

«Este olvidado pedazo de nuestra patria»: los proyectos del gobierno mexicano para controlar la franja fronteriza de la Selva Lacandona y aprovechar sus recursos naturales, 1950-1970

«This Forgotten Corner of Our Homeland»: Projects of the Mexican Government to Control the Border Area of the Lacandon Jungle and Exploit its Natural Resources, 1950-1970

Joel Pérez Mendoza

 <https://orcid.org/0000-0003-2386-5122>

Becario del Programa de Becas Posdoctorales del Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur.
Universidad Nacional Autónoma de México, México
joprzm@gmail.com

Resumen

Al inicio de la segunda mitad del siglo XX la zona fronteriza de la Selva Lacandona permanecía deshabitada y sin ser aprovechada debido a su difícil acceso. En este artículo se analiza la forma en que el gobierno mexicano buscó consolidar su presencia y control en esta franja fronteriza y aprovechar sus recursos naturales por medio de una serie de proyectos entre los que destaca la construcción de una carretera fronteriza de cuya realización dependían la colonización, la construcción de presas hidroeléctricas y la exploración y explotación petrolera. A partir de fuentes archivísticas se muestra cómo estos proyectos no lograron concretarse como lo esperaban las autoridades federales.

Palabras clave: zona fronteriza, Selva Lacandona, colonización, proyectos de desarrollo.

Abstract

At the beginning of the second half of the twentieth century, the border area of the Lacandon Jungle remained uninhabited and unexploited due to difficult access. This paper analyzes the way in which the Mexican government sought to consolidate its presence in and control of this border area and thus exploit its natural resources through implementing a series of projects including the construction of a border highway, on the completion of which depended the colonization, the construction of hydroelectric dams, as well as the exploration and exploitation of oil. Archival sources demonstrate how these projects failed to materialize as expected by the federal authorities.

Key words: border area, Lacandon Jungle, colonization, development projects.



Recibido: 27/10/2022

Aceptado: 07/02/2023

Publicado: 07/03/2023

Introducción

A principios del siglo XIX el territorio antiguamente habitado por los indios lacandones, hoy conocido como Selva Lacandona, se encontraba poco explorado por el temor que se les tenía, pero también por los obstáculos naturales.¹ Se desconocía la topografía de la zona y los cauces de los ríos trazados en los mapas eran inexactos. Gracias a varias exploraciones realizadas a lo largo de esa centuria por aventureros de Chiapas, Tabasco y Guatemala, interesados en explotar las maderas preciosas, la selva dejó de ser un lugar desconocido. Se recorrieron sus ríos y montes, y se tenía la esperanza de finalmente trazar mapas más exactos de la región, de tal forma que cuando se firmó el Tratado de Límites en 1882, que estableció de forma definitiva la frontera entre México y Guatemala, la selva se encontraba llena de campamentos dedicados a la explotación maderera, conocidos como monterías (De Vos, 1996:38 y 103-104).

El proceso de deslinde de la línea fronteriza y la explotación maderera de la selva permitieron que esta región dejara de ser un lugar desconocido para las autoridades y la población chiapaneca en general.² Así, para principios del siglo XX la selva se hallaba en su mayor parte arrendada a empresas madereras o en manos de propietarios particulares (De Vos, 1996:130-135 y 164). Además, unas décadas más tarde tendrían presencia en la zona un buen número de campamentos chicleros en los que se construyeron campos de aterrizaje para extraer la savia del chicozapote; asimismo, cazadores de lagartos recorrían la región en busca de pieles que tenían demanda en el extranjero y, ocasionalmente, algunos arqueólogos interesados en la población y en las zonas arqueológicas visitaban la Selva Lacandona (Moscoso, 1986:137-145; Blom y Duby, 2005; Anguiano, 2012).

Sin embargo, con el estallido de la Revolución mexicana la explotación maderera de la Selva Lacandona se vio afectada, y a partir de 1920 decayó progresivamente hasta que vio su fin cuando el gobierno federal publicó en enero de

¹ Jan de Vos advierte que este temor se debía a que para 1821 los lacandones eran la «única tribu salvaje que quedaba todavía en el estado», pues ni las autoridades de la alcaldía mayor de Chiapa ni las de la Capitanía General de Guatemala habían logrado someterla completamente durante los tres siglos de dominación española (De Vos, 1996:38-40).

² Para principios del siglo XIX solamente quienes habitaban los pueblos que se encontraban a las orillas de la selva —Ocosingo y Palenque en Chiapas, Tenosique en Tabasco y San Benito y Sacluc en el Petén guatemalteco— tenían cierto conocimiento de la zona selvática. Gracias a los ríos Usumacinta y Pasión tanto peteneros como tabasqueños podían adentrarse en la región, sin embargo, como Jan de Vos señala, esto no significa «que realmente conozcan la selva», ya que el interior de ella seguía siendo «territorio exclusivo de los indios lacandones, a quienes todos temen y casi nadie se anima a visitar» (De Vos, 1996:41-42).

1949 un decreto en el que se prohibía la exportación de la madera en rollo (De Vos, 1996:228-229; Castillo, Toussaint y Vázquez, 2006:193). Un año después, tanto las monterías como la explotación del chicle en la franja fronteriza de la Selva Lacandona habían disminuido o desaparecido. Los cazadores de lagartos, tanto mexicanos como guatemaltecos, eran los únicos que año tras año recorrían esas «soledades».³ En este sentido, Jan de Vos señala que en 1950 «cayó el silencio sobre la selva» (De Vos, 2003:189).

Por esta razón, a principios de ese año las autoridades mexicanas dispusieron que la Comisión de Límites México-Guatemala efectuara «un reconocimiento de aquellas zonas para que con la variedad de datos adquiridos se pueda planear convenientemente y en el momento oportuno» la limpia de la línea fronteriza, la relocalización y creación de los monumentos limítrofes «para que toda la línea divisoria entre México y Guatemala, quede demarcada con las mismas características con que ha sido fijada en la parte comprendida al norte del Río Usumacinta».⁴

Para el Estado mexicano era de sumo interés fijar sus fronteras, pues estas representan el límite del territorio sobre el cual ejerce su control, y debido a que no estaban suficientemente claras el ejercicio de su poder y el aprovechamiento de los recursos naturales de ese territorio era limitado (Migdal, 2011:35-36; Tamayo, 2015:116; Rodas, 2020:89). Para revertir esta situación era necesario primeramente conocer esa franja fronteriza, pues a pesar de la firma del Tratado de Límites mencionado y de los trabajos del trazado de la misma, se tenía muy poco conocimiento de «las zonas en que están ubicados los monumentos divisorios entre nuestra república y la de Guatemala».⁵ Así, a pesar de que en los mapas la frontera permanecía inalterada, en la práctica esta era difusa, era constantemente atravesada y no se tenía un control efectivo sobre ella.

Lo anterior llevó a que el gobierno mexicano se preocupara por tener una mayor presencia y control de la franja fronteriza que va desde Santiago el Vértice, municipio de La Trinitaria, pasando por Marqués de Comillas, que comprende el Primer Paralelo (en Chiapas), para después seguir toda la riva del Usumacinta hasta llegar a Tenosique, Tabasco (véase mapa 1). Jan de Vos señala que «no es

³ Archivo Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Archivo de Límites y Ríos México-Guatemala (en adelante AGESRE-ALRMG) 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 89.

⁴ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 58.

⁵ AGESRE-ALRMG, 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 58.

exagerado afirmar que La Lacandona ha sufrido en el último medio siglo mayores cambios por la intervención humana que en los 500 años anteriores» (De Vos, 2020:26).

En tal sentido, este artículo tiene como objetivo analizar el inicio de estos cambios, es decir, estudiar de qué forma el gobierno mexicano buscó consolidar su presencia y control sobre la franja fronteriza de la Selva Lacandona y así aprovechar los recursos naturales de la misma, por medio de una serie de proyectos entre los que destacaremos el de la construcción de una carretera fronteriza de cuya realización dependían la colonización, la construcción de presas hidroeléctricas y la exploración y explotación petrolera.

Como bien señala Andrés Fábregas, «pensar la frontera es hablar de región», de límites «cognitivos y pragmáticos» que las sociedades establecen a través de «procesos políticos y de vinculación con los Estados nacionales». Al tratarse de creaciones humanas, las fronteras no son inamovibles ni homogéneas y, por lo tanto, es necesario el análisis histórico de las mismas (Fábregas, 2005:44-46). Así, al partir de la historia regional, es decir, de la pequeña escala de análisis, se pretende captar, como advierte Giovanni Levi, «el funcionamiento real de mecanismos que, en un nivel 'macro' dejan demasiadas cosas sin explicar» (Levi, 2003:283). En este caso se busca mostrar los alcances que tuvieron los proyectos impulsados por el gobierno mexicano desde el centro con el objetivo de controlar y aprovechar los recursos de una de las regiones que componen la frontera sur, la franja fronteriza de la Selva Lacandona, que comprende el Primer Paralelo y el río Usumacinta.

El año de referencia para el inicio de esta investigación es 1950, pues fue entonces cuando el gobierno mexicano comenzó los trabajos de limpieza de la línea fronteriza en el tramo del Primer Paralelo, que dio paso al desarrollo de proyectos encaminados a tener una mayor presencia y un mejor control sobre ese territorio. Por otra parte, el último año considerado para este estudio es 1970, ya que en él llegaron a la presidencia de la República y a la gubernatura de Chiapas Luis Echeverría y Manuel Velasco Suárez, respectivamente, quienes tuvieron un interés especial por la Selva Lacandona e incidieron de manera importante en las dinámicas que se vivieron a partir de ese momento en la región, proceso que es necesario analizar con más detenimiento y que rebasa los alcances de esta investigación.

El presente artículo se divide en tres apartados. En el primero se muestra la situación en la que se encontraba esa franja fronteriza al iniciar la década de 1950. Valiéndome de los informes de las expediciones realizadas por el topó-

grafo Armando Trueba para la limpieza de la brecha, muestro las condiciones de aislamiento de esa región. Posteriormente, en los apartados segundo y tercer análisis los proyectos de construcción de la carretera fronteriza, de colonización dirigida y de construcción de presas hidroeléctricas en la cuenca del Usumacinta y cómo estos proyectos no lograron concretarse como se lo habían planteado las autoridades mexicanas.

«La selva, reina absoluta»

El 27 de septiembre de 1882 se firmó el Tratado de Límites entre México y Guatemala, que se ratificó el 2 de mayo de 1893 en la Ciudad de México (De Vos, 1996:103; Vázquez, 2018:17). Sin un acuerdo formal, la frontera entre ambos países se había mantenido ambigua, lo que había provocado que tanto las autoridades mexicanas como las guatemaltecas fijaran sus propios referentes fronterizos de forma arbitraria (Vázquez, 2018:240). Más de una década después, el 1 de abril de 1895, se firmó el arreglo definitivo de límites, que no estuvo exento de contratiempos y tensos momentos entre México y Guatemala. En marzo de 1896, los jefes de las Comisiones de Límites de ambos países se reunieron en la población de Flores, Petén, en donde presentaron los resultados de sus trabajos y se confirmó el trazo definitivo de la frontera.

Para ese momento, como ya se ha mencionado, la selva se encontraba ocupada por un buen número de campamentos de explotación maderera. Sin embargo, con el estallido de la Revolución mexicana, y sobre todo al finalizar esta, dichas monterías comenzaron a decaer y a abandonar la selva, en particular la franja fronteriza del Primer Paralelo, que en adelante quedó prácticamente desierta.

En 1930, el ataque de inspectores forestales guatemaltecos a una estación chiclera en Campeche, que dejó como saldo tres mexicanos muertos y varios heridos, demostró que era urgente restaurar los monumentos fronterizos y limpiar la brecha que marcaba el límite entre ambos países, la cual había sido cubierta por la espesa vegetación. A pesar de estos hechos, fue hasta 1938, tras la amenaza de producirse una crisis entre ambos países por las frecuentes denuncias mutuas de violaciones a la línea fronteriza, cuando se formó un grupo de trabajo binacional que se encargaría de reconocer los antiguos monumentos construidos a finales del siglo XIX en el Tercer Paralelo, es decir, la frontera entre Campeche y el departamento del Petén. Con estas acciones se buscaba «afianzar lealtades en

regiones remotas, deslindar territorio e identidades y recalcar las diferencias con unos vecinos cada vez más lejanos» (Castillo, Toussaint y Vázquez, 2006:207-209).

Sin embargo, los trabajos de limpieza de la brecha y de reparación de los monumentos fronterizos en el Primer Paralelo comenzaron hasta 1950, y se realizarían dos nuevas expediciones en 1956 y 1958 (véase mapa 1).⁶ Gracias a los informes presentados por el topógrafo Armando Trueba, encargado de exploración de este tramo, podemos conocer la situación en que se encontraba esta parte de la frontera durante esa década.

Al iniciar la segunda mitad del siglo XX «las tierras de todo el extremo oriente de Chiapas, es decir, de la región selvática que se encuentra comprendida entre el río Usumacinta, el Primer Paralelo y el Vértice de Santiago», permanecían deshabitadas y sin ser aprovechadas debido a su difícil comunicación con el exterior. Su salida natural, que era el río Usumacinta hacia Tenosique, se hallaba obstruida por «grandes y peligrosos raudales y saltos en el tramo comprendido entre las ruinas de Yaxchilán y Tenosique».⁷ Las monterías, campos chicleros y sus pistas de aterrizaje que años atrás se encontraban en esta zona fronteriza habían desaparecido en la espesura de la selva.⁸

Por esta razón, para llegar a la franja fronteriza de Marqués de Comillas la mejor ruta era tomar una avioneta desde Tenosique, Tabasco, hacia la antigua montería de Agua Azul (véase mapa 1), situada en la ribera del Usumacinta, en donde se mantenía habilitada una pista de aterrizaje. En ese momento esa era la última

⁶ La expedición de 1950 estuvo conformada, además de por elementos de la Secretaría de Relaciones Exteriores, por miembros de la Secretaría de Agricultura y de la Secretaría de la Defensa Nacional, interesados también en «la obtención de datos geográficos del territorio». Sin embargo, estos abandonaron la expedición después de pasar por Bonampak, argumentando que sus instrumentos no servían a causa de las intensas lluvias de la región. Después de casi tres meses de haber salido de Tenosique y de haber recorrido todo el Primer Paralelo limpiando la brecha y reparando los monumentos fronterizos, la expedición comandada por el ingeniero Armando Trueba llegó a Tziscaco el 11 de agosto de 1950. El 7 de septiembre Trueba continuó su viaje desde La Trinitaria hasta Unión Juárez, cerca de donde se encontraba el primer monumento de la línea fronteriza. Este segundo tramo de la expedición, que siguió las dos líneas geodésicas sobre las que se traza la frontera, lo culminó en menos de un mes. Y, aunque el camino no estuvo exento de dificultades, el que la parte del lado mexicano estuviera poblada facilitó en gran manera el recorrido. AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, pp. 58-62, 93.

⁷ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 83.

⁸ Aunque la colonización de la Selva Lacandona inició desde la década de 1930, como han señalado Xóchitl Leyva, Gabriel Ascencio y Jan de Vos, esta se centró en las zonas norte y oriente de la selva, y se avanzó poco hacia el interior de la misma. Fue hasta la década de 1960, y sobre todo en el decenio siguiente, cuando la franja fronteriza del Primer Paralelo comenzó a ser colonizada (De Vos, 2020; Leyva y Ascencio, 2002).

población al sur de la selva, sin contar los asentamientos de los lacandones. En 1958, un campesino de nombre Pedro Sánchez⁹ fundó un rancho a orillas de la desembocadura del río Lacantún con el Usumacinta, que contaba también con una pista de aterrizaje, convirtiéndose así en el primer colonizador de la zona de Marqués de Comillas. Las antiguas monterías de Pico de Oro, La Victoria, El Repasto, La Constancia y San Leandro habían desaparecido más de 20 años atrás.¹⁰

Otra opción era sobrevolar el río Lacantún y buscar alguna playa que permitiera aterrizar, lo que solo se podía hacer en la estación seca, pues cuando los ríos comenzaban a crecer estos playones desaparecían. Desde Tenosique también se podía viajar en mula hasta Agua Azul, pero era un viaje de más de dos semanas que implicaba ir abriendo camino en la espesura de la selva, lo que también se complicaba durante la temporada de lluvias. Para continuar el viaje de Agua Azul a la franja fronteriza los ríos se convertían en la opción más adecuada. Si se decidía viajar a pie, eso significaba días de fatigoso trabajo pues se tenía que ir con machete en mano limpiando el camino para poder avanzar.¹¹

Por otra parte, si se salía de Comitán hacia Marqués de Comillas la última población era Tzisco. Para llegar allí se podía tomar un camión de carga que seguía el trazo de la recién construida carretera Panamericana, camino de terracería que conducía a Frontera Comalapa, para después, a la altura de La Trinitaria, dirigirse rumbo a los Lagos de Montebello hasta la finca Tepancoapan:

De esta ciudad [Comitán] se puede viajar perfectamente, en coche en la época de sequía o sea de marzo a junio; el terreno en el trayecto no presenta pendientes pronunciadas son lomeríos y valles en que el turista puede escoger a su albedrío el sendero que mejor le parezca, pues propiamente no existe carretera, todo aquello es un pista de muelle musgo.¹²

Sin embargo, los grandes acantilados y abruptas serranías que se debían atravesar para llegar de Tzisco al río Ixcán complicaban el paso. Para esos años, la

⁹ La documentación no permite saber el origen de esta persona, cuándo se estableció en la zona ni cómo llegó a ella, únicamente proporciona su nombre.

¹⁰ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, pp. 35-36 y 59-60.

¹¹ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, pp. 59-60 y 87.

¹² AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 137.

opción de volar desde Comitán a la zona fronteriza era menos socorrida, pues no se contaba todavía con un buen servicio. Fue a finales de la década de 1950, y sobre todo durante el decenio siguiente, cuando los viajes en avioneta desde esa ciudad se hicieron más frecuentes.

Pero, mientras que en Marqués de Comillas el panorama de la frontera mexicana era de «desolación», por estar completamente deshabitada, del lado guatemalteco ya se podían ver algunos desmontes y chozas aisladas. Eran precisamente los guatemaltecos quienes recorrían estas tierras y se adentraban incluso a territorio mexicano para cosechar el cacao que de manera silvestre se daba en las márgenes del río Lacantún.¹³

La poca o nula presencia humana en «este olvidado pedazo de nuestra patria», como Trueba llamaba a la zona de Marqués de Comillas y las selvas de Margaritas, hacía que la fauna fuera dócil y «de fácil adquisición por no temerle al hombre a quien no conoce y prestarse por lo tanto a seguro blanco». En algunas zonas se podían encontrar también naranjos y limoneros, vestigios de una antigua montería.¹⁴

Algo similar sucedía en la zona fronteriza de Las Margaritas y La Trinitaria, que se encontraba completamente deshabitada, sin camino alguno que permitiera recorrerlas, mientras que las tierras del territorio guatemalteco con las que colindaba ya estaban pobladas, bien cultivadas y florecientes:

mientras que en nuestra tierra impera la selva como ama y señora. En leguas y leguas no hay alma viviente; sólo vegas, valles y montañas fértiles que esperan la mano del hombre para rendir sus frutos. Hay aquí inconmensurables extensiones de buena tierra que darían albergue a miles de miles de agricultores.¹⁵

Estas poblaciones se encontraban conectadas por senderos abiertos entre las rocas que eran utilizados por los indígenas chujes, quienes trasportaban «pesadas cargas en la espalda a mecapan trepando como cabras por la sierra días y días», pues seguía siendo complicado transitar con bestias de carga.¹⁶

¹³ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, pp. 67 y 83.

¹⁴ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 89.

¹⁵ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, pp. 123-124.

¹⁶ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 117.

Mapa 1. Franja fronteriza de la Selva Lacandona durante la década de 1960



Fuente: Elaboración propia con información del Archivo Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Eran precisamente los pobladores guatemaltecos de origen chuj los que, buscando tierras tropicales alejadas de sus aldeas, en ocasiones se acercaban al territorio mexicano con el objetivo de ocultar su cosecha de manos del señor de la finca en la que vivían, quien les quitaba un porcentaje de su producción como pago por ocupar sus tierras. A pesar de esto, Trueba señalaba que durante la expedición de 1950 no detectó casos de invasión del territorio mexicano:

Es digno de mencionarse el respeto que observa la generalidad del guatemalteco en lo que se refiere a nuestra frontera. Las leyes en esa República son muy duras; en cambio nuestros chicleros y campesinos invaden con conocimiento de causa los bosques vecinos. Por lo que se refiere a la conservación de nuestros límites, los indígenas guatemaltecos no sólo los respetan sino también tratan de conservarlos.

En la República vecina se requiere un permiso especial para hacer un desmonte, para sembrar milpa y hasta para cortar un árbol. De allí que sus bosques, caminos y aldeas estén bien conservados. La caza del lagarto es duramente sancionada; en cam-

bio nuestros compatriotas año con año recorren ríos y lagunas hurgando hasta la más recóndita charca mofándose de las leyes ya que nunca son aplicadas.¹⁷

Sin embargo, seis años más tarde Trueba advertía con preocupación que «nuestros vecinos guatemaltecos tanto indígenas como 'ladinos' que así les llaman a los blancos por allá, han invadido nuestro territorio desmontado grandes extensiones y cultivándolas permanentemente». En 1956 ya se podían encontrar cafetales en producción, lo que hacía suponer que por lo menos se habían sembrado tres años antes. Los dueños de estos cultivos no vivían en la zona, sino que tenían su residencia en las montañas frías de Guatemala y habían ingresado a México en busca de tierras tropicales para sembrar otro tipo de productos agrícolas que no podían cultivar en sus lugares de origen.

Además del café, quienes se habían adentrado a territorio mexicano, en algunas partes hasta seis kilómetros, también sembraban maíz y hortalizas, y algunos se dedicaban a la engorda de puercos. Esto era posible gracias a la «fertilidad y clima cálido de nuestras tierras» que «nadie reclama ni resguarda».¹⁸ Probablemente las leyes mencionadas por Trueba, que imponían la adquisición de un permiso especial para realizar un desmonte para sembrar, incentivaran también la búsqueda de terrenos apartados de sus poblados, lo que provocó el ingreso de guatemaltecos a territorio mexicano.

Todo esto sucedía a espaldas de las autoridades mexicanas pues, como enfatizaba Trueba, eran «lugares apartados y olvidados por nosotros».¹⁹ A pesar de que

¹⁷ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, pp. 132-133.

¹⁸ AGESRE-ALRMG, 855-1986, leg. 339, exp. 6, Invasión de tierras mexicanas en Chiapas por guatemaltecos, pp. 3-4.

¹⁹ AGESRE-ALRMG, leg. 336, exp. 6, Trueba Quevedo, Armando. Su expediente, p. 34. Para remediar esta situación, Trueba informó a un indígena chuj que encontró en su camino que debía avisar a los «poblados guatemaltecos invasores» que la línea divisoria se estaba trazando y que se les permitiría recoger la cosecha de ese año, pero posteriormente deberían retirarse de manera definitiva. Asimismo, en busca de una mejor solución, aunque fuera de forma momentánea, el topógrafo se tomó la libertad de convocar a una asamblea a las autoridades de aldeas y fincas guatemaltecas como Ixcanzán, Chaquenal, Xoxlac, Yalambojoch, San Francisco e Ixquisís, pertenecientes a los municipios de San Mateo Ixtatán y Nentón, del departamento de Huehuetenango. La reunión se llevó a cabo el día 20 de mayo de 1956, en la finca Ixquisís, y a ella asistieron la mayoría de las autoridades mencionadas, así como indígenas, campesinos y hacendados de dichas aldeas. En la reunión Trueba expuso, por medio de un intérprete, que las tierras que habían ocupado eran terrenos nacionales de México y, por ser frontera, no podían ser solicitados ni comprados por extranjeros en una franja de 100 kilómetros. En vista de que anteriormente no había brecha en esa región, «no serían sancionados de inmediato, puesto que no conocían frontera alguna» y se les dio un plazo de cuatro meses para que recogieran sus cosechas de café y replantaran los cafetos u otras plantas, así como para que trasladaran a territorio guatemalteco los bienes que ahí

esa franja fronteriza pertenecía a los municipios de La Trinitaria, Las Margaritas y Ocosingo, solo ejercía su jurisdicción en esa zona el ayuntamiento de La Trinitaria, por la nula existencia de vías de comunicación y porque así se había acostumbrado hasta ese momento, según lo señalado por Trueba.

Pero existía otro tipo de invasión que merecía ser tratada de forma urgente por las autoridades mexicanas. Esta consistía en que, a una distancia aproximada de tres kilómetros hacia el interior de territorio mexicano, se hallaban asentados de forma permanente algunos guatemaltecos que habían formado dos rancherías nombradas Santo Domingo y Zapotal (véase mapa 1). Habían llegado a territorio mexicano aproximadamente seis años atrás, muy posiblemente después del recorrido realizado por Trueba en 1950. Los fundadores de dichas poblaciones eran los hermanos Isidro y Estanislao Mauricio, originarios de San Mateo Ixtatán, quienes habían llegado de pequeños a Tziscaco y, al crecer, «sintiéndose mexicanos, han buscado tierras y encontrado libre y abandonada la región en donde operan actualmente, pasaron a establecerse formando dos ranchos», ambos bajo la jurisdicción del municipio de La Trinitaria. Allí vivían con sus mujeres e hijos, ya nacidos en México.²⁰

Y, a pesar de que Trueba reconocía su actitud de emprendimiento al colonizar esas tierras que «nuestros campesinos no se atreven a penetrar por la insalubridad legendaria con que se conoce esta región», advertía que también realizaban actividades ilegales. En primer lugar, el punto en el que estaban establecidos era ideal para toda clase de contrabando, pues resultaba fácil introducir alcohol, ganado y otros productos a territorio guatemalteco. Además, habían recibido como peones o colonos en sus rancherías a guatemaltecos «con antecedentes nada recomendables, que buscan refugio huyendo de sus autoridades» y, sintiéndose dueños de esa despoblada región, daban permiso a sus compatriotas para que desmontaran y cultivaran en territorio mexicano cobrándoles una cuota de cinco

tenían, «para de esa forma tratar de no perjudicarlos, pues son gentes de muy pocos recursos». Estas acciones del ingeniero Trueba provocaron el descontento de las autoridades guatemaltecas, quienes aseguraron que se había tomado atribuciones que no le correspondían convocando a una reunión a autoridades y levantando un acta en suelo guatemalteco. El asunto se resolvió con una disculpa de las autoridades mexicanas, quienes reconocieron que el ingeniero Trueba se había extralimitado en sus funciones, pero aseguraron que esas acciones habían estado motivadas «por el celo de evitar dificultades entre los dos países y con la mejor intención de no perjudicar a los campesinos guatemaltecos que habrían perdido todo el fruto de su trabajo», si en vez darles un plazo para desalojar las tierras ocupadas se les hubiera expulsado inmediatamente por autoridades con facultades ejecutivas. AGESRE-ALRMG, leg. 339, exp. 6, Invasión de tierras mexicanas en Chiapas por guatemaltecos, pp. 3-6, 10 y 21-22.

²⁰ AGESRE-ALRMG, leg. 339, exp. 6, Invasión de tierras mexicanas en Chiapas por guatemaltecos, pp. 4-6.

quetzales al año con la obligación de que debían trabajar para ellos cuando fuera necesario.²¹

Había otro caso, el de Mariano Montes, radicado en la aldea Chaquenal del municipio de San Mateo Ixtatán, quien ocupaba una extensión de tierra de aproximadamente 1 000 hectáreas a ambos lados de la frontera.

Resulta que por la configuración tan especial de esta región, es más fácil el acceso por territorio guatemalteco que por el nuestro, puesto que la circundan varios ríos caudalosos cuyo lecho se encuentra entre grandes acantilados por tres lados; por el oeste el río Patará, por el norte el río Hormiguero y por el este el río de Phom, quedando como entrada natural el lado sur, que es precisamente la línea divisoria por donde este Sr. Montes tiene establecido un camino para bestias de carga por el que se comunica con su finca en territorio guatemalteco, a una jornada de distancia.²²

Dichas tierras, ideales para colonizar por su clima semitropical, abundancia de agua y fertilidad, eran trabajadas por Mariano Montes y otros vecinos de la misma aldea y se conocían como la finca de San José de Patará (véase mapa 1). Montes aseguraba que su suegro, también de nacionalidad guatemalteca, había solicitado esas tierras a las autoridades mexicanas y, por lo tanto, se decía propietario de las mismas. Sin embargo, al ser ambos de nacionalidad guatemalteca y no radicar en las tierras en cuestión, pues solo las utilizaban para cultivo, se hallaban impedidos por la legislación mexicana, que establecía que ningún extranjero podía tener tierras en una franja fronteriza de 100 kilómetros. Más al oriente, pasando el río Santo Domingo, también había invasiones de guatemaltecos provenientes de aldeas del municipio de Barillas, departamento de Huehuetenango.

Por estas razones Trueba advertía la necesidad de realizar una investigación para resolver estas situaciones, además de que proponía impulsar la colonización de esta región por mexicanos, pues pensaba que era «la mejor forma de ahuyentar a los invasores».²³

Para darle vida a esta gran zona sería necesaria la construcción de una carretera que partiendo de la unión del río Lacantún e Ixcán en dirección al poniente se uniera con la Panamericana a la altura de Comitán, Chis. Entre estos dos puntos media una distancia

²¹ AGESRE-ALRMG, leg. 339, exp. 6, Invasión de tierras mexicanas en Chiapas por guatemaltecos, pp. 6-9.

²² AGESRE-ALRMG, leg. 339, exp. 6. Invasión de tierras mexicanas en Chiapas por guatemaltecos, p. 7.

²³ AGESRE-ALRMG, leg. 339, exp. 6, Invasión de tierras mexicanas en Chiapas por guatemaltecos, pp. 9-10.

de 115 kilómetros en línea recta. Si esta zona se colonizara podría dar cabida a miles de familias y llegaría a ser una fuente de riqueza agrícola; se pueden cultivar con éxito sorprendente productos que alcanzan altos precios en el mercado, tales como cacao, tabaco, café, roatán, piña, naranja, limón, ajonjolí, arroz, etc., cuenta con maderas preciosas en tal cantidad y calidad, que quizá no las tiene ningún otra región de nuestro país. Finalmente se puede citar también como producto el chicle, aunque posiblemente sea de segunda calidad.²⁴

Como podemos ver, Trueba no solo proponía la colonización de esta región, sino que advertía que para lograr esto era necesaria la construcción de una carretera que, partiendo desde Comitán, recorriera la zona fronteriza hasta llegar a la desembocadura del río Ixcán con el Lacantún.

A su regreso a Comitán, Trueba informó de esta situación al administrador de aduanas y al jefe y comandante de celadores, a quienes señaló los puntos estratégicos que debían vigilar para evitar el contrabando. Lo mismo hizo con el jefe de la oficina de Migración y con el delegado forestal de la Secretaría de Agricultura para que estuvieran al tanto de la situación. Finalmente, se comunicó con el presidente municipal de La Trinitaria para que no fuera sorprendido por individuos que se decían ser mexicanos. Además, le presentó a un grupo de campesinos de la ranchería del Vértice de Santiago, quienes estaban dispuestos a colonizar la ribera del río Patará, tierras que, como ya se ha mencionado, se encontraban ocupadas en ese momento por Mariano Montes.²⁵ En respuesta al informe presentado por el topógrafo, la Secretaría de Gobernación ordenó a la oficina de Migración con sede en Comitán que procediera a la expulsión de las personas que ocupaban la ranchería denominada El Zapotal si se comprobaba que eran guatemaltecos (Palomo, 2020:150).

Para romper, aunque fuera de forma parcial, con el aislamiento de la zona fronteriza y facilitar las labores de limpieza de la línea divisoria, durante los trabajos realizados por las expediciones dirigidas por Armando Trueba entre 1956 y 1958 se dispuso la apertura de un camino de bestia, «procurando hacerlo lo más próximo a la línea a veces del lado guatemalteco y otras del lado mexicano según lo permite el terreno», tramo que se caracterizaba por sus grandes montañas y pronunciadas cañadas. Con machete, hacha, picos, palas y mulas de carga para las

²⁴ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, pp. 83-84.

²⁵ AGESRE-ALRMG, leg. 339, exp. 6, Invasión de tierras mexicanas en Chiapas por guatemaltecos, pp. 9-10.

herramientas, equipaje y provisiones, se abrió un camino «buscando el paso por las montañas, de tal manera que sea adecuada la pendiente para bestias de carga, por lo que en ocasiones hay necesidad de hacer grandes rodeos y buscando algún vado natural en la infinidad de arroyos y ríos que se cruzan».²⁶

En la estación seca ese camino se podía recorrer en siete días para llegar a Comitán, ya que al ser estrecho y las serranías bastante empinadas, se dificultaba el tránsito de las mulas que llevaban la carga. Sin embargo, al no dársele mantenimiento, esta vía de comunicación desapareció en la espesura de la selva, al igual que había ocurrido con las antiguas monterías que se habían instalado en la zona.²⁷

Estas eran las condiciones de esa franja fronteriza en 1958, fecha en que el ingeniero Trueba continuó con los trabajos de limpia de la brecha y mantenimiento de los monumentos fronterizos. El aislamiento en que se encontraba la región y la poca atención de parte de las autoridades mexicanas, la convertían en «un campo de actividades ideal para el contrabando, el abigeato e invasión de nuestro territorio por ciudadanos guatemaltecos».²⁸ Para eludir la vigilancia fronteriza, se utilizaba esa zona para traficar aguardiente (comiteco), ropa y café, así como ganado caballar, mular, vacuno y porcino, comercio ilícito que, a decir de Trueba, era efectuado generalmente de México hacia el país vecino, y quienes se dedicaban a él eran guatemaltecos en su mayoría.

Así, el límite formal del Estado mexicano sobre el cual ejercía su soberanía, que se buscaba trazar con los trabajos de limpia de la brecha fronteriza realizados por Trueba, quedaba en entredicho al ser atravesado por indígenas guatemaltecos, para quienes esa línea había venido a dividir un territorio que había sido de ellos desde antes del nacimiento de los Estados nacionales. Era precisamente esa poca o nula presencia de autoridades o población mexicana en la zona lo que permitía que esto ocurriera. No había mejor forma de conectar esa región que la apertura de una carretera que corriera paralela a la frontera y que permitiera una mayor presencia de autoridades y de pobladores mexicanos en la zona, y por ende su vigilancia.

²⁶ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 37.

²⁷ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 12, Línea divisoria entre México y Guatemala. Trabajos de reapertura y reconstrucción para la conservación de la citada línea, p. 43.

²⁸ AGESRE-ALRMG, leg. 339, exp. 6. Invasión de tierras mexicanas en Chiapas por guatemaltecos, p. 3.

El proyecto de construcción de la Carretera Fronteriza del Sur y la colonización

Al iniciar la década de 1950 Chiapas apenas contaba con una incipiente red carretera.²⁹ Ese año se inauguró la Carretera Cristóbal Colón que ingresaba desde Oaxaca, pasaba por Arriaga para seguir rumbo a la capital del estado, subir hacia San Cristóbal y desplazarse hacia Comitán y La Trinitaria, para posteriormente dirigirse a la frontera con Guatemala (véase mapa 2). Su construcción inició formalmente en 1931, y había retomado el tramo del antiguo camino de carreta que se había abierto a finales del siglo XIX (Castañón, 2009:41-43 y 56-60).³⁰

A finales de la década de 1930 el general Juan Andreu Almazán, «político empresario» que ocupó el cargo de secretario de Comunicaciones y Obras Públicas entre 1930 y 1931, planteó la creación de un «imperio turístico» en el sureste de México, para lograr «una situación de bienestar permanente, no solo a Yucatán, sino a todo el Sureste y aún a Oaxaca y Chiapas», debido a la caída de los precios del henequén. Para ello debía aprovecharse el «entusiasmo constructivo del presidente Cárdenas» y, además de obras para la península que incluían un puerto y vías del tren, proponía la construcción de carreteras, una de las cuales se buscaba que conectara Palenque con San Cristóbal y un ramal a las ruinas de Yaxchilán. Sin embargo, aunque este ambicioso proyecto no se logró concretar, muestra que ya desde esos años se planteaba la necesidad de impulsar la construcción de nuevos caminos que logran conectar a todo el estado para lograr el desarrollo que se buscaba (Hernández, 1947:285; Mijares, 2015:230-234).

²⁹ Al iniciar el siglo XX los ferrocarriles eran «la espina dorsal de las vías de comunicación en México», mientras que las carreteras complementaban esta red, pues llegaban a donde las vías férreas no podían. Sin embargo, con la introducción y popularización del automóvil en México las carreteras comenzaron a cobrar mayor importancia. En 1925 el presidente Plutarco Elías Calles convocó a todos los gobernadores de la República para proponer y analizar proyectos sobre construcción de caminos. A partir de ese momento las carreteras ocuparán un lugar entre las prioridades nacionales, al grado de que en 1942 Manuel Ávila Camacho advertía que estas «tenían un sentido de defensa de nuestro territorio y del continente, y una función económica que se relaciona con el desplazamiento de grupos humanos hoy residentes en las áridas mesetas superiores hacia las feraces fajas costeras». Así, se planteaba que estas vías de comunicación permitirían una mejor distribución de la población y un mayor aprovechamiento de los recursos naturales de la nación (García Martínez, 2014:403-415).

³⁰ Gertrude Duby señala que a Frans Blom le tocó recorrer todavía el camino de Arriaga a Tuxtla Gutiérrez «en la típica e incómoda carreta», en 1922, mientras que a ella «la vieja encrespada carretera de la capital estatal a San Cristóbal de las Casas en ocho horas de constante y agobiador traqueteo» en 1944 (Blom y Duby, 2005:5).

Al proyectarse la construcción de una carretera debían priorizarse las rutas que tuvieran mayores posibilidades de recuperar lo invertido «por medio de impuestos indirectos en los caminos libres, o directos en los caminos de peaje», lo que se determinaba a través de datos estadístico-socioeconómicos. Es decir, se consideraba conveniente la construcción de una vía de comunicación que cruzara «zonas más ricas y más densamente pobladas», que permitiera unir estos centros de población y facilitara el tránsito de personas y mercancías. Sin embargo, había ciertas excepciones derivadas de «circunstancias imponderables que, al manifestarse, pueden dar primacía al estudio y construcción de un camino».³¹ Este era el caso de la zona fronteriza que corría a la par del Primer Paralelo, la ribera del Usumacinta, el Segundo Paralelo y el Meridiano del Ceibo.



Fuente: Elaboración propia con información del Archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y del Archivo General de la Nación.

³¹ Archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Fondo Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Sección Subsecretaría de Infraestructura, Serie Construcción y Conservación de Caminos y Puentes Federales, Subserie Proyectos y Laboratorio (en adelante ASCT-FSCT-SSI-SCCCPF-SPL), caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, p. 1.

Así, en junio de 1959, en la Secretaría de Obras Públicas (SOP)³² se comenzó a desarrollar un proyecto para la construcción de un «Camino Fronterizo» que conectara las ciudades de Comitán en Chiapas y Emiliano Zapata en Tabasco, «atravesando la Lacandona según su mayor longitud» (véase mapa 2). En esto parecen haber influido las recomendaciones hechas por el ingeniero Trueba, quien un año antes había realizado su última expedición a esa zona.

Era necesario, según lo planteado en el proyecto, la construcción de una carretera que conectara esa zona con el resto del país, lo que permitiría su colonización:

Ha sido preocupación de los gobiernos revolucionarios en cuanto a Política demográfica, aumentar la población a lo largo de las fronteras para impedir nuevas desmembraciones territoriales y esto se ha hecho aún a costa de inversiones en obras públicas que en algunas ocasiones han resultado onerosas; más si en la frontera norte ha sido posible y necesario realizar esta política en escala apreciable, en cambio en la frontera sur, con excepción de la región del Soconusco, se encuentran extensas regiones punto menos que deshabitadas, ávidas de inversión pública para promover su desarrollo económico, presentándose la paradoja de que siendo tierras potencialmente mucho más ricas que las norteñas, aún permanecen desiertas e inexploradas.³³

Este poblamiento de la zona fronteriza era necesario para garantizar el control sobre ella y así evitar una posible pérdida de territorio, lo que se podría lograr con la construcción de una carretera que estuviera cerca de la frontera. Esto permitiría al Estado mexicano consolidar su presencia en una región que hasta ese momento se encontraba aislada, lo que se hacía más urgente al notar la política seguida por el presidente de Guatemala, el general Miguel Ydígoras Fuentes, quien también impulsaba la colonización del Petén.³⁴

Ya en 1953, durante el gobierno de Jacobo Árbenz, en la prensa guatemalteca se hablaba de la necesidad de colonizar las tierras ribereñas del Usumacinta, sobre todo al tenerse noticias de un proyecto del gobierno mexicano de hacer

³² En 1959 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) se dividió en dos; el diseño y construcción de carreteras quedaría bajo la jurisdicción de la Secretaría de Obras Públicas (SOP), mientras que lo relativo a su operación y tránsito sería competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Fue en 1982 cuando la SCT asumió la construcción y el mantenimiento de carreteras, pues la SOP gradualmente se había orientado hacia cuestiones de desarrollo urbano (García y Sudo, 1992:65-66 y 77).

³³ ASCT-FSCT-SSI-SCCPCF-SPL, caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, pp. 1-3.

³⁴ ASCT-FSCT-SSI-SCCPCF-SPL, caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, p. 3 (véase Rodas, 2020).

lo mismo desde su frontera. Esto significaría, según la prensa guatemalteca, «la pérdida de la soberanía del Petén». Para evitarlo era necesario establecer una «barrera humana» y, de ser necesario, trasladar gente de El Salvador «que tiene una sobrepoblación». Un año más tarde, el 18 de febrero de 1954, en el diario *Impacto* se planteaba la posibilidad de que los peteneros decidieran abandonar Guatemala y unirse a México por el abandono en el que se encontraban. Esto no era nuevo pues «ninguno de los dictadores ni de los presidentes demócratas, se ha cuidado de hacer algo efectivo para poblar y dar riqueza a aquella vasta zona».³⁵

Esta preocupación por colonizar y tener un mejor control del Petén continuó durante el gobierno dirigido por Carlos Castillo Armas, quien había dado un golpe de Estado en contra de Árbenz en 1954. El 12 de junio de 1956 se presentó un programa de fomento para esa región dentro del que se proponía:

iniciar lo más pronto posible un amplio programa de vías sobre una vasta extensión del territorio de El Petén, a efecto de acelerar su incorporación a la economía guatemalteca, y para lo cual ya se están aplicando y desarrollando planes para la creación y fomento de centros agropecuarios y madereros intensificándose las comunicaciones por vía aérea y terrestre entre poblaciones peteneras.³⁶

Se planteaba la construcción de vías de comunicación que permitirían que en pocos años las zonas aisladas del Petén quedaran conectadas al resto del país, lo que facilitaría la creación de centros industriales con carreteras, centrales eléctricas, poblados enteros y otras inversiones para la región.³⁷ Así, desde ambos lados de la frontera había una preocupación de comunicar estas zonas aisladas y trasladar a población que las habitara con el objetivo de crear una barrera humana que impidiera el avance de extranjeros y al mismo tiempo permitiera un mejor control sobre esos territorios fronterizos.

Pero además de esta justificación de seguridad nacional y defensa de la soberanía del país, que podía resultar belicosa y «reñida con los principios de pacífica convivencia y respeto internacional que siempre ha sostenido el estado mexicano», existían otras que demostraban la urgente necesidad de sacar del aisla-

³⁵ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 338, exp. 16, Publicaciones, periódicos, revistas y recortes de prensa sobre los límites entre México y Guatemala, pp. 1-4.

³⁶ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 4, Fomento económico y forestal de la región del Petén en Guatemala, p. 2.

³⁷ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 339, exp. 4, Fomento económico y forestal de la región del Petén en Guatemala, p. 3.

miento a la Selva Lacandona: de carácter demográfico, energético, agropecuario y turístico.³⁸

Como argumento de gran peso se encontraba el crecimiento poblacional de México, que según lo señalado en el proyecto de construcción carretero de 1959 era de los más grandes del mundo. La explosión demográfica era un fenómeno reciente en el país tras la década de 1940, lo que había provocado la aglomeración de personas en ciertas regiones, como las tierras altas de los estados de Veracruz, Oaxaca y Chiapas, que era necesario reubicar. En este contexto la colonización de La Lacandona serviría también como «válvula de seguridad a la presión demográfica», al permitir el reacomodo de los excedentes de población (Revel-Mouroz, 1980:17, 35 y 127). A estas personas se sumaban los braceros que comenzaban a retornar al país, de los que se esperaba que, al ser una población acostumbrada a labores de campo, desarraigada y de edad entre los 18 y los 40 años, podrían adaptarse fácilmente a la colonización de la selva.³⁹

Por otro lado, si se tomaban en cuenta las exploraciones petroleras que se estaban haciendo en territorio guatemalteco, era factible pensar que en la Selva Lacandona también existieran yacimientos. La industria petrolera era ya una de las de mayor importancia nacional y para ese momento alrededor del 50 % de su producción estaba concentrada en Poza Rica, Veracruz, sin embargo, se proyectaba que para inicios de la década de 1960 se reduciría su extracción anual a la mitad. Por esta razón era necesario que Petróleos Mexicanos (PEMEX) realizara una exploración en la frontera, para lo cual era indispensable construir una carretera de entrada a la zona que se convirtiera en «camino de explotación petrolera», lo que además facilitaría el desarrollo de la región.⁴⁰ Es decir, ya desde finales de la década de 1950 se proyectaba la exploración de la selva de Marqués de Comillas con la finalidad de encontrar petróleo.

Esta misma falta de vías de comunicación en la Selva Lacandona había provocado que se desconociera la riqueza del subsuelo, pero los datos que se conocían hasta ese momento abrían la posibilidad de que se encontraran grandes yacimientos metálicos. Además, los ríos que surcaban la región podían ser aprovechados para generar energía eléctrica a partir de la construcción de presas.

³⁸ ASCT-FSCT-SSI-SCCCPF-SPL, caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, p. 3.

³⁹ ASCT-FSCT-SSI-SCCCPF-SPL, caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, pp. 3-4.

⁴⁰ ASCT-FSCT-SSI-SCCCPF-SPL, caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, pp. 4-5.

Para lograr esto era necesario realizar estudios de campo que aportaran los datos necesarios para llevar a cabo su edificación.

Por otro lado, era de sobra conocida la riqueza forestal de la zona, donde maderas como la caoba y el cedro, que tenían un buen mercado de exportación, podían ser aprovechadas. Lo mismo sucedía con las posibilidades de explotación agrícola de las tierras de la región, en donde además de maíz era posible producir café, cacao, otros frutales y vainilla. La construcción de las presas mencionadas facilitaría la irrigación de estas plantaciones. Además, en los terrenos planos, similares a los de Tabasco, era factible impulsar la ganadería.

De igual forma, se podía aprovechar el clima y el paisaje de la zona, abundante en vegetación, lagunas y ríos, así como la gran cantidad de ruinas arqueológicas, para impulsar «la llamada industria sin chimeneas», es decir, el turismo. Con una buena promoción dirigida de forma apropiada, sobre todo a países extranjeros, era factible atraer una buena cantidad de visitantes.⁴¹

Finalmente, la poca o nula presencia de autoridades mexicanas permitía, como ya había señalado Trueba años atrás, el contrabando, la extracción «incontrolada de productos forestales» y la entrada de extranjeros «muchas veces indeseables». Para evitar esto era necesaria una vigilancia apropiada por medio del establecimiento de aduanas. Con el camino que se proponía construir «se podrá ejercer la acción política de manera que los fraudes al fisco disminuyan y el control migratorio se perfeccione». Esto además permitiría ejercer una influencia cultural sobre El Petén, desde donde se podría extraer chicle y maderas preciosas, lo que resultaría en un ingreso económico por el pago que se debería realizar por dichas exportaciones.⁴²

Todo esto sería posible si se concretaba la construcción de la carretera fronteriza Comitán-Emiliano Zapata que, se advertía, debía de asfaltarse pues las lluvias, muy abundantes durante gran parte del año, provocarían que un camino de terracería se volviera intransitable por temporadas y su conservación resultaría más onerosa, como efectivamente sucedió. Además, esta vía de comunicación había sido una promesa de campaña del presidente de la República, Adolfo López Mateos. Con su construcción se demostraría que el mandatario cumplía sus pro-

⁴¹ ASCT-FSCT-SSI-SCCCPF-SPL, caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, pp. 5-8.

⁴² ASCT-FSCT-SSI-SCCCPF-SPL, caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, p. 8.

mesas de campaña y que el gobierno tenía un genuino interés por las regiones poco desarrolladas.⁴³

Ya desde los primeros meses de 1959 en la región se tuvo noticia de la posible apertura de una carretera fronteriza, y los ayuntamientos de Comitán, La Trinitaria y Las Margaritas se comunicaron con el presidente de la República para solicitar que el trazo de dicha vía de comunicación pasara por sus respectivos municipios, lo que redundaría en beneficios económicos para sus habitantes.

De igual forma se tuvo noticia de la próxima creación de un parque nacional en la zona de los Lagos de Montebello,⁴⁴ lo que motivó la creación del Comité de Amigos Parque Nacional Lagos de Montebello, el cual, con apoyo del congreso del estado de Chiapas, envió una solicitud al presidente de la República en junio de 1959 para que la construcción de la carretera que conectaría Comitán con Montebello fuera una realidad. Esto permitiría, según los peticionarios, el desarrollo económico y cultural no solo de la región, sino de todo Chiapas. En febrero de ese mismo año se había creado en Comitán el Comité Pro-Carretera Comitán-Montebello con el objetivo de colaborar en dicha obra.

En ese momento se tenía previsto que la ruta que conectaría Comitán con Montebello partiría de esta ciudad con rumbo a Las Margaritas, para lo cual se contaba con el apoyo del gobernador del estado Samuel León Brindis, quien había expresado su buena voluntad para que se terminara lo más pronto posible el tramo que uniría estos dos municipios. Este camino «atravesaría los 46 lagos que forman dicho Parque Nacional, hasta cerrar el circuito por la gruta de San Francisco», en el municipio de La Trinitaria.

Consideramos que la carretera debe pasar por los puntos antes indicados, porque, además de atravesar por zonas que son un portento de belleza, atravesaría alrededor de setenta y ocho ejidos, que producen maíz, frijol, café, caña de azúcar, ganado porcino, ganado vacuno, aves de corral y gran variedad de frutas tropicales y subtropicales [...], que en la actualidad no pueden ser transportados a los centros de consumo por la falta absoluta de vías de comunicación modernas, como son las carreteras [...] Presidente: construyendo la carretera por los puntos indicados, se produciría un acer-

⁴³ ASCT-FSCT-SSI-SCCCPF-SPL, caja 104 A, exp. 2, B. 5, A. 4, N. 1, Camino fronterizo Comitán, Chiapas-Emiliano Zapata, Tabasco, pp. 9-10. En agosto de ese año se realizó la Primera Reunión Nacional para el Estudio de los Problemas de las Ciudades Fronterizas y Portuarias, en la Ciudad de México, por acuerdo del presidente López Mateos, reunión en la que se presentó el proyecto de construcción mencionado.

⁴⁴ El 16 de diciembre de 1959 se publicó el decreto presidencial que ordenaba la creación del Parque Nacional Lagunas de Montebello. <https://sidof.segob.gob.mx/notas/4616004>

camiento a la zona Lacandona y a los municipios de Altamirano, Ocosingo, etc., del Distrito de Álvaro Obregón Chiapas, zonas que ya su constructor gobierno pretende colonizar para extraer a la tierra toda la riqueza que por hoy, desgraciadamente, permanece inexplorada, y que será, si llegara a colonizarse y sobre todo comunicarse, un centro de gran actividad económica para provecho de toda la república.⁴⁵

Por su parte, el ayuntamiento de La Trinitaria había solicitado al presidente de la República, desde el mes de marzo de 1959, que la carretera que se proyectaba construir pasara por esa localidad y no por Las Margaritas. Los peticionarios señalaron que esto permitiría el aprovechamiento de 17 kilómetros de la carretera Panamericana en el tramo Comitán-Frontera Comalapa. Lo mismo hicieron los agentes municipales de Juncaná y de otros ejidos de La Trinitaria, como La Esperanza, quienes incluso se ofrecieron a cooperar personalmente para la construcción de ese camino.⁴⁶

El 10 de julio de 1959 en Comitán se tuvo noticia de que la presidencia de la República había ordenado iniciar la construcción de la que en ese momento llamaron «la carretera de la Zona de Marqués de Comillas». El presidente municipal comiteco envió un escrito a López Mateos en el que le agradecía dicha disposición, que sería de beneficio para toda la región.⁴⁷

No obstante, los trabajos no comenzaron inmediatamente, pues la Secretaría de Obras Públicas inició los estudios para dicha construcción hasta 1961. Por tratarse de un parque nacional, además ser una zona fronteriza, correspondía al gobierno federal aportar el presupuesto necesario para su construcción. Para darle un nuevo impulso a dicho camino ese mismo año el Club Rotario de Tuxtla Gutiérrez solicitó a López Mateos que se incluyera la zona de Lagos de Montebello dentro del programa turístico promovido desde la presidencia de la República con el objetivo de «intensificar a su máximo el movimiento turístico en el lapso 1961-1964 a fin de obtener mayores ingresos de divisas para la economía nacional», para lo cual se proyectaba «el impulso a las comunicaciones y transportes» y el desarrollo de nuevos centros turísticos.

Los intereses locales, así como los del Estado mexicano, por tener mayor presencia y control de la frontera, finalmente provocaron que la ruta propuesta originalmente cambiara a una que se acercara más a la línea fronteriza. La geografía de la zona también influyó en el trazado final de la misma. Se descartó pasar por

⁴⁵ Archivo General de la Nación, Archivos Presidenciales, Adolfo López Mateos (en adelante AGN, AP, ALM), caja 569, exp. 515.1/88, Carreteras Chiapas, Trinitaria-Montebello (construcción).

⁴⁶ AGN, AP, ALM, caja 569, exp. 515.1/91, Carreteras Chiapas. Trinitaria; AGN, AP, ALM, caja 569, exp. 515.1/88, Carreteras Chiapas, Trinitaria-Montebello (construcción).

⁴⁷ AGN, AP, ALM, caja 571, exp. 515.1/209, Carreteras Chiapas, Marqués de Comillas-Comitán.

Las Margaritas, lo que significaba dar un rodeo innecesario, para aprovechar una parte del trayecto de la carretera Panamericana, como lo habían propuesto las autoridades de La Trinitaria.⁴⁸ Para 1965 los trabajos de apertura del camino fronterizo habían llegado a Montebello, pero no se tenía presupuesto para continuar con él y la obra se suspendió indefinidamente (véase mapa 2).

Ese mismo año el Instituto Nacional Indigenista (INI) presentó un proyecto de reubicación de los «excedentes de población de los Altos de Chiapas» a los municipios de Las Margaritas y La Independencia. Este planteamiento hacía necesaria la construcción de un camino que permitiera el traslado de dicha población, lo que hizo que por un breve periodo de tiempo se retomara la idea de continuar con la carretera fronteriza (véase mapa 2).⁴⁹

A pesar de que el consejo del INI había aprobado el plan de colonización, el gobierno de presidente Gustavo Díaz Ordaz no lo autorizó, quedando inconcluso el ambicioso proyecto de 1959 de construir una vía de comunicación que fuera paralela a la frontera y conectara Comitán con Emiliano Zapata para facilitar el poblamiento de la región. Sin embargo, pobladores tanto del municipio de Las Margaritas como de los Altos de Chiapas no esperaron dicha autorización, y desde principios de la década de 1960 comenzaron a colonizar por su cuenta la zona fronteriza abriendo pequeñas veredas en la espesura de la selva (De Vos, 2020:135-137; Lewis, 2020:269-270).

Además de la construcción de esta vía de comunicación el gobierno mexicano buscó aprovechar las riquezas naturales de la selva, en particular los recursos hídricos, para lo cual se establecieron estaciones hidrométricas en los ríos de la cuenca del Usumacinta con el objetivo de realizar estudios que permitieran la construcción de presas hidroeléctricas en la zona, operadas por la Comisión Internacional de Límites y Aguas entre México y Guatemala (CILA), que dependía de la Secretaría de Relaciones Exteriores, instancia que también se encargaba de mantener limpia la brecha y los monumentos de la línea fronteriza.

La CILA y los proyectos hidroeléctricos en la cuenca del Usumacinta

En 1961 se creó la Comisión Internacional de Límites y Aguas (CILA) a través del intercambio de notas diplomáticas, pero sería hasta agosto del siguiente año cuan-

⁴⁸ AGN, AP, ALM, caja 569, exp. 515.1/73, Carreteras Chiapas, Progreso-Trinitaria, 1959-1960.

⁴⁹ Biblioteca Juan Comas del Instituto de Investigaciones Antropológicas de la UNAM, Fondo Alfonso Caso Andrade, caja 52, exp. 5. Reacomodo de los excedentes de población de los Altos de Chiapas en las Margaritas.

do quedaría formalmente instalada. Esta se encargaría de los asuntos limítrofes entre los dos países, es decir, de la demarcación y conservación de la línea fronteriza fijada en el Tratado de Límites, del «estudio de los casos que se susciten por cambios en el curso de los ríos limítrofes, el estudio de las corrientes fluviales internacionales para elaborar proyectos de uso y aprovechamiento equitativo de sus aguas, en beneficio de los dos países», así como de la proyección de las obras que fueran necesarias para evitar inundaciones. Además, se le encomendó la elaboración de un proyecto para la construcción de un puente definitivo sobre el río Suchiate, entre Ciudad Hidalgo y Tecun Umán (véase mapa 2).⁵⁰

Un año después, en una reunión celebrada entre ambos comisionados de límites se planteó la necesidad de instalar estaciones de aforo en las cuencas de los ríos Suchiate y Usumacinta con el objetivo de «conocer con mayor precisión el régimen de ambos ríos», con miras a la construcción de presas hidroeléctricas, en particular la de Boca del Cerro, cerca de Tenosique, en Tabasco. Así, entre 1964 y 1967 se construyeron cinco estaciones hidrométricas: El Tigre, El Cedro, Agua Verde, Ixcán y Chajul, establecidas en los ríos Usumacinta, Salinas, Lacantún, Ixcán y Chajul respectivamente.⁵¹

Esta no era la primera vez que las autoridades mexicanas se planteaban el aprovechamiento de los ríos, no solo de la Selva Lacandona, sino de toda la frontera sur. Ya desde 1933 el embajador de México en Guatemala, Gustavo P. Serrano, señaló la «posibilidad de aprovechamiento en navegación, fuerza hidroeléctrica y usos domésticos» de las cuencas hidrográficas de esa región, para lo cual proponía la creación de una comisión mexicana que recopilara «el mayor número de datos existentes sobre nuestra frontera del Sureste» en los archivos de las secretarías de Relaciones Exteriores, de Agricultura y Fomento y de cualquier otra que resguardara información al respecto, «muy en particular de las memorias de la Comisión de Límites con Guatemala».

Dicha comisión dedicaría su atención, entre otras cosas, a estudiar los ríos limítrofes y los que cruzan de un país a otro para conocer las posibilidades futuras de aprovechamiento hidroeléctrico para irrigación, navegación nacional e inter-

⁵⁰ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 332, exp. 5, Comisión Internacional de Límites y Aguas entre México y Guatemala. Sobre constitución de la misma, negociaciones relativas y de su funcionamiento, pp. 140-141; leg. 330, exp. 3, Tratado de Límites entre México y Guatemala del 24 de abril de 1882, pp. 43-49; leg. 340, exp. 8, Expediente personal del asesor jurídico de la Sección Mexicana de Límites y Aguas entre México y Guatemala, pp. 8-19.

⁵¹ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 332, exp. 5, Comisión Internacional de Límites y Aguas entre México y Guatemala. Sobre constitución de la misma, negociaciones relativas y de su funcionamiento, pp. 240-244 y 267.

nacional, así como para analizar la posibilidad de crear nuevos centros de población y de explotar la riqueza minera y petrolífera de la región. Posteriormente se proponía formar comisiones con Guatemala y Belice que permitieran «estudiar internacionalmente nuestras fronteras desde los puntos de vista más amplios y siguiendo procedimientos semejantes a los que hemos seguido al estudiar las corrientes internacionales del Norte». Todo esto permitiría al gobierno del país impulsar el desarrollo del sureste mexicano, en particular de los estados de Chiapas y Tabasco que, a decir del embajador, eran de las regiones más ricas del país «y al mismo tiempo, son de las que menos vías de comunicación terrestre tienen, ya que ni los ferrocarriles ni los caminos carreteros abundan».⁵²

En respuesta a la sugerencia realizada por el embajador Serrano, la Secretaría de Relaciones Exteriores se comunicó con las secretarías de Agricultura y Fomento y la de Comunicaciones y Obras Públicas para que integraran la comisión propuesta. La primera designó al ingeniero J. Manuel Corona, agente general ubicado en Payo Obispo, Campeche, para integrarse a la comisión que visitaría el sureste con el objetivo de estudiar sus necesidades y formular un programa de trabajo, mientras que la segunda manifestó que la falta de presupuesto, «apenas suficiente para atender las obras de conservación y defensa del Río Bravo y las de Nogales, Sonora», le impedía participar en la misma.⁵³

La documentación no nos permite conocer el destino de dicha comisión, pero muestra que para principios de la década de 1930 desde algunos espacios del gobierno mexicano se advertía la necesidad de realizar estudios para conocer el sureste y, en consecuencia, presentar proyectos que permitieran aprovechar sus riquezas, en particular las relacionadas con los recursos hídricos.

Durante la década de 1950 la Secretaría de Recursos Hidráulicos retomó el interés por la cuenca del Usumacinta. En ese momento todavía no se contaba con suficiente información sobre dicha cuenca, pero ya se proponía la construcción de una presa en Boca del Cerro, cerca de Tenosique, que además de permitir la producción de energía eléctrica facilitaría la creación de distritos de riego en Tabasco y Campeche, el control de «sus avenidas que provocan fuertes inundaciones en las partes bajas», así como la navegación del Usumacinta «para facilitar las comunicaciones y transportes que tanta falta hacen en esa región».⁵⁴

⁵² AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 331, exp. 21, Estudio de los ríos internacionales del sureste de México, pp. 1-6.

⁵³ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 331, exp. 21, Estudio de los ríos internacionales del sureste de México, pp. 8-19.

⁵⁴ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 332, exp. 4, Convención para el establecimiento de una comisión internacional de límites entre México y Guatemala, pp. 39-40 (véase también De Vos, 2020:69-70;

Sin embargo, mientras no se concretara un tratado de aguas internacionales entre México y Guatemala, cualquier proyecto que se pretendiera realizar sobre la cuenca del Usumacinta quedaría en letra muerta. Por esta razón, desde mediados de la década de 1930 las autoridades mexicanas buscaron establecer dicho tratado, pero las gestiones realizadas no fructificaron. La mayor atención de los gobiernos de ambos países en relación con asuntos de límites se había centrado en la frontera terrestre. Como ya se mencionó, desde 1938 se formó una comisión de límites con Guatemala con la que se avanzó en la limpieza de la brecha y en la reparación y construcción de nuevos monumentos, mientras que los márgenes fluviales fueron relegados a un segundo plano.⁵⁵

La constitución de la CILA en 1961, y su instalación formal e inicios de trabajo en 1962, así como el establecimiento de las mencionadas estaciones hidrométricas, permitieron a las autoridades mexicanas la elaboración de un nuevo proyecto con miras a la construcción ya no solo de la presa de Boca del Cerro, sino de otras más en los afluentes del Usumacinta. No obstante, esto no se logró concretar debido a que no se llegó a un acuerdo con el gobierno guatemalteco.

A pesar de esto, durante los primeros meses de 1965, en la prensa mexicana se comenzó a hablar del proyecto de construcción de una presa internacional que beneficiaría a ambos países. En notas de periódicos como *La Prensa y Excelsior* se afirmaba que, de concretarse esta obra, se lograrían evitar las inundaciones de las fértiles tierras de la Chontalpa, en Tabasco, pues se controlarían las aguas del Usumacinta. Según información proporcionada por el ingeniero Armando Trueba Quevedo, quien en ese momento era jefe de la oficina de Conservación de la Comisión Internacional de Límites y Aguas, los estudios para la construcción de la hidroeléctrica en Boca del Cerro estaban por concluirse, y se estimaba que sería «de igual o superior potencia a la que está construyéndose en la presa de Malpaso, Chiapas».⁵⁶

Los proyectos de construcción de estas presas en el Grijalva y el Usumacinta obedecían a la necesidad de «mover la industria en varios estados de la federación». La energía que generarían estas hidroeléctricas contribuiría al proceso de industrialización que se buscaba en el país (Fábregas, 2009:18-20). En 1966 se presentó el proyecto de construcción de varias presas en los ríos mencionados

García García, 2010:157-178).

⁵⁵ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 332, exp. 4, Convención para el establecimiento de una comisión internacional de límites entre México y Guatemala, p. 39.

⁵⁶ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 341, exp. 1, Boletines de prensa, relacionados con la Comisión Internacional de Límites entre México y Guatemala, pp. 444 y 448.

al presidente Gustavo Díaz Ordaz para que lo discutiera con su homólogo guatemalteco durante su visita a Centroamérica. Se aseguró que la energía que generarían las hidroeléctricas permitiría abastecer de electricidad «tanto a México como a Guatemala y de ese último país a Honduras y El Salvador». Si se lograba concretar dicha construcción el gobierno de «México podría efectivamente ayudar a esos países hermanos, tanto en la construcción de las obras que debían realizarse como la asistencia técnica necesaria para la administración y mantenimiento de las plantas que se construyan».⁵⁷

El 10 de marzo de 1967, en una reunión de la Comisión Internacional de Límites y Aguas se señaló que se debía obtener el consentimiento del presidente guatemalteco para que su gobierno proporcionara:

a la Sección mexicana de la Comisión todas las facilidades para la elaboración de los anteproyectos de la Presa de Boca del Cerro, que servirán para iniciar los tratados que se requieran entre los gobiernos. En otras palabras los presidentes podrían convenir en que la Comisión inicie los estudios de la Presa de Boca del Cerro y los tratados entre los gobiernos, encargando a la Sección mexicana los anteproyectos.⁵⁸

Sin embargo, esto no fue muy bien recibido por ciertos sectores del gobierno guatemalteco, pues en la prensa de ese país se impulsó una campaña en la que se aseguró que la visita de Méndez Montenegro a México, a finales de marzo de ese año, tenía como objetivo facilitar la construcción de una presa en el Usumacinta que afectaría territorio guatemalteco.⁵⁹ Se aseguró que de concretarse esa obra se perdería una gran porción del Petén. Mientras que del lado mexicano, se promovía esta hidroeléctrica como la «obra más anhelada por los habitantes de la región de los ríos».⁶⁰

En 1970, las declaraciones echas por el entonces candidato a la presidencia de México, Luis Echeverría, referentes a la construcción de una serie de presas a lo largo del cauce del Usumacinta, cuando tomara posesión del ejecutivo federal, fueron retomadas con preocupación en la prensa guatemalteca. Se aseguró que

⁵⁷ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 344, exp. 1, Recortes de prensa relativos a la gira presidencial, año de 1966, pp. 56-57 (véase también García García 2010:205-206).

⁵⁸ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 332, exp. 5, Comisión Internacional de Límites y Aguas entre México y Guatemala. Sobre constitución de la misma, negociaciones relativas y de su funcionamiento, p. 269.

⁵⁹ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 340, exp. 8, Expediente personal del asesor jurídico de la Sección Mexicana de Límites y Aguas entre México y Guatemala, pp. 14-15.

⁶⁰ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 341, exp. 1, Boletines de prensa, relacionados con la Comisión Internacional de Límites entre México y Guatemala, p. 404.

era responsabilidad del gobierno de su país defender su territorio, pues según el diario *La Hora*, de concretarse la construcción de las presas se perdería «la explotación racional de las selvas y bosques del este del Petén y las regiones altas de Huehuetenango, El Quiché, Alta Verapaz e Izabal», quedarían bajo el agua «las excelsas ruinas mayas del periodo clásico», así como los recursos minerales de la región como el bromo, el mercurio, el uranio y los grandes yacimientos petrolíferos:

Las «presas» de los mexicanos, únicamente enterrarían lo más valioso de nuestra patria, sin que a nosotros, con esto, nos quedara más que sentarnos a meditar como el pensador de Rodin, y dedicarnos a llorar por lo perdido y a lamentar la tragedia [...] mientras nuestra economía se hundiría y nos conduciría más rápidamente al caos, al que de todas maneras vamos, porque nadie quiere ver la realidad.⁶¹

Todo esto sucedería si el gobierno no emprendía «una cruzada» para defender su territorio. Por lo tanto, era necesario incorporar el Petén a la economía nacional impulsando la creación de obras de riego e industriales aprovechando el sistema de ríos del Usumacinta, así como su utilización como vías de comunicación. En este sentido, las autoridades guatemaltecas impulsaron la colonización del Petén, que se esperaba lograr en un plazo no mayor a 10 años.⁶² A fin de cuentas, los proyectos de aprovechamiento de la cuenca del Usumacinta propuestos desde la década de 1930 por las autoridades mexicanas no prosperaron, ya que el gobierno guatemalteco impulsó la colonización de las zonas que se verían afectadas por la inundación para frenar la construcción de las presas hidroeléctricas.⁶³

Consideraciones finales

Al iniciar la segunda mitad del siglo XX la región fronteriza de la Selva Lacandona se encontraba aislada y deshabitada, lo que había provocado que personas de origen guatemalteco utilizaran la zona para contrabandear mercancías, y algunas incluso habían fundado rancherías. Por esta razón el Estado mexicano se preocupó por mejorar el control sobre ese territorio y así afirmar su soberanía sobre el mismo. De este modo, para finales de la década de 1950 se impulsaron proyec-

⁶¹ AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 341, exp. 1, Boletines de prensa relacionados con la Comisión Internacional de Límites entre México y Guatemala, p. 399.

⁶² AGESRE-ALRMG 1855-1986, leg. 341, exp. 1, Boletines de prensa, relacionados con la Comisión Internacional de Límites entre México y Guatemala, pp. 398-402.

⁶³ Véase Pohlenz (2019:73-74), De Vos (2020:45-46), Rodas (2020).

tos para la frontera sur, entre los que destaca la construcción de un camino fronterizo que conectara las ciudades de Comitán con Emiliano Zapata, en Tabasco, pasando cerca de la frontera. La construcción de dicha carretera permitiría un mejor control del territorio, así como la puesta en marcha de otros proyectos ambiciosos, como el aprovechamiento de los ríos de la región para la construcción de presas hidroeléctricas que generarían la energía necesaria para impulsar la industrialización del país. Esto a su vez evitaría las inundaciones en Tabasco y al mismo tiempo se podrían crear distritos de riego para impulsar la agricultura y la ganadería en la zona.

La existencia de esta vía de comunicación también facilitaría la colonización de la franja fronteriza. La presencia de poblaciones mexicanas en la zona ayudaría a fijar la frontera y mejoraría el control de la misma al impedir el ingreso de extranjeros sin el permiso de las autoridades mexicanas, además de que contribuiría a resolver el problema demográfico de ciertas regiones del país y del estado de Chiapas, en particular de los Altos, al trasladar los excedentes de población a esta zona deshabitada. Finalmente, permitiría la extracción de las maderas preciosas de la selva, así como de las riquezas del subsuelo, en particular del petróleo, del que se esperaba encontrar grandes yacimientos.

Sin embargo, estos grandes proyectos impulsados desde el gobierno federal no se lograron concretar o quedaron truncos apenas iniciados. En el caso de la construcción de la carretera fronteriza solo se avanzó en el tramo Comitán-Montebello, y tendrían que pasar cuatro décadas para que finalmente se inaugurara en el año 2000. Tampoco la colonización dirigida, ya fuera con el propósito de facilitar el control del territorio o de aliviar la sobrepoblación de ciertas zonas, se concretó. No obstante, el desplazamiento de población a este territorio se comenzó a dar de forma espontánea. Surgieron nuevos centros de población con serias dificultades para consolidarse precisamente por la falta de una vía de comunicación que los conectara con México, lo que propició el establecimiento de relaciones con las poblaciones guatemaltecas asentadas al otro lado de la frontera, tema que es necesario abordar con mayor profundidad en investigaciones posteriores.

Por otro lado, el proyecto de construcción de hidroeléctricas en la cuenca del Usumacinta tampoco prosperó debido a la oposición de las autoridades guatemaltecas, quienes impulsaron la colonización del Petén para crear un muro humano que impidiera la concreción de dichas presas. A pesar de este fracaso, la Secretaría de Relaciones Exteriores logró constituir la Comisión Internacional

de Límites y Aguas México-Guatemala, la cual impulsó el establecimiento de estaciones hidrométricas en los principales afluentes del Usumacinta, que permitieron cierta presencia del Estado mexicano en la frontera y jugaron un papel importante en el proceso de colonización de la zona de Marqués de Comillas al convertirse en las rutas de entrada gracias al establecimiento de pistas de aterrizaje en cada una de ellas. Sobre el papel de la CILA en estos procesos es necesario abundar más al respecto, pues en estas páginas solo se hace un pequeño acercamiento.

En adelante, el interés del gobierno mexicano por esta franja fronteriza respondió a determinadas coyunturas que hicieron que concentrara su atención nuevamente en ella. La presencia de guerrilleros guatemaltecos en la frontera sur a principios de la década de 1970, la exploración y explotación petrolera a finales de esta, la llegada de refugiados guatemaltecos en el decenio siguiente y el levantamiento zapatista de 1994 provocaron que se retomaran los proyectos, en particular el de la carretera fronteriza, que habían quedado inconclusos o que no habían pasado del papel.

Así, se puede apreciar cómo al iniciar la segunda mitad del siglo XX el gobierno mexicano se planteó una serie de proyectos para esta franja fronteriza que no prosperaron o que no lo hicieron de la forma en que se había planeado, mientras que tampoco pudo mejorar su control sobre ese territorio fronterizo. Esto tuvo que esperar hasta que se avanzara en la construcción de la carretera, lo que permitió una mayor presencia de agentes de las distintas instituciones estatales y una mayor conexión con el exterior de los nuevos ejidos fundados en esa zona a partir de la década de 1960.

Agradecimientos

Esta investigación pudo realizarse gracias a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Programa de Becas Posdoctorales en la Universidad Nacional Autónoma de México, becario del Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur (CIMSUR-UNAM), asesorado por el Dr. Justus Fenner.

Archivos consultados

AGESRE	Archivo Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores
AGN	Archivo General de la Nación
ASCT	Archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Bibliografía citada

- Anguiano, Raúl. (2012). *Expedición a Bonampak. Diario de viaje. Memorias de una expedición a la selva Lacandona, 1949*. Tuxtla Gutiérrez: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.
- Blom, Frans Ferdinand y Duby, Gertrude. (2005). *La Selva Lacandona*. México: Na Bolom / Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas.
- Castañón Gamboa, Fernando. (2009). *Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas*. Tuxtla Gutiérrez: Consejo Estatal para la Cultura y las Artes.
- Castillo, Manuel Ángel, Toussaint Ribot, Mónica y Vázquez Olivera, Mario. (2006). *Espacios diversos, historia en común: México, Guatemala y Belice, la construcción de una frontera*. México: Secretaría de Relaciones Exteriores.
- De Vos, Jan. (1996). *Oro verde. La conquista de la selva lacandona por los madereros tabasqueños 1822-1949*. México: Fondo de Cultura Económica.
- De Vos, Jan. (2003). *Viajes al desierto de la soledad: un retrato hablado de la Selva Lacandona*. México: CIESAS / Miguel Ángel Porrúa.
- De Vos, Jan. (2020). *Una tierra para sembrar sueños. Historia reciente de la Selva Lacandona, 1950-2000*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Fábregas Puig, Andrés. (2005). El concepto de frontera: una formulación. En Alain Basail (coord.), *Fronteras des-bordadas. Ensayos sobre la frontera sur de México* (pp. 21-51). México: Juan Pablos Editor / Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.
- Fábregas Puig, Andrés. (2009). Repensando la frontera sur de México. En *Anuario del Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica 2009* (pp. 15-28). Tuxtla Gutiérrez: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas. <https://repositorio.cesmecha.mx/bitstream/handle/11595/550/01%20F%20a1bregas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- García García, Antonino. (2010). *Instituciones y pluralismo legal: la hidropolítica en la cuenca en la cuenca transfronteriza Grijalva (1950-2010)*. (Tesis de doctorado). El Colegio de la Frontera Sur, San Cristóbal de Las Casas. <http://ecosur.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1017/1695>
- García Martínez, Bernardo y Sudo, Takako. (1992). *Las carreteras de México (1891-1991)*. México: Grupo Azabache / Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- García Martínez, Bernardo. (2014). Cien años de carreteras en México (1891-1991). En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 327-426). México: El Colegio de México.
- Hernández, Porfirio. (1947). *Veredas, cumbres y barrancas. Viajes a pie y a caballo a través de la república mexicana*. México: Central de Publicaciones.
- Levi, Giovanni (2003). Un problema de escala. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, XXIV(95), 279-288. <https://www.redalyc.org/pdf/137/13709510.pdf>
- Lewis, Stephen E. (2020). *Repensando el indigenismo mexicano. El Centro Coordinador del Instituto Nacional Indigenista en los Altos de Chiapas*. San Cristóbal de Las Casas: CIMSUR-UNAM. Doi: <https://doi.org/10.22201/cimsur.9786073033398p.2020>
- Leyva Solano, Xóchitl y Ascencio Franco, Gabriel. (2002). *Lacandonia al filo del agua*. México: CIESAS / UNAM / Fondo de Cultura Económica.

- Migdal, Joel S. (2011). *Estados débiles, Estados fuertes*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Mijares Lara, Marcela (2015). Juan Andreu Almazán y la Compañía Constructora Anáhuac: negocios y política durante la posrevolución (1927-1932). En Marco Palacio (Coord.), *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1827-1958* (pp. 229-261). México: El Colegio de México.
- Moscoso Pastrana, Prudencio. (1986). *La tierra lacandona: sus hombres y sus problemas*. San Cristóbal de Las Casas: Corporación de Fomento de Chiapas.
- Palomo Infante, María Dolores. (2020). Problemáticas fronterizas y su gestión histórica por las instituciones políticas locales, 1930-1990. En Mónica Toussaint y Marisol Garzón (Coords.), *Dinámicas y conflictos en una región transfronteriza: México, Guatemala, Belice* (pp. 141-174). México: CentroGeo / CIESAS / CIDE / El Colegio de la Frontera Sur / Instituto Mora.
- Pohlenz de Távira, Anna. (2019). *Ríos turbulentos: conflictos en Guatemala y México por la producción hidroenergética en la cuenca del Usumacinta*. (Tesis de doctorado). UNAM. Ciudad de México. <http://132.248.9.195/ptd2019/agosto/0794168/0794168.pdf>
- Revel-Mouroz, Jean. (1980). *Aprovechamiento y colonización del trópico húmedo mexicano*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Rodas Núñez, Isabel. (2020). Frontera y colonización del norte guatemalteco, una historia de migración interna de la segunda mitad del siglo XX. En Justus Fenner, Enriqueta Lerma, Ruth Piedrasanta y Rosa Torras (coords.), *Vidas transfronterizadas: dinámicas y actores en el límite Guatemala/México, siglo XIX-XXI* (pp. 89-128). México: CIMSUR-UNAM. Doi: <https://doi.org/10.22201/cimsur.9786073032629p.2020>
- Tamayo Pérez, Luz María Oralia. (2015). La Comisión Mexicana de Límites y la definición de la frontera sur del país. *Revista de Geografía Norte Grande*, 60, 115-134. Doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022015000100007>
- Vázquez Olivera, Mario. (2018). *Chiapas mexicana. Gestación de la frontera entre México y Guatemala durante la primera mitad del siglo XIX*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Cómo citar este artículo:

Pérez Mendoza, Joel. (2023), «'Este olvidado pedazo de nuestra patria': los proyectos del gobierno mexicano para controlar la franja fronteriza de la Selva Lacandona y aprovechar sus recursos naturales, 1950-1970». *Revista Pueblos y fronteras digital*, 18, pp. 1-33, doi: 10.22201/cimsur.18704115e.2023.v18.655