Recibido: 1 de agosto de 2024
Aceptado: 26 de setiembre de 2024

Historia y Región, Año XII, n.° 12, Dic. 2024: 35-54
ISSN (en línea): 3084-7214

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC EN EL SIGLO XIX: UNA HISTORIA DE INJERENCIA EXTRANJERA, POBLAMIENTO Y COLONIZACIÓN DE TIERRAS

The Ishtmus of Tehuantepec in the 19th Century: a history of foreign interference, settlement and land colonization

Teresa de Jesús Portador García[*]
tportadorgarcia@yahoo.com

RESUMEN:

Durante todo el siglo XIX, distintas potencias desplegaron estrategias políticas y militares para apropiarse y/o controlar el paso en el Istmo de Tehuantepec, región codiciada por su posición geoestratégica y por sus recursos naturales. Esto se materializó en distintas iniciativas de Estados Unidos, Francia e Inglaterra para construir un canal o líneas férreas, por lo que los gobiernos mexicanos otorgaron concesiones a empresas extranjeras para construir las obras. La importancia histórica y geoestratégica de esta franja del territorio latinoamericano obliga a analizar los procesos históricos de la región en la etapa decimonónica, porque fue cuando se implementaron políticas de colonización y poblamiento de tierras, arribaron extranjeros y se construyó el ferrocarril, elementos que provocaron transformaciones profundas en los ámbitos territorial, económico, comercial, cultural y político.

PALABRAS CLAVE: Istmo de Tehuantepec; injerencia extranjera; poblamiento; colonización; siglo XIX.

ABSTRACT:

Throughout the 19th century, different Powers deployed political and military strategies to appropriate and/or control the passage through the Isthmus of Tehuantepec, a región coveted for its geostrategic position and its natural resources. This materialized in different initiatives from the United States, France and England to build a canal or railway lines, for which the Mexican governments granted concessions to foreign companies to build the Works. The historical and geostrategic importance of this strip of Latin American territory forces us to analyze the historical processes of the region in the 19th century, because it was when colonization and land settlement policies were implemented, foreigners arrived and the railroad was built, elements that caused transformations profound in the territorial, economic, commercial, cultural and political spheres.

[*] Doctora en Antropología y maestra en Estudios Latinoamericanos por la UNAM. Realizó dos años de estancia posdoctoral en la Universidad Autónoma Metropolitana. Docente de nivel licenciatura y posgrado en universidades de México.

KEYWORDS: Isthmus of Tehuantepec; foreign interference; settlement; colonization; 19th century.

INTRODUCCIÓN

El objetivo de este artículo es historiar brevemente las vicisitudes acontecidas en el Istmo de Tehuantepec durante el siglo XIX, región ubicada en México. Se aborda la importancia geográfica, política e internacional que tuvo la región durante la etapa decimonónica, particularmente, al convertirse en una tierra disputada por potencias extranjeras y donde los gobiernos post independentistas mexicanos impusieron planes de colonización y poblamiento que obedecieron a la ambición por controlar el espacio y los recursos naturales, y como una manera de delimitar y asegurar el territorio nacional, elemento central del incipiente Estado mexicano. No obstante, esta ideología y política impuestas desde los gobiernos centrales, afectó a las poblaciones indígenas, principalmente sus territorio y recursos naturales.

En México es sabida la extensa historiografía existente sobre la región del Istmo, por lo que, para la elaboración del artículo, se revisaron de manera exhaustiva fuentes bibliográficas, recuperando la historia de la región en el siglo XIX, particularmente aquellos temas relacionados con intereses extranjeros, concesiones a empresas extranjeras para la construcción del ferrocarril, colonización de tierras, poblamiento y arribo de extranjeros.

En este sentido, el artículo aborda los acontecimientos sociales, políticos y económicos que sucedieron en un notorio y distintivo angostamiento de tierra continental americana denominado *Istmo de Tehuantepec*, que incluye los estados de Veracruz y Oaxaca. De la región podemos decir que se ha escrito sobre la historia, gente, costumbres (Reina, 1999, 1997, 1994; Brasseur, 1981), la importancia geoestratégica (Orozco, 2000; Ruiz, 1996), las riquezas naturales (Héau-Lambert y Rajchenber, 2002; Humboldt, 1966), la colonización, poblamiento y despojo de tierras a indígenas (Prieto, 1884; Reina, 1999, 1994; Rojas, 1995). No obstante, estos avatares deben ser explicados y comprendidos a la luz de la importancia que la región cobró en el siglo XIX, ya que se convirtió en una especie de tierra de conquista para los ciudadanos extranjeros. Por ello, llegaron viajeros provenientes de Francia, Estados Unidos e Inglaterra, a quienes también debemos descripciones de la cultura, las costumbres y la exuberante vegetación. Es de

destacar, los viajes realizados por Alexander Humboldt (1966), naturalista y explorador alemán, que arribó a México en marzo de 1803, interesado por la riqueza biológica y geográfica del país, su conocimiento lo dejó plasmado en el *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España,* donde, entre otros temas, relata su recorrido por el Istmo. Otro viajero fue el francés Charles Brasseur (1981), a quien debemos minuciosas descripciones, plasmadas en su obra *Viaje por el Istmo de Tehuantepec, 1859-1860.*

Por aquellos años, la región era la tierra prometida, se creía que la fertilidad de sus tierras y una vía interoceánica brindaría prosperidad a cualquier colonizador. Aunque con sus matices, esa idea ha sido una constante a lo largo de más de tres siglos.

Como mecanismo de control, las potencias extranjeras buscaron construir una vía interoceánica, ya sea a través de un canal o líneas férreas. A lo largo de ese siglo, los gobiernos de México otorgaron concesiones a distintas empresas extranjeras con el objetivo de construir el ferrocarril. Por ello, el sistema ferroviario fue construido entre 1852 y 1906, lapso en que las concesiones pasaron de una compañía a otra, y que, por circunstancias económicas, políticas, sociales y climáticas dejaron inconclusa la obra. Fue la empresa inglesa Pearson and Sond Limited quien terminó el tendido férreo y lo administró los primeros años de operación.

Con la construcción del ferrocarril llegaron profundas transformaciones en el Istmo (Reina, 2013), confiriendo una nueva fisonomía al comercio, el cual acapararon los extranjeros (chinos, ingleses, franceses, norteamericanos, libaneses) que se casaron con mujeres de la región y agregaron nuevos elementos a la cultura regional (Portador, 2018, 2015; Reina, 1997).[4] Con el proyecto ferroviario, y al amparo de las leyes que permitían el deslinde y la colonización de baldíos, se generó una gran especulación de tierras sobre todo en aquellas que se encontraban a los lados del tendido férreo (Ruiz, 1996; Reina, 2013). Las políticas impuestas a finales del siglo XIX por Porfirio Díaz, presidente de México, dejaron las manos libres a empresas e inversionistas extranjeros para el despojo de tierras y recursos naturales que poseían los pueblos indígenas de la región. Sobre este tema, Reina (2013) reconstruye la historia económica de los pueblos indígenas en el siglo XIX, y

[4] Sobre la inserción y adaptación de los extranjeros en el Istmo, consultar a Portador (2018, 2015) y Reina (1997), quienes analizan las alianzas matrimoniales entre extranjeros y mujeres indígenas zapotecas.

analiza los aspectos sociales como sus luchas por la defensa de los recursos naturales y territorios.

Para una mejor exposición del tema, el trabajo se estructura de seis apartados. El primer apartado aborda la propuesta inicial de construir un canal que uniera a los dos océanos, idea que permaneció desde la conquista hasta el primer lustro del siglo XIX. El segundo, analiza la forma en que se implementaron las políticas de colonización y poblamiento. El tercero, aborda la concesión de tierras baldías y el permiso para abrir una vía de comunicación al empresario José de Garay. El cuarto, profundiza en los intereses de países extranjeros para controlar la región. El quinto, centra su atención en la política Porfirista de privatización de tierras y concesión de tierras a empresas extranjeras. El sexto, examina la corta bonanza del ferrocarril y su eventual fracaso. Cierra el artículo con una batería de conclusiones.

1. EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN CANAL NAVEGABLE EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Por su forma estrecha, el Istmo de Tehuantepec ha sido una franja territorial importante para las sociedades que la han habitado, a lo largo de la historia. Durante la época prehispánica, sirvió como ruta para el intercambio comercial entre los distintos grupos humanos que poblaban el altiplano central mexicano y el territorio de Centroamérica. En su proceso de expansión, el imperio mexica se sirvió de este puente para conquistar la región sureste de México y Centroamérica (Barrios y López, 1987; González, 1973).

Al arribo de los españoles, Hernán Cortés supo por Moctezuma[5] del valor estratégico de la región. En su correspondencia con el emperador Carlos V, el conquistador habla de las perspectivas de utilizar el Istmo para conquistar Guatemala y otras zonas; el monarca, a su vez, sugirió a Cortés aprovechar la cercanía de comunicación entre ambos océanos, Pacífico y Atlántico, para establecer ahí una base de navegación y exploración. Al poco tiempo, Cortés pondría astilleros[6] para emprender la exploración (Barrios y López, 1987; González, 1973).[7] Asimismo, propuso que se creara en el lugar una nueva

[5] A la llegada de Hernán Cortés a la Nueva España, Moctezuma era el emperador azteca.
[6] Los astilleros, son lugares donde se construyen y reparan buques.
[7] Durante mucho tiempo en la región se explotó madera, incluso antes de que se iniciaran en la isla de Cuba y en la de Pinos los cortes de madera de cedro y caoba. Los astilleros de la Habana tomaban la materia prima del espeso bosque que cubre la falda septentrional de los

provincia novohispana. El sólo hecho de que se planteara el proyecto habla del peso que las autoridades españolas le concedían a la región.

Cabe destacar, que en otras regiones estrechas de América se planteó el proyecto de unir el Atlántico y el Pacífico. Por ejemplo, por mandato de Carlos V, Vasco Núñez de Balboa exploró la zona que actualmente es Panamá; y Pedro Arias de Ávila exploró Nicaragua (González, 1973). Desde el siglo XVI hasta el XIX, el Istmo siguió despertando interés, ya que sus características orográficas parecían favorecer la construcción de un canal interior. Esta obra estuvo en espera de recursos y pese a que no se concretó, se realizaron exploraciones.

El virrey don Antonio María de Bucareli y Ursúa comisionó a los ingenieros Agustín Cramer y don Miguel del Corral para examinar con la mayor escrupulosidad el terreno comprendido entre la barra de Coatzacoalcos (mar del Golfo) y la de Tehuantepec (mar del Pacífico), y que al mismo tiempo se aseguraran si entre los pequeños ríos de Ostuta, de Chicapa y Chimalapa,[8] había alguno que por sus ramificaciones comunicase con los dos mares (Humboldt, 1966, p. 469). Los ingenieros reconocieron la viabilidad de abrir un canal en el Istmo de Tehuantepec. Su informe con fecha 20 de febrero de 1774 decía que

> la disposición de los ríos, la interrupción de la sierra en algunos puntos, y la buena proporción que ofrece el terreno, hacen conocer, que no fuera empresa muy difícil, ni excesivo costo, la comunicación de los dos mares en este Istmo (Barrios y López, 1987, p. 169).

El plan suponía abrir una ruta en parte terrestre, era necesario construir carreteras ahí donde el terreno lo permitiera. Más tarde, en 1798 se inició el camino de Tehuantepec el embarcadero de la Cruz, obra que concluyó en 1800.

A principios del siglo XIX, Alexander von Humboldt tuvo conocimiento de los resultados de las exploraciones que, en el Istmo, y por encomienda del rey Carlos III, habían realizado años antes los ingenieros Manuel Galistro y Martín de la Bastide. Y sin que Humboldt descartara del todo esta región,

cerros de Petapa y de Tarifa (en el Istmo). Las maderas se embarcaban en las bodegas de Malpaso (Humboldt, 1966, p. 470).

[8] Los ríos Coatzacoalcos en Veracruz y Chimalapa o río del Corte en Oaxaca, se utilizaron como medio natural para transportar la madera extraída de la selva. De ahí que se nombre río del Corte, aludiendo a la tala de madera de cedro y caoba.

hizo otras propuestas para la construcción de un canal, propuestas que consideraban por lo menos otros ocho posibles puntos. No obstante, señaló:

> el Istmo de Tehuantepec al sureste del puerto de Veracruz es el punto de la Nueva España en que el continente presenta el ancho menor. Se cuenta en él desde el océano Atlántico hasta el mar del Sur 45 leguas de distancia. Las fuentes inmediatas de los ríos Coatzacoalcos y Chimalapas parece que favorecen el proyecto de una canal de navegación interior (Humboldt, 1966, p. 9).

A raíz del estallido de las luchas de independencia y del vacío de poder en la metrópoli por la invasión napoleónica, en la reunión de las cortes de Cádiz, el diputado mexicano Lucas Alamán, apoyado por otros diputados, solicitaron a las Cortes la autorización para la apertura del canal de Tehuantepec y la extensión de una invitación a los capitalistas extranjeros para invertir en él, bajo las condiciones que parecieran oportunas a las Cortes, ya que era imposible llevar a cabo el proyecto solamente con recursos locales.

2. POLÍTICAS DE COLONIZACIÓN Y POBLAMIENTO

Como veremos en este apartado, a lo largo del siglo XIX, los gobiernos de México otorgaron concesiones a distintas empresas extranjeras para construir el ferrocarril, lo que atrajo a extranjeros, quienes compraron y colonizaron tierras, provocando que los pueblos indígenas iniciaran procesos de defensa de sus territorios y recursos naturales.

Las políticas de colonización y poblamiento respondieron a la necesidad de unificar el territorio de una nación en ciernes, que recientemente en 1810 había logrado su independencia de la corona española. Héau-Lambert y Rajchenberg (2002, p. 32) plantean que desde el régimen del emperador Agustín de Iturbide (1822) hasta el del presidente Guadalupe Victoria (1826), se designaron comisiones de estudio en todo el país, principalmente en las fronteras y las costas como parte de los primeros intentos del gobierno independiente por cuantificar los recursos naturales, ocupar territorios, crear nuevas provincias, y controlar el territorio bajo un nuevo orden político, el que trajo la Constitución Federal de 1824. Se propició la integración económica, mediante la colonización de algunas regiones, por lo que se deslindaron terrenos baldíos, se promovió el desarrollo de vías de comunicación y se fomentó la agricultura. Los ideólogos y gobernantes decimonónicos pensaban que la falta de población era una de las causas del atraso, y en consecuencia se dieron muchas facilidades para que extranjeros

y nacionales compraran y ocuparan las zonas despobladas del territorio nacional.

El poblamiento del Istmo de Tehuantepec se convirtió en un punto prioritario para las nuevas autoridades nacionales mexicanas; por ello, el 5 de junio de 1823, los diputados liberales Pedro Echávarri, Manuel Barbosa y Tadeo Ortiz divulgaron el Plan de Colonización en el Istmo de Coatzacoalcos o Tehuantepec, documento que exponía la conveniencia de crear una nueva entidad política independiente que incluyera Tehuantepec (Oaxaca) y Acayucan (Veracruz), para efectos de poblar la zona, en la que abundaban las tierras baldías y ociosas (Zarauz, 2000, p. 18). A instancias de la propuesta, el Supremo Poder Ejecutivo, que el Soberano Congreso Mexicano había nombrado provisionalmente, ordenó la realización de un estudio cuyos resultados determinarían la factibilidad de fundar una nueva demarcación, que llevaría el nombre de «provincia del Ismo», con capital en la población de Tehuantepec (Barrios y López, 1987, p. 84). Se planeó que la provincia dispusiese de una estructura propia de gobierno que tendría la facultad de recaudar rentas destinadas al poblamiento de las tierras baldías. Asimismo, existía el proyecto de comprar maquinaria destinada a mejorar la agricultura, aserrar maderas y despepitar algodón, y para estos fines sería necesario atraer inversiones de capitalistas norteamericanos, a quienes se les concederían terrenos en esta franja.

El estudio y reconocimiento lo llevó a cabo el economista y diputado Tadeo Ortiz, quien se especializó en asuntos de colonización. Finalmente, el decreto del 14 de octubre de 1823, suscrito por Mariano Michelena, José Miguel Domínguez, Vicente Guerrero y Lucas Alamán, dio vida a la proyectada provincia del Istmo.

El modelo que trató de aplicarse para la colonización de la nueva provincia fue similar al que se instrumentó en la frontera norte de México, esto es, promovía la fundación de colonias de militares retirados, de habitantes locales que no tuvieran propiedades, y de capitalistas nacionales y extranjeros dispuestos a invertir en la región. La modalidad se apegaba en mucho a las técnicas de fomento de poblamiento de Estados Unidos, que muchos liberales mexicanos de la época admiraban. Consistía en propiciar que los nuevos residentes blancos (extranjeros y mestizos), ocupasen los grandes baldíos, toda vez que las comunidades indígenas, a las que se juzgaba de reacias al progreso y al desarrollo, se congregaban en pequeños poblados dispersos.

Los límites que se ponían a la inmigración extranjera los estipularon algunas leyes, como la de Colonización del 18 de agosto de 1824, que fijó una zona de 20 leguas, contadas a partir del litoral, donde los extranjeros tenían prohibido adquirir bienes raíces, igualmente figuraban las de marzo de 1828 y abril de 1830, que les señalaba impedimento para colonizar entidades de la república que fueran limítrofes con sus países de origen, salvo que los interesados se naturalizaran y contrajeran matrimonio con mexicanas (Fernández, 1954, p. 16). Andando el tiempo, estas normas se volverían más laxas.

Aunque sabía de la importancia de la recaudación fiscal, el gobierno tampoco perdió de vista que dar facilidades impositivas a los nuevos pobladores atraería gente, de manera que prometió a los potenciales colonos la exención del pago de diezmo y otros impuestos y contribuciones, como el que gravaba el transporte de frutas, comercio propio de la localidad. Igualmente, en proporción a los que se pagaba en otros estados de la república, se rebajó la tasa a la importación de maquinaria (Zarauz, 2000, p. 18).

A pesar de los proyectos y de la buena voluntad oficial, la nueva entidad tuvo una vida corta, de escasos tres meses, puesto que el 3 de febrero de 1824, el artículo 7º del Acta Constitutiva de la Federación hizo desaparecer la provincia del Istmo: «los partidos y pueblos que [la] componían … volverán a lo que antes han pertenecido» (Héau-Lambert y Rajchenberg, 2002, p. 34). No obstante, se mantuvo en pie la política de fomento a la colonización nacional y extranjera, ya que se logró mantener a cuatro colonias militares en la zona y poco después, en 1828, se autorizó a los franceses Giordan y Laisné Villeveque, para que asentaran a 500 familias en el margen derecho del río Coatzacoalcos (Héau-Lambert y Rajchenberg, 2002).

3. CONCESIÓN DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC A JOSÉ DE GARAY

Para los años cuarenta del XIX, a la par de las políticas de colonización, se concretó la idea de conceder el usufructo del tráfico comercial por la franja istmeña a cualquier empresa nacional o extranjera que hiciera realidad el proyecto de unir los dos océanos. Durante el régimen provisional de Antonio

López de Santa Anna se firmó en 1841 el Plan de Tacubaya,[9] una de cuyas cláusulas resumía dichos anhelos.

Es muy probable que, al inicio de su gobierno, Santa Anna le haya ofrecido al empresario mexicano José de Garay una futura concesión de tierras baldías en el Istmo. No obstante, el trato se concretó el 1º de marzo de 1842, cuando le otorgó el permiso para abrir una vía de comunicación interoceánica por Tehuantepec, en el entendido de que el objetivo principal era atraer a México el comercio y la navegación de todas las naciones. El decreto de concesión estaba constituido por 11 artículos, de los que interesan en especial cinco:

> Artículo 1º. Se abrirá una vía de comunicación entre el Océano Pacífico y el Atlántico, en el Istmo de Tehuantepec.
>
> Artículo 2º. La vía será de navegación, y donde ello no se conveniente se construirán líneas de ferrocarril.
>
> Artículo 3º. El tránsito abierto en el Istmo será neutral y común a todas las naciones que se hallen en paz con la República Mexicana.
>
> Artículo 4º. La ejecución de esta obra se confía a Don José de Garay a quien se concede el derecho exclusivo para la realización del proyecto.
>
> Artículo 5º. Asimismo, todas las concesiones de tierras dadas a nacionales y extranjeros para poblarlos y cultivarlos, y que actualmente permanecen como baldíos, por no estar poblados ni cultivados, están comprendidos en la concesión hecha a José de Garay (Barrios y López, 1987, p. 159).

Otorgado el permiso, de Garay se dio a la tarea de recorrer el área en cuestión, y como resultado de la exploración física, diez meses después, para ser exactos el 11 de enero de 1834, presentó al gobierno un memorial donde señalaba que, en efecto, las características geográficas permitirían abrir un canal navegable, construir líneas férreas y almacenes, y remodelar los puertos en Coatzacoalcos y Salina Cruz.

Lo que obtendría de Garay al concluir el proyecto serían: derechos de tránsito, es decir, cobrar por el paso de mercancías y personas durante un plazo de cincuenta años, además de una concesión para explotar el ferrocarril y vender los terrenos baldíos en una franja de diez leguas a cada lado del camino, esto durante sesenta años.

[9] El Plan otorgaba facultades absolutas al presidente de la República, para que éste derogara la Carta Magna recién jurada.

Por falta de recursos el proyecto no se consolidó, y ante la imposibilidad de llevarlo adelante, en 1849 de Garay vendió la concesión a una casa comercial de capital británico, empresa que un año después traspasó los derechos a la compañía norteamericana Hargous. Con estas transacciones se inauguró una nueva fase de intervención extranjera en México.

4. INTERESES EXTRANJEROS POR EL PASO TRANSÍSTMICO

La posición geoestratégica del Istmo de Tehuantepec, despertó el interés de las potencias extranjeras, quienes, durante el siglo XIX, desplegaron maniobras políticas y militares para apropiarse y controlar la región, también codiciada por sus recursos naturales. Esto se materializó en distintas iniciativas de Estados Unidos, Francia e Inglaterra para construir una vía, ya sea a través de un canal y/o líneas férreas.

Los tratados que México firmó con Estados Unidos e Inglaterra respecto del territorio ístmico tuvieron por signo los intereses comerciales y estratégicos de dichas potencias. La incursión de Gran Bretaña en Honduras era un recordatorio de lo que podría ocurrir con una franja casi despoblada como el Istmo de Tehuantepec. Los ingleses mantuvieron durante algunos años su atención en la zona usando como marco político las relaciones diplomáticas de apoyo a México en su entrenamiento con Estados Unidos (Álvarez, 2000, p. 12). Para este momento, la adhesión del Soconusco (estado de Chiapas) a la nueva federación mexicana no se materializaba, temiéndose que la región istmeña se perdiera y por ello se convirtió en una frontera vital.

Álvarez (2000, p. 23) plantea que, si bien Gran Bretaña tenía los ojos puestos en el Istmo, su pretensión no era el dominio territorial sino el reclamo constante a su derecho de aprovecharla como vía de tránsito en las mismas circunstancias que otras naciones interesadas, en caso de realizarse el proyecto de apertura de un paso. No obstante, más tarde, según se dijo, los ingleses invertirían en el proyecto ístmico, a través de la concesión que cediera de Garay a la casa comercial Mackintosh y Manning.

Los norteamericanos también tenían interés sobre las vastas regiones del norte y sur de México. No hay que perder de vista que en 1847 México afrontó la guerra con Estados Unidos y la negociación de la paz tuvo como preámbulo la reunión del 27 de agosto del mismo año, entre los representantes mexicanos José Joaquín Herrera, José Bernardo Couto, Ignacio Mora y los enviados norteamericanos Winfield Scott y Nicholas Philip Tristi. En ella, estos

últimos exigieron que México cediera Texas, Nuevo México, parte de Tamaulipas, Chihuahua, Sonora y las Californias en su totalidad. En 1848 se suscribió el Tratado de la Mesilla que cedía una porción del territorio mexicano septentrional y en el que también Estados Unidos negoció el derecho de libre tránsito por el Istmo, que no se hizo sino años más tarde.

Los norteamericanos manifestaron reiteradamente sus pretensiones de abrir una ruta transístmica que les permitiera extender su influencia política y militar, en caso de que se generaran enfrentamiento con Inglaterra. Así pues, señalaron que, de todas las vías propuestas del Atlántico al Pacífico, la de Tehuantepec era la verdadera «vía americana» por la cercanía con el Golfo de México. Ante una eventual guerra con Gran Bretaña, los buques norteamericanos se dirigirían a Chagres, para navegar casi a tiro de cañón de las fortificaciones británicas de Jamaica. Era más fácil enviar hombres y víveres desde la ciudad portuaria de Nueva Orleáns a la boca del Coatzacoalcos utilizando para ello el río Mississippi (la gran arteria del oeste). Afirmaba estar más preparados para defender y ocupar la región istmeña, que cualquier otra posición en esa parte del continente. Con la compra de la concesión del Istmo que hizo la casa Hargous a la empresa inglesa, Estados Unidos aseguró por muchos años, el control en la zona.

De todos los grupos de empresas, era Hargous de Nueva Orleáns la más interesada en obtener la concesión del Istmo para asegurar el derecho de tránsito por la franja, a fin de construir el ferrocarril transístmico que le permitiría transportar personas y mercancías del Golfo de México al Pacífico. Con esto, impulsaría las actividades comerciales con países americanos, europeos y asiáticos. Ya que la expansión comercial del norte de los Estados Unidos, generada por la construcción de una red de transporte y comunicación que vinculó los Grandes Lagos con la costa del Atlántico, restó poderío comercial a Nueva Orleáns y con ello a los empresarios de esa ciudad. Por lo tanto, la casa Hargous creó la Tehuantepec Railroad Company para la construcción del ferrocarril (Suárez, 2002, 2000).

Haciendo uso de su influencia política, los empresarios presionaron al gobierno norteamericano para que, a su vez, obligara a México a firmar el Tratado de Tehuantepec (22 de junio de 1850), en el que el gobierno mexicano se comprometía a dar garantías suficientes para la realización del proyecto ferroviario, así como a resguardar a los empresarios, sus empleados y sus bienes durante la construcción; por ello, de ser necesario se demandaría el uso de la fuerza armada (Álvarez, 2000, p. 67). Sin embargo, durante el

mandato del presidente Mariano Arista, la Cámara de Diputados anuló el tratado y, de paso, aprovechó para anular la concesión del Istmo que había adquirido la empresa norteamericana. Asimismo, el gobierno pidió a los técnicos de la Tehuantepec Railroad Company que realizaban el estudio de reconocimiento del área, que abandonaran el país, y en consecuencia se cancelaron las obras ferroviarias (Suárez, 2002, 2000).

Pocos meses después, el 14 de mayo de 1852, el gobierno mexicano lanzó una convocatoria a las empresas nacionales que quisieran hacer realidad la obra pospuesta. Al año siguiente, varias compañías presentaron la lista de gastos para la construcción del ferrocarril. Entre las empresas se encontraba nuevamente la casa Hargous, que decidió aprovechar la coyuntura para formar una compañía, con la participación de empresarios nacionales y extranjeros.

La empresa norteamericana había insistido reiteradamente al gobierno mexicano que firmara el contrato y, valiéndose de artimañas políticas, logró que el 5 de febrero de 1853, el gobierno le concediera a la Compañía Mixta el derecho de construir la vía férrea en Tehuantepec (Bosch, 1992, p. 286). En dicha compañía, participaban el empresario norteamericano A. G. Sloo y los mexicanos Ramón Olarte, Manuel Payno y José Joaquín Pesado (Héau-Lambert y Rajchenber, 2002, p. 50). Al parecer, dos fueron los factores que impidieron que la Compañía Mixta construyera el ferrocarril. Primero, el gobierno norteamericano retiró su apoyo político a Hargous, a causa de los problemas diplomáticos que la empresa había ocasionado con el gobierno mexicano. Segundo, uno de los accionistas mayores traspasó sus derechos a otra empresa, lo que generó discrepancias entre los demás socios, y al final provocó la desintegración de la compañía (Sodi, 1967, p. 96).

Con todo, Estados Unidos continuó presionando al gobierno mexicano para que otorgara concesiones en el Istmo a otra empresa norteamericanas. Así, el presidente Ignacio Comonfort concedió a la Louisiana Tehuantepec Company en 1857 el derecho de construir en el Istmo una vía de comunicación. En dos de los artículos del decreto respectivo se señalaba que, a pesar de los derechos que había adquirido la compañía, el gobierno se encargaría de mantener los puertos abiertos y habilitados para el comercio de altura, uno en el Golfo y el otro en el Pacífico (Barrios y López, 1987, p. 185). Lo más que hizo esta empresa fue realizar exploraciones en el área adquirida y ofrecer transportación a los pasajeros provenientes de Nueva Orleáns hacia

el Istmo, a pesar de que conservó la concesión por largos años, ya que el presidente posterior, Benito Juárez, ratificó la legalidad del contrato.

A juzgar por la política que siguió Juárez con respecto a la relación con el país vecino, había una ansiosa búsqueda del reconocimiento y apoyo financiero norteamericano. Por ello, los norteamericanos mantuvieron la atención y el interés en la zona ístmica hasta que lograron la firma del Tratado McLane Ocampo, con el cual ser ratificó el derecho cedido en el Tratado de la Mesilla, que tenían de transportar por el Istmo mercancías libres de gravámenes (González, 1973, p. 74).

El Tratado McLane Ocampo se firmó el 14 de diciembre de 1859 en Veracruz; algunas de sus cláusulas puntualizaban que México cedía al país vecino la perpetuidad del derecho de vía por el Istmo, de un océano a otro; aceptaba la protección militar norteamericana en esa zona (con derecho a desembarcar en el puerto del Golfo y transportar tropas y municiones) y, por último, prometía no conceder privilegios sobre la franja a otras naciones. Un año después, luego de arduas negociaciones entre ambos países, el gobierno norteamericano anuló el tratado, y aunque éste quedó sin efecto, las concesiones para construir la vía interoceánica continuaron.

En octubre de 1866, Juárez decretó el vencimiento del privilegio otorgado años atrás a la Louisiana Tehuantepec Company. De esta manera respondió a la propuesta de Henry de la Reintrie, representante y socio de la Tehuantepec Transit Company, de llevar a cabo la construcción de una línea ferroviaria y el tendido del cableado telegráfico desde el Golfo de México hasta la Ventosa en el Pacífico.

Los términos de la nueva concesión que otorgó Juárez eran semejantes a los anteriores, es decir, el derecho de ocupar los terrenos a lo largo de la línea y el de tomar gratuitamente de los terrenos de dominio público todos los materiales necesarios para la construcción. Asimismo, se estableció la exención de impuestos por sesenta años (Héau-Lambert y Rajchenber, 2002, p. 56). La compañía no cumplió su compromiso de iniciar en el lapso de un año la construcción, por lo que el gobierno le retiró la concesión, otorgándola al empresario norteamericano Emile La Sere, quien se comprometió a pagar al gobierno mexicano 100,000 pesos por los derechos; construir en 3 años el ferrocarril y una carretera paralela mientras se tendiera la vía (Barrios y López, 1987, p. 206). Finalmente, la compañía no inició las obras y la concesión quedó invalidada.

5. LA POLÍTICA PORFIRISTA: CONCESIONES A EXTRANJEROS

Durante el régimen de Porfirio Díaz se promovió la privatización de tierras, se dio entrada al capital extranjero y se promovieron las obras de comunicación terrestre. Entre las prioridades estaba llevar el desarrollo y la prosperidad a los estados sureños. El presidente Díaz agilizó la construcción del ferrocarril, otorgando, al inicio de su gobierno, la concesión al empresario Edward Learned de Nueva York, quien haría la obra en un plazo poco mayor de 3 años y a cambio, recibiría una subvención de 7,500 pesos por cada kilómetro construido (Orozco, 2000, p. 21). Cuatro años después, la compañía sólo había tendido 35 kilómetros de vía, argumentando que los peones abandonaban el trabajo por miedo a contraer fiebre u otras enfermedades tropicales (Rojas, 1995, p. 14). Ante tal evento, el gobierno concesionó la obra al empresario mexicano Delfín Sánchez, quien tampoco logró hacer avanzar el proyecto, ya que se encontró con grandes dificultades para contratar trabajadores.

Posteriormente, se dio el permiso a las empresas Chandos de Inglaterra, Hampson y Corthell de Estados Unidos, que terminaron el tendido. A pesar de no contar con toda la infraestructura necesaria, la línea fue inaugurada y abierta al comercio regional en julio de 1894. El servicio resultó deficiente, pues los rieles eran muy ligeros; en ambos puntos terminales (Golfo y Pacífico) se carecía de equipo que facilitara la carga y descarga y muchos de los puentes por donde pasaba la máquina de vapor eran provisionales (Orozco, 2000, p. 22). Sin embargo, como la compañía había firmado contrato sólo por la construcción, en la que había invertido mucho dinero, se limitó a entregar las obras y retirarse, pues el negocio no resultó tan fructífero como esperaba.

Tiempo después, el gobierno buscó que la vía fuera reconstruida para cumplir con el objetivo que se había trazado, es decir, hacer rentable el sistema férreo y con ello convertir a la ruta de Tehuantepec en el eje del comercio interoceánico. Entonces creó, con la casa inglesa Pearson and Son, una sociedad llamada Compañía Explotadora del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec que, entre otras cosas, se hizo cargo de la administración e inició la reconstrucción de la vía en 1899 hasta dejarla en condiciones óptimas de funcionamiento (Orozco, 2000, p. 21).

Meses después, cuando Pearson terminó el remozamiento del tendido férreo, el gobierno suscribió otro contrato con ella, para la construcción de

instalaciones portuarias de carga y descarga en Coatzacoalcos y Salina Cruz. Éste fue aprovechado muy bien por la empresa inglesa que agilizó la explotación comercial de la vía, usando el sistema ferroviario para transportar el caucho y las maderas preciosas que se extraían del Istmo (Barrios y López, 1987, p. 212).

6. CRÓNICA DE UN FRACASO ANUNCIADO

El proyecto ferroviario atrajo extranjeros al Istmo, quienes llegaron a trabajar en las distintas áreas de construcción y a probar suerte en las incipientes compañías agrícolas. La migración estimuló el proceso de colonización que se había planeado años atrás, iniciándose el deslinde de baldíos o tierras que compraron nacionales y extranjeros (ingleses y norteamericanos principalmente, y en menor número libaneses y franceses), lo que dio pie a una gran especulación de tierras (Reina, 1999, p. 40). Prueba de ello, es que, en Juchitán y Tehuantepec, los procesos de desamortización de los terrenos comunales, y su posterior privatización, originarían al tiempo fuertes disputas.

No obstante, la colonización tuvo como prioridad poblar primero las zonas que se encontraban a los lados de la línea férrea y crear en los nuevos asentamientos empresas agrícolas, a fin de promover los cultivos comerciales de tabaco, ixtle,[10] hule, maíz, algodón, en el supuesto de que la fertilidad de la tierra daría cosechas en abundancia. De igual manera, se planeó fomentar la ganadería y continuar con la explotación de cedro y caoba, que resultaba un buen negocio. Cada año se exportaban a Estados Unidos e Inglaterra no menos de veinte mil toneladas de madera, que salían del puerto de Coatzacoalcos (Prieto, 1884, pp. 53, 58).

Por esos años, Centroamérica representaba un nuevo mercado para la venta de esta materia prima, por lo que el gobierno proyectó la construcción de aserraderos en el poblado istmeño de Ixtepec (estación de tren) y un almacén en el puerto de Salina Cruz. Desde ahí se pretendía transportar los tablones por todo el Pacífico hacia Centroamérica, pues la inversión era realmente baja.

El sistema ferroviario permitiría transportar la madera y los productos agrícolas a distintos puntos de la zona, para crear un comercio regional. Al mismo tiempo, se buscaba conectar las ciudades de Puebla, México, Veracruz

[10] Fibras vegetales utilizadas para elaborar cuerdas, costales u otros objetos.

y Oaxaca con las áreas consumidoras de Tehuantepec y el Soconusco y, con ello, contrarrestar la entrada, a esas partes del sur del país, de mercancías traídas de la Alta California, ya que había mejor conexión marítima entre el Istmo y Estados Unidos. Con la rehabilitación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, las autoridades esperaban estimular la exportación de los productos agrícolas hacia Asia, Australia y las costas de Europa (Prieto, 1884, p. 79).

Superados los obstáculos que se presentaron durante el proceso de construcción del sistema ferroviario y el de su reacondicionamiento. En 1903, todas las instalaciones estaban listas para operar, abriéndose al tráfico internacional. Rápidamente las empresas navieras se percataron de la bondad de la ruta y pronto hubo una mayor actividad, ya que cerca de 60 trenes diarios eran movidos a través de los 300 kilómetros que cubría el ferrocarril, para transportar las mercancías provenientes de Asia hacia la costa oeste de Estados Unidos y viceversa. Los productos que circulaban dentro de la región eran maíz, chile, café, caña de azúcar, por citar algunos. Y aquellos que salían de la región, se comercializaban dentro del país eran principalmente los derivados del azúcar: alcohol y piloncillo.

Sin embargo, la ruta comercial tuvo un corto periodo de auge. Algunos especialistas señalan que la apertura del canal de Panamá acaparó la mayoría de la carga que anteriormente pasaba por el Istmo. Competir con ésta, significaba invertir más recursos en nuevas adaptaciones tecnológicas. Posteriormente, el abrupto fin del régimen porfirista y la ola de inseguridad y de violencia que cubrió a una parte del país, reducirían aún más las pocas inversiones de empresarios extranjeros y del propio gobierno (Ruiz, 1994, p. 27). El ferrocarril quedó limitado al comercio regional y nacional, y quienes se vieron beneficiados, ya que por este medio transportaban sus productos, fueron las grandes fincas, haciendas y ranchos ganaderos cercanos a ambos lados de las vías. Según un informe elaborado por el director de los Ferrocarriles en 1917, sólo el café y la ganadería daban vida a la región, dado que los demás artículos se importaban. Otras fuentes, como los reportes mensuales de presidentes municipales, señalaban el fortalecimiento de la agricultura de subsistencia en algunos distritos del Istmo. Promulgada la Constitución en 1917, el gobierno de Venustiano Carranza derogó todos los tratados y convenios que se referían a las concesiones sobre el Istmo. De esta manera, el empresario Pearson vendió al gobierno carrancista las acciones que le daban derechos sobre el ferrocarril. En su decreto de 1918, Carranza canceló la concesión que Porfirio Díaz había otorgado a la empresa Pearson

(Ruiz, 1994, p. 28, 108). El hecho marcaría la pauta a futuros gobiernos para proteger la seguridad del territorio mexicano, específicamente en esta región.

Algunos regímenes posteriores interesados en la región promoverían planes de desarrollo regional para iniciar un incipiente crecimiento económico a través de inversión pública y privada. Algunos objetivos se lograron, como el de integrar a la región istmeña a los circuitos productivos nacionales, sin que por ello se superaran el atraso social y económico.

Justamente en 1920 se reactivó la línea ferroviaria transístmica con el objetivo de atraer carga internacional a la zona. Se promovió la creación del sistema de Puertos Libres que incorporó a los puertos terminales de Salina Cruz y Coatzacoalcos a esa categoría (Ortiz, 1971, p. 71)[11]. Pero a mediados de esa década, el presidente Plutarco Elías Calles canceló los efectos del decreto para las poblaciones oaxaqueñas, lo que provocó la disminución del tráfico. Con esa carga internacional y solamente carga regional, no obstante, su conexión con el ferrocarril Panamericano, la compañía de Ferrocarriles Nacionales de México se quedó sin fondos y poco pudo hacer para darle mantenimiento a las vías. Esto hizo bajar el rendimiento comercial específicamente en el puerto de Salina Cruz, por lo que mercaderes locales, afectados por la situación, demandaron la reapertura del puerto, así como la reactivación de la línea ferroviaria. Dichas demandas se presentaron ante autoridades estatales y federales (Ruiz, 1994, p. 29).

7. CONCLUSIONES

Como ha sido expuesto a lo largo del artículo, ese angostamiento territorial del continente americano conocido como Istmo de Tehuantepec fue desde tiempos prehispánicos una zona codiciada y aprovecha por diversas culturas. Surcada por las rutas de viejos circuitos comerciales indígenas fue, durante la época de la dominación española, objeto de proyectos para enlazar a través de ella el tráfico mercantil de Europa con Asia. Ya en el siglo XIX, Inglaterra, Francia y Estados Unidos se la disputaron por su valor estratégico y militar, y a fines de esa misma centuria, Porfirio Díaz, presidente de México, sentó en ella las vías férreas, los latifundios y las comunidades de extranjeros.

[11] Un puerto libre es una terminal de enlace entre los transportes marítimos, terrestres y aéreos, a donde llegan todo tipo de mercancías del extranjero, sin intervención ni gravámenes aduanales.

Con el magno proyecto, el Istmo quedó articulado a regiones del país y del mundo. Generó cambios en la dinámica cultural, política, comercial y espacial. Atrajo a indígenas, mestizos y extranjeros que aportaron elementos culturales para la conformación de una identidad regional denominada identidad istmeña. Contribuyó a la fundación y ampliación de poblados, como las ciudades de Matías Romero e Ixtepec. Lo anterior fue incentivado por la imposición de los gobiernos decimonónicos, ya que echaron a andar políticas de colonización y poblamiento, que beneficiaron a extranjeros y élites nacionales, quienes compraron tierras, emprendieron haciendas agrícolas y ganaderas, y se casaron con mujeres zapotecas para obtener tierras y construir alianzas con las élites locales mestizas.

Recordemos que, en el imaginario decimonónico, se buscaba el blanqueamiento de la «raza», para dar paso al mestizaje biológico y cultural. Ideología que permeó las políticas de colonización y poblamiento de México y en general de países Latinoamericanos.

¿Cuáles fueron las consecuencias negativas de la colonización, el poblamiento y la construcción del tendido férreo? La privatización y el despojo de tierras trajo como consecuencia que los pueblos indígenas tuvieron que desplegar mecanismos de resistencia para luchar por sus tierras y recursos naturales.

Las políticas y proyectos de infraestructura decimonónicos no trajeron desarrollo para toda la población, sino todo lo contrario, profundizaron las desigualdades sociales, la marginación y la pobreza de los pueblos originarios. Fueron las clases mestizas y extranjeras que gracias a las alianzas matrimoniales se beneficiaron del comercio regional y acrecentaron poder económico y político. La colonización y la construcción del ferrocarril trajo un reordenamiento poblacional, social, espacial y cultural, basado en el origen étnico, la nacionalidad, la actividad laboral y la clase social, que afianzó una estructura social jerárquica.

8. REFERENCIAS

Álvarez, S. (2000). *El peso de nuestro descontento: la diplomacia británica en torno al paso interoceánico por el Istmo de Tehuantepec 1847-1858*. Instituto Mora.

Barrios, R. y C. López (1987). *El Istmo de Tehuantepec en la encrucijada de la historia de México.* Libros de México.

Bosch, C. (1992). *Documentos de la relación de México con los Estados Unidos, Tomo I, vol. 5.* Instituto de Investigaciones Históricas UNAM.

Brasseur, C. (1981). *Viaje por el Istmo de Tehuantepec, 1859-1860*. FCE/SEP.

Fernández, G. (1954). *El Istmo de Tehuantepec y los Estados Unidos*. Elede.

González, M. (1973). *El codiciado Istmo de Tehuantepec.* Complejo Editorial Mexicano.

Héau-Lambert, C y E. Rajchenber (2002). En la antesala del Plan Puebla Panamá: Tehuantepec en el siglo XIX. *Chiapas*, (14), 31-58.

Humboldt, A. (1966). *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España.* Porrúa.

Orozco, R. (2000). Un canal navegable en Tehuantepec. Nuestra Historia. *Nuestra Historia Gaceta CEHIPO*, *4*(40), 17-24.

Ortiz, A. (1971). *Aspectos de la economía del Istmo de Tehuantepec.* UNAM.

Portador, T. (2018). La invención de lo matiasromerense: estrategias de dominación política y cultural en la ciudad de Matías Romero, Oaxaca, México. *Revista Peruana de Antropología*, *3*(4), 68-83.

Portador, T. (2015). *Identidades, representaciones sociales y relaciones interétnicas en Matías Romero, Oaxaca* [Tesis doctoral]. Universidad Nacional Autónoma de México.

Prieto, A. (1884). *Proyectos sobre la colonización del Istmo de Tehuantepec*. Ignacio Pulido.

Reina, L. (2013). *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX.* INAH.

Reina, L. (1999). Poblamiento y epidemias en el Istmo de Tehuantepec: siglo XIX. *Desacatos: Nación, Etnia y Territorio*, (1), 165-183.

Reina, L. (17-19 de abril de 1997). *Las zapotecas del Istmo de Tehuantepec en la reelaboración de la identidad étnica, siglo XIX* [Ponencia]. XX Congreso Internacional de LASA, Guadalajara, México.

Reina, L. (1994). *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec (1907-1986).* Nueva Imagen-CEHAM-UABJO.

Rojas, A. (1995). Los Trabajadores del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Boletín del Archivo General de la Nación. *Boletín del Archivo General de la Nación,* 4*(4)*, 13-34.

Ruiz, J. (1996). Propuestas para salvaguardar el Istmo de Tehuantepec y la vía interoceánica ante la amenaza de una intervención militar estadounidense en 1916. *Guchachi´reza*, (55), 8-13.

Ruiz, J. (1994). Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940). En L. Reina (coord.), *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec (1907-1986)*, (pp. 27-67). Nueva Imagen-CEHAM-UABJO.

Sodi, E. (1967). *El Istmo de Tehuantepec*. Comisión de Puertos Libres Mexicanos.

Suárez, A. R. (2002). La Tehuantepec Railroad Company y la construcción de una vía interoceánica. *Secuencia,* (52), 129-151.

Suárez, A. R. (2000). Peter A. Hargous y la TRC en 1852 o de cómo tratar de recuperar una concesión y fracasar en el intento. S*ecuencia,* (48), 91-104.

Zarauz, H. (2000). El estado del Istmo de Tehuantepec. *Acervos. Boletín de los Archivos y Bibliotecas de Oaxaca*, *14*(19), 17-26.