el presidente Arista me comunica en su carta, de que el sr. Letcher fue más allá de lo que se tenía previsto al amenazar al gobierno mexicano con la interrupción de nuestras relaciones pacíficas en caso de que esa nación no ratificara el tratado.” Millard Fillmore a Daniel Webster, 20 de mayo de 1852, en Severance, *op. cit.*, p. 365.

el *Daily Picayune* pidió acciones militares en contra de México.¹⁴⁴ En el Senado, la Comisión de Relaciones Exteriores así lo planteó.¹⁴⁵ Ante la falta de decisión del Congreso y del Ejecutivo al respecto, el *Daily Delta* criticó la tibieza de la administración de Fillmore y pidió al siguiente gobierno mano dura contra México.¹⁴⁶ Y éste fue el nuevo camino emprendido: la presión al próximo gobierno de Franklin B. Pierce para endurecerse con México con el fin de que éste no pretendiera tomar el pelo a los Estados Unidos.¹⁴⁷ Por ello, según el *Picayune*, el *affaire* de Tehuantepec “deberá ser una de las primeras preocupaciones de la nueva administración”.¹⁴⁸ Sin embargo, la jugada no resultó como se esperaba.

El principio del fin de la primera etapa de negociaciones

La Comisión de Relaciones Exteriores del Senado, presidida por el senador James M. Mason, de Virginia, emitió a fines de 1852 un dictamen en el que prácticamente no quedaba otra salida que la declaración de guerra a México.¹⁴⁹

El alegato en contra de este dictamen fue hecho por dos congresistas nortños: William H. Seward, de Nueva York, y John P. Hale, de Nueva Hampshire. Participaron también en la disputa nuestro conocido Thomas H. Benton, de Missouri, y Benjamin E. Green. En general, los argumentos de los cuatro eran semejantes: no era correcto hacer una guerra a un país débil por un motivo, al menos, dudoso. Se ponía en duda tanto la legalidad como la vigencia de la concesión Garay y sus sucesivos traspasos. Se dudaba, además, de la justicia del reclamo de un paso interoceánico por parte de los Estados Unidos.

Además de esos argumentos que podríamos llamar “idealistas”, había algunos muy materiales que ellos mismos reconocían. Ya conocemos los de Benton (*vid. supra*, p. 267-268). Por su parte, Seward (quien

¹⁴⁴ “Mexican misconduct”, en *Daily Picayune*, 9 de julio de 1852.

¹⁴⁵ El 31 de agosto 1852 el *National Intelligencer* publicó el dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado, presidido por el senador Mason, y la propuesta del senador Brooke, presentados en el Senado el día anterior (*El Universal*, 8 de octubre de 1852). El *Picayune* informó después que en esos documentos se hacía la propuesta de romper relaciones con México si no se reconocía la concesión Garay (*El Universal*, 25 de septiembre). Al ver el curso de las discusiones en el Senado, el *Picayune* publicó el texto de la resolución el 22 de diciembre.

¹⁴⁶ *Daily Delta*, 20 de diciembre de 1852.

¹⁴⁷ *Daily Picayune*, 21 de enero de 1853.

¹⁴⁸ Marzo de 1853. *Apud* Rippy, *op. cit.*, p. 526.

¹⁴⁹ El texto del dictamen se encuentra en Ramírez, *op. cit.*, p. 867-873, y *The Daily Picayune*, 22 de diciembre de 1852. El mismo *Picayune*, 24 de diciembre de 1852, informa cómo el Senado ha tratado el asunto y critica los argumentos de Benton.

en algún momento de su discurso tocó fibras sensibles de sus compatriotas al decir que el privilegio de Garay implicaría, tarde que temprano, la absorción de México por parte de los Estados Unidos y, si eso, la posibilidad de que los norteamericanos llegaran a ser gobernados por seis millones de indios), alegaba la necesidad de establecer primero “una comunicación entre Nueva Orleans, Washington y Nueva York en el Atlántico y San Francisco en el Pacífico”, que no fuera “por océanos abiertos a todas las naciones, ni por un territorio extranjero... sino por tierra y dentro de nuestro propio territorio”. Y esta comunicación como el eje de un sistema que posibilite a la vez de que esté fundado en el fomento de “la agricultura, la minería, la industria, dentro de nuestros propios dominios...”¹⁵⁰ A manera de respuesta, la Compañía de Hargous alegó por boca de sus ingenieros que “La ruta de Tehuantepec es, de todas las rutas propuestas del Atlántico al océano Pacífico, la verdadera ruta americana. Es la ruta que está completamente dominada por nuestras posesiones en el Golfo de México y no señoreada por ninguna de las posesiones inglesas, cualquiera que sea”.¹⁵¹

Esta argumentación presagiaba cambios importantes en la actitud del gobierno de los Estados Unidos en relación con el caso. Según Fred Rippy, la administración de Pierce mostró una indiferencia “sorprendente” ante el caso de Tehuantepec.¹⁵² Es cierto que el presidente señaló en su discurso de toma de posesión que, “De hecho, no se habrá de ocultar que nuestra actitud como nación y nuestra posición en el globo terráqueo contemplan como eminentemente importante para nuestra protección la adquisición de ciertas posesiones que no se encuentran en nuestra jurisdicción”,¹⁵³ expresión que el *New York Herald* pudo interpretar como una referencia a Tehuantepec, “cuya posesión es vista por el presidente como sumamente importante para los intereses comerciales de los Estados Unidos”.¹⁵⁴ Lo cierto es que a partir de ese momento la presión diplomática sobre México, en relación con este asunto, disminuyó. El nuevo embajador, James Gadsden, no recibió en sus instrucciones orden alguna en relación con la concesión Garay.¹⁵⁵ Sin embargo, el mensajero que

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 914 (primera referencia).

¹⁵¹ Williams, *op. cit.*, p. 169.

¹⁵² Rippy, *op. cit.*, p. 526.

¹⁵³ *Apud* David. M. Potter, *The Impending Crisis. 1848-1861*, New York, Harper Torchbook, 1976, p. 182.

¹⁵⁴ Corresponsalía fechada el 18 de marzo de 1853, en *The New York Herald*, en AHSREM, L-E-1603, f. 11.

¹⁵⁵ De hecho sus instrucciones señalaban que no debía permitir que las negociaciones que tenía entre manos, relativas a la adquisición de tierras para construir una ruta de ferrocarril por territorio continental estadounidense, fueran obstaculizadas por el asunto. William L. Marcy a James Gadsden, 6 de enero de 1854, en Manning, *op. cit.*, p. 157.

portaba sus instrucciones secretas, Christopher Ward, quien estaba vinculado con la compañía de Hargous, incluyó algunas “de su cosecha”, pidiendo se tratara el asunto. El resultado de esto fue que esas reclamaciones fueron tomadas en cuenta, al grado que la aprobación en el Senado norteamericano del tratado resultante estuvo sujeta a las pugnas entre los partidarios de la concesión Garay y de la concesión Sloo, pero la acción subsecuente del presidente no concedió igual importancia al asunto.

Ese cambio de postura en el Ejecutivo norteamericano fue causado, al parecer, por la “creciente y abrumadora popularidad de las rutas proyectadas para ser construidas por completo en el interior del territorio estadounidense”, circunstancia que había influido en Pierce de tal manera que en su mensaje anual de 1853 expresó que las rutas por el interior de los Estados Unidos demostrarían ser más prácticas que cualquiera de las de los istmos.¹⁵⁶ Y esto a pesar de que la competencia entre las diferentes opciones por el interior del país se encontraba en esos momentos estancada. Las razones de ello residían en la poca fuerza relativa de cada una de las empresas, en la mezcla en el asunto de otros dos factores: la cuestión de la esclavitud y los derechos y las obligaciones de los estados respecto de la federación en el proceso de concesión y construcción de ferrocarriles.¹⁵⁷

En relación con México, el resultado de esta nueva actitud fue el cambio de interés diplomático de defender a Hargous-Benjamin hacia la negociación de un espacio para una ruta interna: la compra de la Mesilla lograda por Gadsden, hombre íntimamente ligado a un proyecto sureño de comunicaciones por medio de una ruta interior.¹⁵⁸ Así, el *National Intelligencer*, que en algún momento había defendido encarnizadamente a la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec, al comentar el Tratado de la Mesilla sostuvo que la concesión de Garay era “una operación de agiotaje con la que nada tenemos que hacer... Es un negocio entre México y los concesionarios, en que no deben mezclarse los Estados Unidos”.¹⁵⁹ O sea que la nueva administración estadounidense defendía la misma posición que el gobierno mexicano había manejado a lo largo de las negociaciones con Webster.

¹⁵⁶ Rippey, *op. cit.*, p. 526.

¹⁵⁷ Potter, *op. cit.*, p. 150-152.

¹⁵⁸ Aquí cabría preguntarse qué había en la mente del Ejecutivo cuando enviaba a un ministro vinculado con un proyecto de comunicación y sus instrucciones con un mensajero que lo estaba al proyecto rival. ¿Era solamente ignorancia de los nexos de negocios que tuvieran sus enviados o era jugar cubriendo todas las posibilidades sin decirlo expresamente? La relación entre Gadsden y Ward y los resultados de su gestión se analizan con más profundidad en el trabajo de Marcela Terrazas incluido en este volumen.

¹⁵⁹ *National Intelligencer*, 3 de febrero de 1854, en AHSREM, expediente L-E-1604, f. 1-6.

Habría un par de circunstancias que se deben tomar en cuenta para explicar ese desinterés. La ruta por Panamá empezó a funcionar regularmente en 1850. Es decir, el transporte a través del istmo se organizó de tal manera que, a partir de ese año, el trayecto se pudo recorrer sin demasiados contratiempos. Además, por esas fechas se firmó el contrato para la construcción del ferrocarril por ese mismo lugar. Como consecuencia, la construcción de la vía y la adaptación de puertos en una y otra costas, si bien con problemas muy serios, avanzaba con firmeza. Por otro lado, la ruta de Nicaragua empezó a funcionar regularmente en 1851, y con grandes ventajas sobre sus rivales, pues el trayecto se hacía, en gran medida, por agua. El problema de la comunicación interoceánica estaba resuelto aunque fuera de manera provisional. Por su parte, la ruta de Tehuantepec sólo pudo funcionar con regularidad a partir de 1856. Además, esta etapa de la comunicación ístmica puede ser reputada como una época de oro para las compañías que regentearon esas rutas, pues las tasas de ganancia que recibían eran extremadamente elevadas. No sería extraño que se pensara ya entonces en abatir los costos de ese transporte ofreciendo, además, estímulos al crecimiento de la economía en el interior del país. En contraste, las naciones en las que se ubicaban las rutas transístmicas nunca vieron realizado su anhelo de encontrar en el desarrollo del comercio mundial la llave para su progreso. A pesar de todo su esplendor, esta “época de oro” no sobrevivió a la inauguración del ferrocarril transcontinental en 1869.

Conclusiones

El crecimiento norteamericano de los años 1840-1850 no se circunscribió al ámbito territorial. Junto a la reestructuración regional, y por ende política, del país, se presenció también un proceso de acelerado desarrollo económico que se manifestó en un impresionante crecimiento del comercio. Ante esto, las relaciones norteamericanas con el exterior asumieron la defensa de proyectos que permitieran vincular de una mejor manera, más fácil y económica, al país y sus expectativas.

Dentro de este contexto se dio una embestida diplomática, empresarial y especulativa sobre los istmos latinoamericanos. En ella se vio de manera clara que, en Estados Unidos, los intereses regionales se vincularon con los partidistas y con los empresariales con el fin de articular sistemas de comunicación que respondieran a los intereses particulares en esos tres diferentes ámbitos. A nuestro juicio, el eje de esta articulación fueron los vínculos personales y políticos formados alrededor del afán de lucro. El papel de políticos de alto nivel con una

posición regional y política claramente definidas en un sentido al parecer opuesto a esas definiciones nos muestra el grado al que esta circunstancia se desarrolló. Esto pudo ser posible debido al grado de libertad que en el desempeño de sus tareas pudieron ejercer en un momento determinado los encargados de hacer la diplomacia.

Ahora bien, el hecho de que estos vínculos existieran no quiere decir que no hubiera “juego” para que las empresas interesadas presionaran en la búsqueda de mejores posiciones en la lucha por la obtención de favores y ventajas. Entró aquí el papel de la prensa y su significado como orientador de la opinión pública. El somero análisis que hemos hecho de las expresiones de ciertos sectores de la prensa norteamericana de la época nos hace ver de una manera muy clara hasta qué grado operó la relación de los tres factores mencionados. Por ejemplo, la ubicación de un proyecto definido en una región determinada no garantizó, por sí solo, el apoyo del lugar, ni canceló el interés por el mismo desde regiones distintas. De la misma manera, la coincidencia de posiciones políticas o partidistas, como puede ser el caso de la “plataforma demócrata” en favor de una posición firme acerca de Tehuantepec, no aseguraba ni impedía una actitud u otra frente a los asuntos. Era la combinación de cualquiera de esos dos factores, si no es que de los dos, con el afán de lucro lo que daba un sentido al asunto.

De la misma manera, en ese momento la diplomacia norteamericana ya no tenía un rival de la misma talla. La única nación que le podría haber hecho contrapeso, que era Inglaterra, ya había dejado el campo. Y si no lo había hecho totalmente, era para ganar posiciones que le permitieran usufructar los logros de los demás. Al parecer, el único freno verdadero que existió a los designios norteamericanos fueron los cambios en los intereses de quienes controlaban su propia diplomacia. De tal manera, si bien se podría decir que la defensa mexicana de sus derechos alcanzó el éxito (es claro que la concesión Garay no se hizo efectiva), esto fue más un resultado del abandono de la reclamación efectuada debido a que ya no resultaba útil y a que su principal defensor, Daniel Webster, ya no podía hacerla valer.

FUENTES CONSULTADAS

FUENTES PRIMARIAS

Fondos documentales

Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, expedientes L-E-1601 a L-E-1609.

Biblioteca Nacional, Fondo Reservado, Colección Lafragua.

Colecciones documentales impresas

MANNING, William R., *Diplomatic correspondence of the United States. Inter American Affairs. 1831-1860, Vol. IX, Mexico, 1848 (midyear) 1860*, Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1937.

Senate Executive Documents Congress 35th, 1st. session, doc. 72.

SEVERANCE, Frank A. (ed.), *Millard Fillmore Papers. Vol. I*, ed. facs. New York, Kraus Reprint Co., 1970.

Hemerografía

Daily Picayune de Nueva Orleans.

El Monitor Republicano de México.

El Universal de México.

FUENTES SECUNDARIAS

Artículos

MEADE, Robert Douthat, "The Relations Between Judah P. Benjamin and Jefferson Davis: Some New Light on the Working of the Confederate Machine", en *The Journal of Southern History*, v. 5, 1939, p. 468-478.

RIPPY, Fred, "Diplomacy of the United States and Mexico regarding the Isthmus of Tehuantepec, 1848-1860", en *Mississippi Valley Historical Review*, v. 6, n. 4, March 1920, p. 503-531.

Diccionarios y enciclopedias

Dictionary of American Biography.

Encyclopaedia Judaica, Jerusalem, Ketter Publishing House, s. f., v. 4, p. 527.

Libros

ADAMS, D. K. y H. B. Rodgers, *An Atlas of North American Affairs*, London, Methuen, 1974.

Análisis del dictamen de la Comisión de Negocios Extranjeros del Senado de los Estados Unidos sobre el negocio de Tehuantepec, Washington, s. e., 1852.

BEMIS, Samuel Flagg, *A Diplomatic History of the United States*, New York, Henry Holt and Company, 1947 [edición revisada].

BOLÍVAR, Simón, “Carta de Jamaica”, en *Tres documentos de Nuestra América*, La Habana, Casa de las Américas, 1979 (Colección Pensamiento de Nuestra América).

BUTLER, Pierce, *Judah P. Benjamin*, Philadelphia, George W. Jacobs & Co., s. f.

CALLAHAN, James M., *American Foreign Policy in Mexican Relations*, New York, Cooper Square Publishers, Inc., 1967.

COLLADO, Carmen, *Nicaragua*, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, Universidad de Guadalajara, Nueva Imagen, 1988.

DUFOW, Charles L., *Gentle Tiger. The Gallant Life of Roberdeau Wheat*, Baton Rouge, Louisiana University Press, c. 1952.

EGAN, Ferol, *The El Dorado Trail: the Story of the Gold Rush Routes Across Mexico*, Lincoln and London, University of Nebraska, 1984.

ESPINO, Rodrigo y Raúl Martínez, *Panamá*, 2, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, Universidad de Guadalajara, Nueva Imagen, 1988 (Colección Textos de la Historia de Centroamérica y el Caribe).

GARBER, Paul Neff, *The Gadsden Treaty*, Gloucester, Mass., Peter Smith, 1959.

- HART, Albert Bushnell y Edward Channing, *Extracts from official papers relating to the isthmian canal. 1515-1909*, New York, Simmons-Peckham Co., 1910 (American History Leaflets, Colonial and Constitutional, 34).
- HUBERICH, Charles Henry, *The Transisthmian Canal: a Study in American Diplomatic History (1825-1904)*, Austin, University of Texas, 1904.
- KOWNSLAR, Allan O., *Manifest Destiny and Expansionism in the 1840's*, Boston, Heath and Co., c. 1967.
- MACK, Gerstle, *The Land Divided*, Norwood, Mass., The Plimpton Press, c. 1944.
- MAUCK, Jeffrey G., *The Gadsden Treaty: The Diplomacy of Transcontinental Transportation*, Ph. D. Dissertation, Indiana University, 1991.
- Ministerio de Relaciones Exteriores mexicano, *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 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 aquél hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de la América del Norte*, México, Tipografía de Vicente G. Torres, 1852.
- PETERSON, Merrill D., *The Great Triumvirate. Webstern Clay, and Calhoun*, New York-Oxford, Oxford University Press, 1987.
- POTTER, David M., *The Impending Crisis. 1848-1861*, New York, Harper Torchbook, 1976, 182 p.
- RAMÍREZ, José Fernando, *Memorias, negociaciones y documentos para servir a la historia de las diferencias que se han suscitado entre México y los Estados Unidos, los tenedores del antiguo privilegio, concedido para la comunicación de los mares Atlántico y Pacífico, por el Istmo de Tehuantepec*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1853.
- RODRÍGUEZ BÉTETA, Virgilio, *La política inglesa en Centroamérica durante el siglo XIX*, Guatemala, Centro Editorial José Padilla Ibarra, Ministerio de Educación Pública, 1963.
- ROIS, Anselmo, *Reseña sobre el canal de Nicaragua*, s. l., Imprenta de la Fraternidad, 1842.
- STEPHENS, John L., *Incidents of Travel in Central America, Chiapas and Yucatan*, 12a. ed., London, John Marcy, 1846.



SUÁREZ ARGÜELLO, Ana Rosa, *EUA, Documentos de su historia política. Vol. II*, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 1988.

THOMPSON, George Alexander, *Narración de una visita oficial a Guatemala viniendo de México en 1825*, San Salvador, Ministerio de Educación, Dirección de Cultura, Dirección de Publicaciones, 1972.

WILLIAMS, J[ohn] J[ay], *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*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1852.

WILLIAMS, Mary Wilhelmine, *Anglo American Isthmian Diplomacy, 1815-1915*, Washington-London, American Historical Association, Oxford University Press, 1916.