



Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, México: “El puente comercial del mundo”. Siglo XIX

Dra. Leticia Mayola Reina Aoyama¹

RESUMEN

La puesta en marcha de una vía transístmica en el Istmo de Tehuantepec, República Mexicana, generó muchas expectativas en el siglo XIX porque permitiría comunicar y acortar las distancias entre el "Viejo Mundo " y las recién colonizadas costas occidentales de la Unión Norteamericana. En aquella época se decía que la construcción de esta nueva ruta, era importante porque se convertiría en el "El puente comercial del mundo". A partir de ese momento los buques, para transitar del Océano Atlántico al Océano Pacífico, dejarían de pasar a través del Canal de Magallanes y evitarían dar la vuelta a toda Sudamérica.

Esta empresa surgió como sueño desde que Hernán Cortés conoció las tierras americanas. En ella estuvieron puestas las miradas de las grandes potencias mundiales: España primero durante la época colonial; después Inglaterra, Francia y Holanda desde el inicio de la vida independiente de México; y al final, también los Estados Unidos de Norteamérica se interesaron, de manera permanente durante el siglo XIX y hasta el XX. El proceso estuvo rodeado de una historia diplomática de intrigas e intereses.

La obra trasístmica culminó con la inauguración del Ferrocarril de Tehuantepec por parte del entonces Presidente de México, Porfirio Díaz. La noticia causó sensación en todo el mundo, tanto desde el punto de vista tecnológico, como por la ampliación de las relaciones comerciales.

Palabras claves: Ferrocarril de Tehuantepec, México, Vía Transoceánica, Siglo XIX.

Código JEL: F59: Economía Internacional / Relaciones internacionales y economía política internacionales / Relaciones internacionales y economía política internacional: otros.

N76 Historia económica / Transporte, comercio interior e internacional, energía, tecnología y otros servicios / América Latina; Caribe.

L91 Transportes: generalidades

L92 Estudios sectoriales: transportes y suministros básicos / Ferrocarriles y otros medios de transporte de superficie: automóviles, autobuses, camiones y transportes fluviales; Puertos.

ABSTRACT

The opening of the transisthmic route in the Isthmus of Tehuantepec created great expectations in the XIX Century, not only because the distances between the “Old World” and the recently conquered western coasts of North American Union got shortened, but also because the communications among them got faster. At that time, it was said that with the construction of this new trail route, it would become in

¹ Dirección de Estudios Históricos. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Allende #172 Col. Centro Delegación Tlalpan. Ciudad de México. CP. 14000. Teléfono oficina 5540405100 ext. 206. Teléfono particular (55) 5593 0582. Celular 554 141583. correo electrónico: reina.leticia3@gmail.com.



“The World Commercial Bridge”. From that moment on, the ships would find its way from the Atlantic to the Pacific Ocean, without using the Strait of Magellan or having to surround all South America.

Hernan Cortés dreamt with this endeavor when he met, for the first time, American lands. World’s major powers had always been interested in this project: Spain during the Colonial Period; England, France and Netherlands after Mexican Independence; and nowadays USA, all of them with permanent interest through XIX and XX centuries. Since then, the story of this project had been involved in diplomatic intrigues and particular interests.

The transisthmic works concluded with the opening of the Tehuantepec Railway, under the presidency of Porfirio Díaz. The construction of this railway was a worldwide news, not only as a technological event but also for the widening of the commercial relations it would provoke.

Key words: Tehuantepec Railway, Mexico, Transisthmic Route, Siglo XIX.



1. Introducción

La construcción del ferrocarril transístmico no fue una empresa sencilla pero dinamizó la economía de la región del Istmo de Tehuantepec, ya que movilizó a diversos actores sociales e intereses alrededor de la región, del país y de los países que luchaban por la hegemonía comercial y por el posicionamiento geopolítico en el mundo.

Se pueden distinguir cuatro etapas en la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec. El primero abarca de 1842 a 1879, durante este periodo sólo existieron negociaciones e intentos de construcción de la vía interoceánica que fueron infructuosos. El segundo va de 1880 a 1893, en este lapso es cuando se inició la construcción del ferrocarril, aunque de manera irregular en cuanto a los avances en el tendido de la vía. El tercero comprende de 1893 a 1899, durante este tiempo se terminó la vía, pero en muy malas condiciones sin que se posibilitara soportar un tráfico intenso; fue el periodo de administración directa del gobierno mexicano, y finalmente, la etapa de 1899-1913, tiempo de la administración de S. Pearson and Son Limited (Rojas: 2004, p. 6).

2. Vicisitudes para alcanzar un sueño

Desde la llegada de Hernán Cortés a la región, surgió la idea de abrir una vía transístmica por el Istmo de Tehuantepec para unir los dos océanos. Este conquistador fue el primero en prever lo que esto significaría para la corona española, el control de las rutas marítimas y la protección de la marina mercante española contra los ataques de los piratas (Giordan: 1838, pp. 12-14).

Posteriormente, en las postrimerías del siglo XVIII el Virrey Bucareli ordenó que se realizara la agrimensura del Istmo, la cual fue realizada por el ingeniero Agustín Cramer. Los resultados del estudio quedaron en el olvido debido a la inestabilidad política de Europa. En 1808, cuando Humboldt recorrió la Nueva España, recomendó la apertura de una vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec (Giordan: 1838, pp. 12-14). A ésta siguieron muchas otras propuestas y estudios del terreno, pero la convulsión política del país impidió que este proyecto se realizara.

Finalmente fue hasta 1842, cuando el presidente Santa Anna otorgó una concesión a un particular de nombre José de Garay, la cual le daba el derecho exclusivo de abrir una ruta transístmica. La empresa hizo mucha publicidad sobre el futuro canal pero nunca se llevaron a cabo los trabajos prometidos, sólo quedaron los informes de los recorridos y estudios que se hicieran en la región (Memoria: 1852, pp. 6-9).

Durante la Intervención Norteamericana, una larga polémica diplomática se desencadenó sobre la validez y posesión de esta primera concesión. En el momento que se acordó un armisticio, el Secretario de Estado norteamericano Buchanan, demandaba en tanto vencedor, el derecho de libre tránsito de los ciudadanos, de las tropas y de las mercancías de su país a través del Istmo de Tehuantepec. La guerra continuó porque el gobierno mexicano no aceptó el acuerdo de paz a cambio de dicho convenio. Cuando la Ciudad de México cayó en manos de las tropas americanas, se volvió a insistir sobre la cláusula del Istmo de Tehuantepec, a



cambio de duplicar el monto de la indemnización por los estados del norte de México (US Congress: 1847).

Huelga decir que, a la clase gobernante de México, le urgía firmar los Tratados de Guadalupe Hidalgo, para finiquitar la guerra con los EEUU, pues temía que se articularan las diferentes rebeliones campesinas o "guerras de castas" que proliferaron en esos años por todo el país y que además empezaban a enarbolar la bandera de ¡Defender la Nación con la defensa de la propia tierra! De tal suerte que el grupo terrateniente y militar que gobernaba al país en aquel entonces, prefirió transigir frente a los norteamericanos con respecto a la pérdida de los estados del norte, antes que perder su hegemonía como clase terrateniente. Sin embargo, no se aceptó la cláusula sobre el Istmo de Tehuantepec (Reina: 1998, pp. 17-20 y 341-354).

Por otra parte, a raíz de la Independencia de México, Inglaterra empezó a sustituir a España en el control comercial y financiero sobre América. A mediados del siglo XIX, esta gran potencia ya tenía una larga historia de invasiones filibusteras y de control territorial sobre algunas regiones de Centroamérica, la cual decidió continuar a pesar de la Doctrina Monroe.² Mientras los Estados Unidos invadían México, en febrero de 1848 Inglaterra extendió su protectorado de la Mosquitia hasta el puerto de San Juan del Norte, en Nicaragua. El objeto era dominar la única vía interoceánica factible (técnicamente) en ese momento, poniendo un muro de contención sobre el expansionismo norteamericano y evitar la posible hegemonía de su antigua colonia sobre las rutas comerciales, tanto de oriente como de los nuevos puertos de la costa oeste de América.

Los Estados Unidos convirtieron la cuestión de la ruta transistimica en un asunto vital. Requerían de una ruta rápida para facilitar la migración de los que iban en busca del oro a California, integrar los recién adquiridos territorios del sur y de paso continuar con su política expansionista hacia Centroamérica. En esa época les era más fácil invadir e intervenir en asuntos internos de las pequeñas repúblicas en formación, que construir su ferrocarril transcontinental. De tal suerte que le apostaban a los tres istmos centroamericanos al mismo tiempo.

Los norteamericanos acababan de conseguir (1846-1848), de la república de Colombia, una concesión de paso transistmico por Panamá y en los tratados de paz con México estaban demandando el libre tránsito por el Istmo de Tehuantepec; sin embargo, los americanos consideraron que la ocupación inglesa en Nicaragua era una violación a la Doctrina Monroe. Esta situación desencadenó tensiones y largas negociaciones diplomáticas que desembocaron, en 1850, en el Tratado Clayton-Bulwer. En esta negociación se comprometían Estados Unidos e Inglaterra a unirse para construir un canal a través de Nicaragua, sobre el cual ninguno de los dos

² La Doctrina Monroe, originalmente fue parte del mensaje anual del presidente norteamericano James Monroe al Congreso de los Estados Unidos del 2 de diciembre de 1823; en este mensaje se apelaba a la idea de la separación geográfica, política, económica y social del Nuevo Mundo con respecto al Viejo, destacando los diferentes intereses americanos. "América para los americanos" es el lema que, para muchos, resume esta doctrina. La declaración de Monroe fue ignorada en gran medida como una guía política durante gran parte del siglo XIX, periodo de debilidad militar y preocupaciones internas en los Estados Unidos. No sería hasta finales de dicho siglo, con el posicionamiento de Norteamérica con el status de gran potencia, cuando la Doctrina Monroe se convierte en la piedra angular de la política exterior norteamericana.



ejergería control exclusivo y además ambos se abstenían de construir otra ruta transístmica incluyendo el Istmo de Tehuantepec y de mantener colonias en Centroamérica (Reina: 1994, pp. 71-94).

A pesar del tratado Clayton-Bulwer, tanto Estados Unidos como Inglaterra siguieron actuando de diferentes maneras en la región de los istmos. Frente a México, Inglaterra más bien optó por una política agresiva en el ámbito comercial y financiero. Por su parte, los norteamericanos consiguieron un permiso del gobierno mexicano para enviar una Comisión Científica al Istmo de Tehuantepec, con el objeto de realizar estudios y agrimensuras en la región (US Consuls: 1850-1867; Monitor: 1849; Siglo Diez y Nueve: 1852). El cuerpo de científicos e ingenieros norteamericanos realizó la investigación en medio de una de las rebeliones indígenas más violentas y de mayor duración en el estado de Oaxaca.

Mientras los golpes de Estado se sucedían uno a otro en la joven República Mexicana, Garay obtuvo una nueva concesión por parte de un gobierno provisional, misma que ahora compartió con la compañía inglesa Manning & Mackintosh, junto con John Schneider & Company. El primer apellido de la firma británica era un fuerte comerciante en Nicaragua y el segundo era el cónsul inglés en el Istmo de Tehuantepec, quien explotaba las maderas preciosas de la región (Suárez: 2003, p. 25).

La concesión despertó intereses, pugnas y divisiones entre particulares ingleses y norteamericanos interesados en la construcción de la obra hasta que los ingleses optaron por una política agresiva en las relaciones comerciales y el gobierno norteamericano restableció la controversia con el gobierno mexicano (Ramírez: 1853, pp. 41-98).

Posterior a esta concesión se sucedieron una serie de nuevas negociaciones en donde generalmente estuvieron involucradas las mismas personas. En agosto de 1857, se cedió concesión a la Compañía Louisiana de Tehuantepec. Posteriormente Henrique de la Reintrie, agente de la Compañía del Tránsito de Tehuantepec, pidió a Benito Juárez la concesión para construir el ferrocarril y su línea telegráfica. Pero en 1869, Emilé La Seré obtuvo la concesión teniendo como socios a varios personajes allegados al gobierno norteamericano.

3. Los intereses extranjeros en la vía interoceánica

Tehuantepec no fue el único sitio que provocó el interés de las grandes potencias; Nicaragua y Panamá también estuvieron en la mira de Estados Unidos, Inglaterra y Francia. Estos países deseaban construir a toda costa, en alguna de las partes más estrechas del continente Americano, una vía transístmica entre el océano Atlántico y el océano Pacífico. Este anhelo expansionista trajo consigo: estudios técnicos, negociaciones, intrigas y corrupción.

El expansionismo implacable de los Estados Unidos, la competencia entre esta nación y las potencias europeas por ganar mercados a nivel mundial, y finalmente el colonialismo persistente de éstas hicieron fijar sus miradas sobre estas regiones de Centroamérica, a las que llamaron "los istmos americanos." El objetivo era abrir, en estos puntos estrechos del continente americano un canal que acortara las distancias de las rutas comerciales (US Congress: 1895).



Esta nueva vía comercial evitaría dar la vuelta a todo Sudamérica y su consecuente paso por Cabo de Hornos o por el Estrecho de Magallanes. De tal forma que la marina mercante de los Estados Unidos, al utilizar algunos de estos istmos, se ahorraría 11,174 Km. para comunicar sus puertos de la costa este con los nuevos puertos de la costa oeste. Este ahorro equivalía aproximadamente a cuarenta días de viaje. Francia e Inglaterra, por su parte, también deseaban tener una ruta más corta y directa entre los puertos europeos y los puertos de China, Japón y Australia (Reina: 1994, pp. 71-94).

Con el desarrollo de las relaciones comerciales a nivel mundial durante la década de los treinta y cuarentas del siglo XIX, estos países expansionistas comenzaron a competir por obtener concesiones de paso de los gobiernos en donde se encontraban los llamados "istmos centroamericanos." Para ello, empezaron a enviar comisiones de ingenieros para hacer estudios y recorridos por las partes más estrechas del continente Americano y con ello determinar cuál de los tres istmos o vías era el proyecto más viable.

Durante décadas del siglo XIX, estas naciones compitieron constantemente por estar al frente del mejor proyecto. Estudios técnicos, expediciones, compañías contratistas que brotaban de la nada, disputas diplomáticas fueron los ingredientes de esa gran empresa en que se convirtió la vía interoceánica. Una gran aspiración que existió durante mucho tiempo más en el papel que en los hechos.

Finalmente de todos estos proyectos los únicos que se concretaron fueron el ferrocarril de Tehuantepec y el Canal de Panamá. Los elementos determinantes para su construcción fueron el resultado de la competencia entre Inglaterra y Estados Unidos por ganar dominio sobre las nuevas repúblicas, el control del mercado mundial, y las circunstancias políticas y financieras de los países en cuestión.

En el caso de Tehuantepec, el interés por la construcción de una vía interoceánica se vio reflejado en una serie de conflictos e intrigas diplomáticas. En medio de la famosa rebelión juchiteca, comandada por Gregorio Meléndez, existieron sospechas de que el gobierno estadounidense aprovecharía este movimiento para apropiarse del territorio del Istmo, como lo hicieron años más tarde, promoviendo el movimiento separatista de Panamá (Fernández: 1954, p. 49).

También se sabe, por la correspondencia del cónsul norteamericano en Tehuantepec, que tres norteamericanos murieron en la región durante los días de una gran rebelión indígena en la región. Aunque no se sabe que haya habido reclamo alguno por parte del gobierno norteamericano (US Consuls: 1851).

Tres meses después de que se emitió el plan separatista de Juchitán, hubo un desembarco de cincuenta norteamericanos en el puerto de la Ventosa, muy cerca de lo que después se convertiría en el puerto de Salina Cruz. El seis de abril de 1851, desembarcó el buque Gold-Hunter (Buscador de Oro) procedente de California. Benito Juárez, como gobernador de Oaxaca, y por órdenes de Manuel Robles Pezuela, Ministro de Guerra, y de Mariano Arista, Presidente de la República, no dio la autorización para desembarcar porque aún no estaba aprobado el tratado sobre la comunicación interoceánica y porque el Congreso de la Nación aún no abría ese puerto al comercio exterior.



No obstante, el Capitán Mott dejó en tierra a los cincuenta norteamericanos argumentando que eran parte de la Comisión Científica. Antes de partir, levantó una formal protesta, ante el cónsul norteamericano en Tehuantepec, contra el gobierno mexicano y contra todas las autoridades del estado de Oaxaca por los malos tratos y por los gastos que tuvo que hacer mientras estuvo en tierra (Exposición: 1851, pp. 7-9; US Consuls: 1850-1867).

En las declaraciones que se tomaron a los norteamericanos para expedirles pasaportes, se supo que no eran de la Comisión Científica y que ellos sólo habían contratado el servicio de traslado de San Francisco a Nueva Orleans (Exposición: 1851, pp. 7-9; US Consuls: 1850-1867). Posiblemente eran simples pasajeros que el capitán Mott abandonó a su suerte, pero también podrían haber sido mercenarios como los que William Walker contrató en San Francisco, en 1853, para hacer una expedición filibustera en Sonora y después en Baja California (entidades federativas del norte de la República Mexicana). Estas acciones de Walker resultaron un fracaso, pero después participó activamente en los conflictos políticos de Centroamérica y en particular en Nicaragua.

Para entonces, la disputa iba más allá del interés comercial: se trataba de una cuestión territorial. La experiencia de Texas llevó al Congreso mexicano a cancelar definitivamente la concesión de Garay en 1852, y declaró que la venta de las adjudicaciones era clandestina y fraudulenta ya que se habían hecho sin el consentimiento e incluso sin el conocimiento del gobierno mexicano (*Documentos relativos: 1852; Memoria: 1852*).

Los Estados Unidos habían lanzado al mundo el "Destino Manifiesto" y consideraban que podían seguir incrementando su territorio por anexiones, compras, colonización, invasiones o "concesiones" y que a la postre convertirían en protectorados. Previendo esta situación, México lanzó una convocatoria, a nacionales y extranjeros, para otorgar de nueva cuenta la concesión bajo diferentes condiciones: la ruta interoceánica tenía que servir al comercio de todos los países del mundo, mantener la neutralidad en caso de guerra, realizarse por una compañía nacional o mixta y sobre todo mantener la soberanía de la región. El gobierno americano no aceptó estos requisitos porque quería el control total y exclusivo de la zona. Propuestas y contrapropuestas fueron y vinieron por parte de ambos gobiernos sin que nada se resolviera (Dictamen: 1852; Seward: 1853).

Mientras tanto, en 1852, el gobernador de Oaxaca, Benito Juárez, desplegó fuerzas militares hacia Tehuantepec, para terminar con la rebelión indígena de Juchitán porque se temía una invasión extranjera en el puerto de la Ventosa. No se realizó tal invasión, pero Juárez dio la noticia de 180 extranjeros que habían naufragado en el Lagartero de la costa de Jamiltepec. Sobre este particular se expresó de la siguiente manera: Este incidente produjo alguna alarma, porque se presumía que fuese alguna partida de piratas de los que amagan invadir el departamento de Tehuantepec (Exposición: 1852).

Cuando en 1853, Santa Anna decretó la creación del territorio federal del Istmo de Tehuantepec, con capital en Minatitlán; los norteamericanos establecidos en Puerto México (después Coatzacoalcos) manifestaron su entusiasmo porque opinaban que, con este hecho, el gobierno abriría los puertos de altura en Puerto México y la Ventosa. En ese año Salina Cruz aún no existía como puerto y Puerto



México era el puerto de cabotaje de la época en la región (Exposición: 1852; Abardía y Reina: 1990, p. 469; Despatches: 1852).

Desde 1849, el gobierno de Estados Unidos había enviado a Letcher, como Ministro Plenipotenciario, para negociar con México la posibilidad de emplear fuerza militar en el Istmo (Salado: 1968, pp. 49-50). Los americanos lanzaron diferentes presiones y hasta amenazas sobre los gobernantes mexicanos para otorgar el derecho de paso por la cintura ístmica. Asimismo, el clero, la prensa, los partidos y las cámaras también ejercían críticas y reproches sobre el gobierno liberal debido a la firma del tratado de Guadalupe Hidalgo. No obstante, la situación se pudo sortear hasta que regresó Santa Anna al gobierno; momento en el cual, los norteamericanos aprovecharon para la firma del tratado de la Mesilla (Salado: 1968, pp. 56-59).

Este tratado, conocido en Estados Unidos como Gadsden, por el nombre del ministro que lo firmó, se acordó el 30 de diciembre de 1853 (Münch: 1983). Por medio del tratado, se modificaba la frontera norte de México y el país vecino ganaba una franja más de territorio, después del recién obtenido con el tratado de Guadalupe Hidalgo; libraba a los americanos de cuidar la frontera de los indios bárbaros además de otorgar a los ciudadanos de los Estados Unidos el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec, permitiendo, por ese distrito, el paso de correspondencia, efectos propios del gobierno, armas y municiones, comprometiéndose México a abrir un golfo (puerto de altura) en el lado del Golfo tan pronto como el ferrocarril estuviera en servicio.

En 1857, el gobierno de Comonfort no sólo enfrentaba el problema de las revueltas internas y las reacciones del clero y de los conservadores que desató la nueva Constitución, sino que tuvo que enfrentar la siempre difícil situación económica del país. Las elecciones estaban en puerta y necesitaba tener ingresos en el erario. Dedicó algún tiempo a distender las fricciones con España y con Inglaterra, así mismo a negociar un empréstito de 15 millones de dólares con los Estados Unidos (Scholes: 1976, pp. 38-45). La consecuencia, quizá no directa, pero sí el resultado de la presión fue el aceptar la formación de una colonia norteamericana en las costas del Istmo de Tehuantepec.

Ante un notario público de la ciudad de Oaxaca, el 18 de agosto de 1857, se formó La compañía Oaxaqueña, fundadora de la ciudad Comonfort. Ésta estaba integrada por once socios, que en su mayoría eran las máximas autoridades estatales y locales, un comerciante y un ciudadano norteamericano. El cual había comprado una legua cuadrada a la hacienda de Zuleta, ubicada en la Ventosa y se comprometía a pagar todos los gastos de operación de la compañía y traer colonos de California (Estadística: 1820, pp. 5-15).

Es curioso que Benito Juárez, como gobernador de Oaxaca, encabezara la lista de los firmantes, ya que él conocía perfectamente el riesgo que esto implicaba. Al desembarco del 51, en las costas de Tehuantepec, Juárez lo calificó de agravio a la Nación y decía que el hecho demostraba el poco respeto que se tenía a nuestras leyes (Exposición: 1852). Lo más probable es que todas las autoridades estatales sólo obedecieron órdenes del ejecutivo, pues casi toda la elite provincial aprobó el contrato y no hubo nadie que se opusiera.



El 2 de septiembre de 1857, a unos días de ser aprobada la Constitución, Ignacio Comonfort, presidente de la República, promulgó un decreto por el que se autorizaba la formación de la ciudad Comonfort y la venta de lotes, en el litoral, a ciudadanos norteamericanos. Sin embargo, cinco días más tarde, Comonfort la otorgó a la Louisiana Tehuantepec Company (Dublán y Lozano: 1878-1912, t. VIII, p. 567, Despatches: 1853-1881).

Los empresarios de la compañía, Emile Le Sère y Judah Benjamin, eran amigos personales de James Buchanan, presidente de los Estados Unidos y de Robert McLane, representante plenipotenciario del mismo país. Ellos lograron lo que los americanos habían esperado durante diez años: inspeccionar el Istmo para trazar la ruta de la nueva vía y empezar a construir una carretera. La compañía empezó a hacer viajes de Nueva Orleans a San Francisco, pasando por el Istmo de Tehuantepec, para lo cual empezaron a construir un camino carretero entre los puertos de Coatzacoalcos y la Ventosa (Dublán y Lozano: 1878-1912, t. VIII, p. 567, Despatches: 1853-1881). Otra compañía, también de capital norteamericano hacía viajes de pasajeros a través de Nicaragua. Y otra más, hacía tres años acababa de construir el ferrocarril de Panamá (Cabezas: 1980, p. 22; Scroggs: 1988, p. 59; Espino y Martínez: 1988, p. 101).

Los vapores salían de Nueva Orleans a Minatitlán y de ahí a Suchil (campamento situado en la cabecera del río Coatzacoalcos), después seguía una travesía por la selva hasta La Ventosa. Los hombres iban a caballo y las mujeres sentadas en sillas sujetas a las espaldas de cargadores indios. Al llegar a la costa del Pacífico se embarcaban de nuevo para llegar a San Francisco (Brasseur: 1981, pp. 21-84).

A pesar de esto, el gobierno americano convirtió este negocio en un asunto de Estado. Las pugnas entre los diferentes concesionarios particulares, de norteamericanos como Sloo, Hargous o Le Sère por un lado, y por el otro el gobierno de Estados Unidos, se empezaron a sentir. Éste exigía el mejor trato y las mejores condiciones para las negociaciones con los empresarios norteamericanos, pero al mismo tiempo enviaban emisarios para que observaran investigaran y trataran de comprar, a cualquier precio, la franja del Istmo.

La inestabilidad económica de México durante la Guerra de Tres Años y la necesidad de reclutamiento de tropas llevó a los gobiernos tanto liberal como conservador a la negociación de empréstitos con naciones extranjeras, "aun en términos lesivos para la Nación Mexicana" (Scholes: 1976, p. 56). John Forsyth, ministro norteamericano llegó a México en 1858 y fue muy agudo al informar a su gobierno sobre la posibilidad de obtener derechos de tránsito a través del Istmo de Tehuantepec y modificar la frontera norte de México.

El secretario de Estado envió a Robert McLane a México con amplios poderes para reconocer el gobierno de Juárez, si así lo consideraba conveniente. El resultado fue el Tratado MacLane-Ocampo que se firmó el 14 de diciembre de 1859, produciendo conflicto al interior del grupo liberal (Münch: 1983, p. 34). Por medio de éste, México le otorgaba a Estados Unidos el derecho de tránsito a través de la frontera norte de México y del Istmo de Tehuantepec, el derecho de emplear fuerzas militares para "la seguridad y protección de personas y propiedades, pasando por cualquier parte de la zona a cambio de cuatro millones de dólares, de los cuales dos



serían retenidos para pagar las reclamaciones de ciudadanos norteamericanos contra el gobierno de México (Scholes: 1976, p. 63).

Para la nación americana esto era cuestión de tiempo, y el tiempo actuó en favor de México. A pesar de que agentes norteamericanos y emisarios del ministro británico en México, G. B. Mathew, intervinieron en los conflictos entre conservadores y liberales, se evitó una invasión por parte de alguno de estos dos países. Su política expansionista sobre México se contuvo porque las consecuencias del tratado tenían repercusiones en la política económica y en los conflictos internos de Estados Unidos.

En el Congreso americano, un grupo vetó este tratado porque el libre paso iba contra el proteccionismo de sus mercancías. Así mismo, los representantes de los estados del norte y del sur polemizaron, sin llegar a un acuerdo, sobre la forma de integración de los estados de Oaxaca y Veracruz a la Unión Americana; cada uno quería para sí un estado a su favor, unos los querían libres y los otros esclavistas.

Las contradicciones entre unionistas y confederados en el Congreso Norteamericano desencadenaron la Guerra de Secesión y entonces el senado enterró el tratado. Por su parte, Juárez tenía frente a sí el peligro real y abrumador de la presión tripartita, cuyo desenlace inmediato fue la Intervención Francesa.

La inauguración del Canal de Suez y su éxito en el transporte de mercancías, intensificó la lucha entre los países europeos y Norteamérica por realizar en su totalidad cualquiera de las rutas interoceánica en alguno de los istmos centroamericanos (Special Documentation; 1869, p. 75). En los acuerdos y negociaciones diplomáticas a México le tuvieron que dar un trato diferente que al de los otros países centroamericanos, pues una vez que terminó la invasión francesa y se había restaurado la República, el Estado mexicano empezó a consolidar sus instituciones. Y, aunque el gobierno siguió enfrentando algunos conflictos internos, ya se había gestado la idea de conciencia nacional entre las oligarquías regionales, por lo menos como una forma de defensa frente al exterior. Este factor constituyó una barrera a la Doctrina Monroe, permitió la defensa de la soberanía nacional y el gobierno mexicano estuvo en posibilidad de imponer condiciones a las potencias que pugnaban por construir una ruta transístmica por el territorio mexicano.

Hacia 1871, el congreso norteamericano volvió a solicitar recorridos y agrimensuras en Nicaragua, Panamá y Tehuantepec para determinar el punto más aconsejable para realizar el proyecto. Uno de los reportes oficiales, hizo llamar la atención sobre las ventajas que representaba la construcción de la vía interoceánica por Tehuantepec. Su argumento giraba en torno a que este istmo era la distancia más corta para unir los puertos de la costa del Atlántico con los de la costa del Pacífico. También resaltaba el clima saludable y las buenas condiciones de navegación, pero sobre todo se empezó a manejar la situación estratégica de la ruta mexicana como un aspecto fundamental (Informe: 1895; Romero y Corthell: 1894; Dublán y Lozano: 1878-1912, pp. 1028-1040).

En el informe de Shufeldt y en todas las investigaciones que le siguieron se argumentó que el paso de armas y de tropas era más rápido por el Istmo de Tehuantepec. La construcción de un canal para buques -decía- significaba hacer una extensión del río Mississippi en el océano Pacífico, ya que el puerto de



Coatzacoalcos sólo quedaba a 1302 Km. de la desembocadura del río norteamericano. De tal forma que el Golfo de México se convertiría en un espacio controlado por los norteamericanos. Su geografía cerrada por la localización casi adyacente de la península de Florida y la península de Yucatán hacían del golfo un lago americano circunnavegable, que en tiempo de guerra podrían cerrar a todos los enemigos (Informe: 1895; Romero y Corthell: 1894; Dublán y Lozano: 1878-1912, pp. 1028-1040).

De modo que el Istmo mexicano estuvo constantemente bajo la mirada de los mismos intereses: los gobiernos norteamericanos y británicos; los empresarios con intereses en México, los mexicanos de alto rango con intereses comerciales, que por cierto fueron los menos visibles en los procesos de las distintas concesiones. Pero ¿por qué ejercía tanto interés el Istmo de Tehuantepec? Sin duda uno de sus principales atractivos fueron las ganancias que se proyectaban por vía del comercio internacional y por supuesto, su estratégica posición geopolítica. En mucho contribuyó la serie de informes científicos y gubernamentales que se difundieron, a lo largo del siglo XIX, en la prensa nacional e internacional sobre las grandes cualidades de la región.

Si bien el gobierno francés mostró poco interés por la ruta de Tehuantepec, esto no impidió que existieran opiniones sobre ésta emitidas por ciudadanos franceses como el destacado sacerdote francés Charles Etienne Brasseur. Otro fue el testimonio del diplomático Montholon, quien manifestó que sería importante y relativamente fácil quedarse con la concesión de la comunicación interoceánica (Rojas: 2004, pp. 32-33).

En 1872, Simon Stevens, fue nombrado presidente de la compañía del ferrocarril y canal de Tehuantepec, quien describía la región como una mina inagotable de riquezas y afirmaba que por lo tanto la ruta mexicana era la mejor de las tres opciones de entre los istmos americanos (Argumento: 1872, pp. 5-6).

En 1879, Ferdinand de Lesseps, quien había construido con éxito el Canal de Suez, convocó en París el Congreso Internacional para la Comunicación Interoceánica en América. En él se invitó a participar a todos los países interesados en el análisis y decisión para abrir una vía transístmica en América (Reina: 1992, pp. 9-22). En dicho congreso, el ingeniero civil James Eads propuso la construcción de una vía férrea para transportar barcos por el Istmo de Panamá, otros propusieron construir un canal en Tehuantepec y otros más por Nicaragua. El ingeniero francés gritó: ¡O se construye un canal por Panamá al nivel del mar, o nada! Con el prestigio y la fuerza que tenía Lesseps en esos momentos y la presencia de sus amigos en el congreso, obtuvo 74 votos a favor del canal de Panamá, catorce en contra y siete abstenciones (Romero y Corthell: 1894).

El proyecto de Eads para construir una vía férrea para transportar barcos, de uno a otro océano, no tuvo ningún eco en el congreso de París. Dado que los franceses iban a construir un canal por Panamá, se presentó ante la Cámara de Comercio de California, en donde pidió apoyo para construir un ferrocarril de doce vías para transportar buques a través del Istmo de Tehuantepec. Como argumento expuso todas las desventajas que tenían la construcción de un canal por Panamá o por Nicaragua (Eads: 1880; p. 21).



El proyecto de una vía interoceánica en Tehuantepec resultaba para algunos, incluso más atractivo que el mismo Canal de Suez. Elmer L. Corthell señalaba que el canal de Suez había reducido la distancia de navegación que separan Inglaterra de la India, China y otros países orientales, pero que esas distancias eran insignificantes comparadas con las distancias que reducía el proyecto de una vía férrea por Tehuantepec para transportar barcos. La mayor reducción hecha por el canal de Suez entre Londres y Calcuta era de aproximadamente 4,500 millas, mientras que la reducción hecha en el proyecto presentado para Tehuantepec a los puertos del pacífico en las costas de Norteamérica, era casi del doble o aproximadamente 8,250 millas (Corthell: 1886).

De los estudios y recorridos, concluyeron además, que con la apertura de la vía interoceánica por Tehuantepec se ahorrarían mucho tiempo y dinero en el transporte de mercancías (Corthell: 1885, p. 49; Romero y Corthell: 1894, p. 27; Toledo: 1945, p. 2).

Los argumentos del ingeniero americano fueron que este proyecto se podía construir en la mitad del costo de un canal con esclusas y en la mitad del tiempo, que el mantenimiento del ferrocarril era menor que el de un canal y que los más grandes buques con todo y su cargamento podrían atravesar de costa a costa en la mitad del tiempo en que lo harían por un canal. Eads fue un visionario al pronosticar muchas de las causas del infortunio del canal de Panamá en manos de los franceses y también aquellas que hicieron fracasar el canal de Nicaragua (Corthell: 1885, p. 49; Romero y Corthell: 1894, p. 27; Toledo: 1945, p. 2).

En el Istmo de Tehuantepec estaba construido un camino carretero cuando se inició el régimen de Porfirio Díaz, pero aún no se construía una vía rápida que transportara los grandes volúmenes de mercancías que ya exportaba e importaba la nueva gran Unión Americana. La presión internacional para abrir un nuevo paso comercial era muy fuerte, pues el ferrocarril de Panamá era muy caro y muy lento y, aunque las tarifas del Canal de Suez bajaron con la construcción de la vía férrea americana, éste no lograba aliviar el creciente tráfico comercial hacia Oriente.

Al inicio de la década de 1880, el Congreso Americano siguió estimulando el comercio en el Istmo y continuó proponiendo proyectos al gobierno mexicano, para construir la soñada vía interoceánica. Consideraban el Istmo de Tehuantepec como un puente natural para el transporte comercial entre los dos grandes océanos del mundo. En un reporte se dijo: "Hay que notar que el Istmo de Suez es el centro del viejo continente; el Istmo americano es el centro de los Océanos" (US Congress: 1879).

En muchos casos los informes estaban basados más en estrategias de publicidad que en recorridos exhaustivos por la región. Ésto resultó un problema al momento de la construcción de la vía, pues las compañías contratistas se encontraron con condiciones inclementes y con la poca disposición de la población local para participar en los trabajos de construcción.

Sin embargo, la vía interoceánica no dejaba de ser un atractivo y un símbolo de modernidad y progreso, de ahí la importancia que dieron a esta vía personajes tales como Matías Romero, José Ives Limantour y Porfirio Díaz. Este último como



governador de Oaxaca y después como presidente de la República, siempre brindó gran importancia a la construcción del ferrocarril (Rojas: 2004, pp. 27-28).

4. La construcción del ferrocarril de Tehuantepec

Fue hasta el último cuarto del siglo XIX, cuando realmente se pudo ver cristalizado el proyecto de la comunicación entre los dos océanos. En esos momentos, México empezaba a expandir su economía, tenía un ejército bien organizado y una fuerte tradición de movilizaciones populares que le permitieron mantener el control sobre la posible ruta transístmica. El gobierno mexicano aceptó en esos años, diferentes proyectos y dio varias concesiones a ciudadanos norteamericanos.

Por su parte, el Congreso mexicano siempre antepuso la conservación de la neutralidad del paso interoceánico, la participación económica del gobierno mexicano y de las decisiones en la empresa y sobre todo, la conservación de la soberanía del territorio, cuestión fundamental para la sobrevivencia de la Nación mexicana, cuya fuerza ya se había demostrado frente a Francia, Inglaterra y España.

Finalmente, tras varias décadas en las que tan sólo existieron algunas expediciones de reconocimiento por la región, en 1878 la compañía americana formada por Eduardo Learned propuso hacerse cargo de la empresa de construcción del ferrocarril. Esta fue la primera compañía que logró instalar algún tramo de vía. Durante el periodo de 1880-1882 se instalaron 35 Km. de los 63 Km. que inicialmente se habían pactado; la compañía atribuyó este retraso a la dificultad que planteaba el clima y a la carencia de fuerza de trabajo. Después de varias prórrogas concedidas, se rescindió el contrato en agosto de 1882 (Rojas: 2004, p. 35; Decreto: 1879).

Posteriormente, la concesión fue dada a Delfín Sánchez quién construyó 73 Km. más de vía. En 1888, se habían alcanzado los 108 Km. que comprendían del número 36 al 46 en el norte y del 1 al 64 en el sur, pero tampoco pudo terminar la línea. Los siguientes concesionarios fueron el norteamericano Edward MacMurdo y el mexicano Salvador Malo. Estos concesionarios construyeron 73 Km. en la sección sur hasta 1893, con estos sumaban 251Km., restando por construirse 59 más. Sin embargo, el contrato se rescindió el 13 de febrero de 1892 por falta de fondos de los empresarios (Rojas: 2004, p. 36-38).

Fue en este año que el gobierno puso bajo su mando la conservación y explotación de la vía terminada, pero no en materia de construcción, haciéndose cargo de la administración y control de la línea, material rodante y edificios, por lo menos mientras se encontraba quién terminara el tramo faltante. Finalmente fue el ingeniero Chandos Stanhope quien quedó encargado de la conclusión, la conservación y explotación de lo construido y la erección del muelle de fierro de Salina Cruz. Con esta designación inició el impulso decidido por parte del gobierno para concluir definitivamente la vía. Finalmente el 11 de septiembre de 1894 partió el primer tren. El recorrido inició en Coatzacoalcos a las 6:03 de la mañana y concluyó en Salina Cruz a las 4:23 de la tarde, haciendo un viaje de 10.20 horas (Rojas: 2004, pp. 39-41).



Para concluir la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fueron necesarias cuatro concesiones a norteamericanos y una a un mexicano, todas con relativos fracasos y con un costo de 32 millones de pesos para el gobierno mexicano, pues fue necesario en su momento pagar indemnización por cada una de ellas. Cuando el ferrocarril se inauguró, finalmente diecisiete años después, la administración se dio cuenta que la línea no reunía las condiciones físicas para el tráfico interoceánico y que los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos no tenían el calado ni las instalaciones necesarias para recibir barcos de gran tonelaje (The Engineer: 1909, pp. 205-206; The Canadian Engineer: 1906, pp. 280-286).

En ese momento la presión internacional para abrir un nuevo paso comercial era muy fuerte, pues el ferrocarril de Panamá era muy caro y muy lento y, aunque las tarifas del Canal de Suez bajaron con la construcción del primer ferrocarril transcontinental de la unión americana que se inauguró en 1860, éste no lograba aliviar el creciente tráfico comercial hacia Oriente. Pero la ruta de Tehuantepec no contaba aún con las características necesarias para el comercio internacional. Cuando se inició el régimen de Porfirio Díaz, el Istmo mexicano sólo contaba con un camino carretero construido; era necesario entonces construir una vía rápida que transportara los grandes volúmenes de mercancías que ya exportaba e importaba la unión americana (Reina: 1994, pp. 71-94).

La estabilidad política y el interés personal que pusieron Matías Romero y el mismo Díaz, ambos originarios de Oaxaca, fueron factores importantes para reiniciar la construcción del ferrocarril de Tehuantepec. Matías Romero, como embajador de México en Washington defendió el proyecto de la construcción del ferrocarril de Tehuantepec con el argumento de que este punto era el "eje del comercio del mundo" (The Tehuantepec Railway: 1869, pp. 280-286).

Los años que siguieron fueron de gran expansión económica y de desarrollo de las vías de comunicación inter y transcontinentales en los Estados Unidos de Norteamérica. Hacia 1896, este país igualó la producción industrial de Inglaterra, ganó mercados a nivel mundial e incrementó su armamento. La fuerza con la que creció la "gran potencia americana, le permitió en 1902 deshacerse relativamente fácil del Tratado Clayton-Bulwer (1850) con Inglaterra, el cual le ataba las manos para construir una vía interoceánica en Centroamérica (Ricaurte: 1989, pp. 29-35).

Aunque ya para 1895, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se encontraba funcionando, la vía quedó en condiciones inadecuadas. Cada tramo se había construido en épocas diferentes, por lo que no tenían el mismo nivel de deterioro, por otra parte no se contaba tampoco con los puertos terminales óptimos. Entre 1895 y 1899, la administración gubernamental se concentró en los trabajos de conservación y mejoramiento de la vía, mediante nivelaciones parciales, ensanchado de los terraplenes que eran muy angostos o estaban deslavados por las lluvias.

Si verdaderamente se buscaba que el Istmo de Tehuantepec funcionara como la conexión comercial que siempre se había planeado, era impostergable que se hicieran adecuaciones importantes a la vía existente. Pero las finanzas del Estado mexicano siempre precarias y la oligarquía "adinerada" continuamente preocupada en la lucha por el poder, habían dejado los ferrocarriles en manos de particulares norteamericanos.



Con el objeto de romper tanto con el monopolio americano de los ferrocarriles en México, como con la fuerza del comercio por Veracruz, el ministro Limantour ofreció la concesión del Ferrocarril de Tehuantepec a la firma S. Pearson & Son Ltd., propiedad de Weetman D. Pearson. Esta compañía inglesa había construido el drenaje de la Ciudad de México. El contrato incluyó la construcción de los puertos, la renovación de vías férreas, tendido de telégrafo, mantenimiento y administración, pero con la intervención y participación del gobierno mexicano. Así, el 11 de noviembre de 1899, se decretaron las bases del contrato con la compañía Pearson donde se obligaba a administrar y ejecutar las obras de reconstrucción, conservación y explotación del ferrocarril y los puertos terminales de Salina Cruz y Coatzacoalcos.

Al quedar la línea férrea bajo el control de esta empresa, en su calidad de contratista del gobierno federal, se hicieron varias modificaciones: se alineó y niveló la vía; se modificaron cantidades importantes de terracerías para mejorar el lecho en que descansaba el balastre, los durmientes y la vía (Rojas: 2004, pp. 73-75). Por otra parte, aunque los puertos no estaban en las mejores condiciones si había un movimiento regular de carga y descarga de barcos que llegaban y salían de la región. Para llevar a buen término el proyecto de la comunicación interoceánica, la Casa Pearson tuvo que realizar ajustes en ellos.

En el caso del puerto de Salina Cruz, el problema era el de la carga y descarga de mercancías, por ello se planeó la edificación de un nuevo muelle de fierro y la construcción de un dique seco o rompeolas. En el otro extremo del Istmo, en Coatzacoalcos, el problema era que en el río, la barra de la entrada sólo permitía el calado a los buques de 381 m. (Rojas: 2004, p. 126).

Años atrás se había hecho presente la necesidad de introducir mejoras en el puerto de Salina Cruz pues había problemas con el calado de los barcos. La Secretaría de Fomento realizó diversas misiones de reconocimiento, a partir de las cuales se determinó la construcción de un dique seco que permitiera la entrada de buques de gran calado. Carlos Moreno, de la Secretaría de Fomento en su informe y proyecto para la construcción del puerto de Salina Cruz comentó lo siguiente:

“con estos datos suministrados por la naturaleza, y por lo dicho por los que habitan el lugar desde hace mucho tiempo se formó el proyecto, este proyecto se compone de un dique o quiebra olas de 1,500 m. De largo que, utilizando los arrecifes que la naturaleza colocó en la punta de Salina Cruz para que le sirvan de apoyo, se prolonga hacía el mar, dejando espacio suficiente entre él y la playa, defendida también para que puedan fondearse con seguridad ciento cincuenta o doscientos buques de fuerte calado o gran capacidad... la construcción será de mampostería de piedra con cemento hidráulico, lo mismo que la del muro de defensa de la playa... La inclinación de las paredes laterales del dique permiten la carga y descarga de los buques de poco calado y se puede utilizar como muelle” (Ferrocarril de Tehuantepec Exp. 2/10-1: 1883).



De acuerdo con los estudios realizados, los lugares a los que se dio preferencia para el proyecto fueron las lagunas superior e inferior que se encuentran al este de Salina Cruz pues en ellos se encontraron las facilidades para la formación de un puerto artificial aprovechando los canales que ya existían (Memoria de fomento: 1886).

Además de la construcción del dique, se planteó un nuevo proyecto urbanístico para el puerto de Salina Cruz. Así se realizó la reubicación del asentamiento antiguo y en su lugar quedó la enorme dársena de más de un kilómetro de longitud. La nueva ciudad mientras tanto se levantó en terrenos más elevados y alejados de la playa siguiendo los cánones urbanísticos ingleses de la época (Ruíz: 1994, p. 49).

La compañía Pearson & Son Ltd. procedió además a la ejecución de las obras de infraestructura necesarias para dotar a los puertos de todos los adelantos técnicos necesarios, entre los principales estaba la generación y utilización de energía eléctrica. Para la realización de dicho proyecto se utilizaron calderas de la fábrica Babcock and Wilcox, con capacidad de 478 caballos de fuerza y dos bombas duplex de alimentación para las calderas. Por otra parte, se instaló en el río Tehuantepec una estación para bombas y filtración que se usaría para el aprovisionamiento de agua. Era necesario que dicho sistema bombeara el agua a la velocidad de 18.5 litros por segundo en 24 horas, lo que supondría una dotación de 200 litros diarios para cada habitante (Rojas: 2004, pp. 128-129; Arnold: 1905, pp. 1-29).

En Coatzacoalcos, Veracruz, se dio una transformación radical. Mientras Minatitlán, antiguo centro rector, enfrentaba la crisis derivada del decaimiento de la actividad forestal, Coatzacoalcos dejaba de ser una pequeña aldea de pescadores y en 1881, las congregaciones de Coatzacoalcos y Tonalá, entonces pertenecientes al municipio de Minatitlán, formarían el nuevo municipio de Coatzacoalcos. Fue entonces cuando la aduana marítima y el puerto de altura se trasladaron a este puerto, el cual creció aún más durante la etapa de reconstrucción del ferrocarril pues se convirtió en el asiento principal de la casa Pearson. Los edificios de fierro de los antiguos talleres se desarmaron y se llevaron a Rincón Antonio y ahí mismos se construyó la casa del gerente general de la línea (Velázquez: 2006, pp. 82-83; Memoria 1903-1904: 1904; Memoria 1906-1907: 1907).

La reconstrucción del ferrocarril contribuyó además al establecimiento de pequeños asentamientos a lo largo de la vía. En particular ambos puertos, Coatzacoalcos y Salina Cruz, se convirtieron en polos de atracción de fuertes contingentes de población. Esta población provenía de diversos puntos: la cuenca del Papaloapan, de Oaxaca, de Tabasco, y el Distrito Federal (Oropeza: 2000, p. 51). Sin contar el incremento poblacional extranjero: tanto de profesionistas y técnicos, como de trabajadores no especializados.

Finalmente, el 23 de enero de 1907 se inauguró el Ferrocarril de Tehuantepec, con una longitud de 310 Km. (Decreto publicado. Diario Oficial no. 41: 1906), los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz y el dique seco de concreto, las oficinas y viviendas de los ingenieros y administrativos ingleses que hoy en día todavía existen en la ciudad de Matías Romero, así como los depósitos de petróleo a lo largo de la vía con una capacidad de 6,500 galones. En Coatzacoalcos o Puerto México, había un depósito colosal de acero que almacenaba 1,500,000 galones que



provenía de la refinería de Pearson en Minatitlán, con el cual se abastecía al nuevo ferrocarril. Este fue el primer tren movido por petróleo en vez de carbón como siempre habían funcionado en Europa o Estados Unidos y representaba un ahorro del 30% en el gasto de energético.

Las obras del ferrocarril se inauguraron con el transporte de 11,500 toneladas de azúcar procedentes de Hawai que llegaron a Salina Cruz por el vapor *Arizonian* perteneciente a la empresa naviera más importante de la época, la *Hawaiian Steamship Co.* en la Ruta Hawai - Nueva York. Detrás del *Arizonian* había otros dos vapores japoneses: El *Manchuría* y el *Maru*. Así durante el primer año se contabilizaron 67 barcos que llegaron a Salina Cruz; para el siguiente eran ya 96 barcos. En 1907 corrían diariamente media docena de trenes en ambas direcciones, y para el segundo año ocho trenes en cada dirección (Ruiz: 1994, p. 49).

Muchas esperanzas y expectativas se expresaron durante la inauguración del Ferrocarril de Tehuantepec por lo que la vía significaba para México y para el mundo. Sir Weetman Pearson, director de la compañía, dijo que el Canal de Panamá (el cual se estaba construyendo) no representaba ninguna competencia para el transístmico mexicano ya que en breve se construiría una segunda vía para dar respuesta a la demanda que tendría en algunos años. Esta proyección la hicieron los economistas de la época y se aseguró que el Istmo de Tehuantepec seguiría siendo el centro del comercio mundial (Ruiz: 1994, p. 49; México Industrial: 1905, p. 11; El Imparcial: 1908, p. 1).

El presidente Porfirio Díaz inauguró lujosamente la puesta en marcha del ferrocarril. En la celebración en el puerto de Salina Cruz, le acompañaron los secretarios de Hacienda, Comunicaciones e Instrucción Pública, así como los subsecretarios de Relaciones Exteriores, Fomento y los gobernadores de Oaxaca y Veracruz. Asistieron también los miembros de las embajadas de Estados Unidos, Alemania, Bélgica, Cuba, Inglaterra, Guatemala, El Salvador, Honduras, Japón y Rusia.

Finalmente, después de casi siete décadas, el anhelado paso interoceánico estaba terminado y empezaba a funcionar. Diversas manifestaciones se dieron para conmemorar tal suceso. La fábrica de cigarros “El Buen Tono”, por ejemplo, sacó una línea de cigarros conmemorativa, al tiempo que también se expresó el ingenio local haciendo canciones y poemas alusivos, dedicados a tal evento.

Los festejos y actividades inaugurales duraron varios días. La llegada del Presidente Díaz a Tehuantepec fue en sí misma un gran festejo para todas las poblaciones por donde pasó el tren presidencial antes de su llegada al Puerto de Salina Cruz. Para su llegada se realizaron bailes y comisiones de bienvenida; una vez en el puerto, la población se congregaba para observar las actividades de la comitiva presidencial que visitó los talleres del Ferrocarril, el dique Seco y el área de grúas. Finalmente, El Gral. Díaz abordó al *Arizonian* donde fue testigo de la descarga del primer cargamento que se transportaría en el Ferrocarril de Tehuantepec. Ahí recibió la llave de plata con la que abriría la entrada a Coatzacoalcos.

Posteriormente, la comitiva visitó las instalaciones de Rincón Antonio, para luego arribar al puerto de Coatzacoalcos donde el Presidente Díaz abrió la puerta



conmemorativa de Coatzacoalcos. Ya en el puerto, el presidente y sus invitados visitaron las instalaciones del puerto, el muelle y los almacenes, y finalmente se procedió a romper los sellos de los carros del ferrocarril. La presencia de Díaz en Coatzacoalcos significó, como en los anteriores lugares, la reunión de numerosos contingentes, que entre curiosos y adinerados de la región buscaban ser testigos de aquel “Pingüe venero de riqueza para la Patria” como lo declamaba el poeta Félix Martínez Dohz.

Efectivamente el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec significó riqueza para el país. A partir de que la Casa Pearson se hizo cargo de la administración y reconstrucción de la vía, el transporte de carga internacional fue en ascenso, sobre todo a partir de 1907, cuando se inauguró el tráfico interoceánico.

Los datos proporcionados permiten constatar que el porcentaje de carga interoceánica era mayor que aquél de la carga local. Ésta apenas alcanzó poco menos que la quinta parte del total. También observamos la manera acelerada en que el monto de la carga creció: en cinco años paso de 350,233 toneladas a cerca de las 900 mil. Sin embargo, si ampliamos el periodo de tiempo podremos notar cómo se percibe su descenso notorio al retirarse la compañía de navegación norteamericana y al abrirse el canal de Panamá a su explotación.

Con estas cifras podemos ver que los primeros seis años fueron de éxito para el Ferrocarril de Tehuantepec pues llegó a transportar hasta 850,827 toneladas de carga interoceánica. Sin embargo, en 1914, año en que pasó el primer barco por Panamá, la carga se redujo a la tercera parte, y al año siguiente bajó un 77%: el negocio se desplomó.

Esta situación era inevitable puesto que el mayor contrato del Ferrocarril de Tehuantepec se hizo con la *American-Hawaiian Steamship Co*, de capital americano, la cual aseguró una carga de por lo menos 500,000 toneladas de azúcar. Para Estados Unidos el paso de mercancías de Nueva York a Honolulu o a todos los puertos de la costa Pacífico significaba un gran negocio, por lo que la estrategia siempre fue no dejarlo en manos de los ingleses y del gobierno mexicano. De tal suerte que todo el comercio se empezó a encauzar por el Canal de Panamá (Reina: 1994, pp. 71-94).

El descenso del transporte de carga por la vía de Tehuantepec también fue consecuencia del movimiento revolucionario. En esos años sirvió casi exclusivamente para el transporte de las tropas carrancistas y del petróleo que seguían requiriendo los barcos que hacían escala en Salinas Cruz. En esta ciudad se estableció el primer gobierno preconstitucionalista, con oficinas en el chalet de Pearson (Ruiz: 1988, p. 386). Para 1917, Carranza liquidó a la compañía inglesa, con la cual puso fin a la concesión que hubiera durado hasta 1947; el gobierno mexicano se comprometió a pagar una compensación para la Casa Pearson de cuatro millones oro, los cuales serían cubiertos en bonos especiales con un plazo no mayor de 36 años (El Universal no. 470: 1918). Esto significó el abandono de las instalaciones, la migración de la población trabajadora hacia Veracruz, por lo menos durante tres décadas, y el fin del sueño de tener una ruta de comunicación interoceánica en el Istmo de Tehuantepec (Reina, 1994, pp. 71-94).



FUENTES DOCUMENTALES

- ACG Archivo Propiedad del Lic. Luis Castañeda Guzmán.
AGEO Archivo General del Estado de Oaxaca, Oaxaca.
AGN Archivo General de la Nación, Ciudad de México.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCOP)
AHD Archivo Histórico Diplomático, Secretaría de Relaciones Exteriores, Ciudad de México
ASRE Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores
BN Biblioteca Nacional, Ciudad de México
Fondo Lafragua
HN Hemeroteca Nacional, Ciudad de México.
LC Library of Congress, Washington D.C., Estados Unidos.
NA National Archives in Washington D.C., Estados Unidos
Destatches from the United States Consuls in Minatitlán, 1853-1881.
Despatches from US Consuls in Tehuantepec, México, 1850-1867.
US Congress, 1847, 1879, 1895.
Special Documentation, 1869.

FUENTES PRIMARIAS IMPRESAS

Archivo propiedad del Lic. Luis Castañeda Guzmán

Estadística de la provincia de Oaxaca 1820, legajo núm. 34, propiedad del lic.- Luis Castañeda Guzmán y proporcionado por Manuel Esparza, Oaxaca.

Archivo General del Estado de Oaxaca

Exposición que el Gobernador del Estado hace en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución al Soberano Congreso al abrir su periodo de sesiones ordinarias, Oaxaca, 1851, Impreso Ignacio Rincón, 1851.

Exposición que el Gobernador del Estado hace en cumplimiento del artículo 83 de la Constitución al Soberano Congreso al abrir sus primeras sesiones extraordinarias el día 2 de julio de 1852, Oaxaca, Impreso por Ignacio Rincón, 1852.

Archivo General de la Nación

Arnold, G. E., 1905. "Abastecimiento de agua en Salina Cruz", *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, 4º año, 3er trimestre, no. 15, México.

Memoria de Fomento 1883- 1885, vol. III, México, 1886.

Memoria 1906-1907, México, SCOP, 1907.

Archivo Histórico Diplomático

Memoria instructiva de los derechos y justas causas que tiene el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos para no reconocer ni la subsistencia del privilegio



concedido a D. José Garay para abrir una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, ni la legitimidad de la cesión que aquel hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de América del norte, México, Ministerio de Relaciones, Tipografía de Vicente G. Torres, 1852.

Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores

Decreto publicado en el *Diario Oficial* no. ⁴¹, Exp. LE-1517, 18 de diciembre de 1906

Biblioteca Nacional

Argumento Presentado por Simon Stevens, presidente de la compañía del ferrocarril y canal de Tehuantepec a la comisión del canal interoceánico, nombrada por el presidente de los Estados Unidos, en el cual se demuestra la conveniencia de elegir el Istmo de Tehuantepec como el mas a propósito para la nueva ruta de comercio, tipográfica del comercio, 1872.

Decreto del congreso en donde se autoriza la construcción de un ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec, Junio 2 de 1879.

Dictamen de la comisión especial de Tehuantepec, México, Cámara de Senadores - Tipografía de Torres, 1852.

Documentos relativos a la apertura de una vía de comunicación inter-oceánica por el Istmo de Tehuantepec, México, Cámara de Diputados, Tipografía de Torres, 1852.

Eads, James B., 1880. Ferrocarril para buques, contrastado con un canal interoceánico, Discurso en la Cámara de Comercio de San Francisco California, Imprenta de El Comercio del Valle, Saint Louis.

Memoria instructiva de los derechos y justas causas que tiene el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos para no reconocer ni la subsistencia del privilegio concedido a Don José Garay para abrir una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, ni la legitimidad de la cesión que aquel hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de la América del norte, México, Ministro de Relaciones - Tipografía de Vicente G. Torres, 1852

Ramírez, J.F., 1853. Memorias, negociaciones y documentos para servir a la historia de las diferencias que han suscitado entre México y los Estados Unidos los tenedores del antiguo privilegio, concedido para la comunicación de los Mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, México, Imprenta de Ignacio Cumplido.

Hemeroteca Nacional

*"Ferrocarril de Tehuantepec, México en competencia con el Canal de Panamá", en *El Imparcial*, México, t. XXIV, no. 4 142, 2 de febrero de 1908, p. 1.*

El Monitor Republicano, México, 22 de abril de 1849.



El Siglo Diez y Nueve, México, 27 de noviembre de 1852, cuarta época.

“Contrato de liquidación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec”, en *El Universal*, año III, t. VI, nú. 470, México, 1º de mayo de 1918.

Library of Congress

Corthell, Elmer L. (1885), *The Interoceanic Problema and its Scientific Solution, An Address Before the American Association for the Advancement of Science*, Michigan, Ann Arbor.

_____ (1886), *The Atlantic Pacific Ship- Railway across The Isthmus of Tehuantepec, in Mexico. Considered Commercially, Politically and Constructively*.

Romero, Matías y Elmer L. Corthell (1894), *The Tehuantepec Isthmus Rail Way, Washington*.

Seward, William H. (1853), *Relations with Mexico and the continental railroad*, Washington, D.C., Senate of the United States (speech).

The Canadian Engineer, Toronto, Canadá, 8 de agosto de 1906.

The Engineer, Broadway, Estados Unidos, 27 de agosto de 1909.

National Archives

Despatches from the United States Consuls in Minatitlán, 1853-1881, RG 59, M 298, Roll 1, Carta de un comerciante americano al Secretario de Estado americano, 1º de Julio de 1852.

Despatches from the United States Consuls in Minatitlán 1853-1881, RG 59, M 298, Roll 1, Carta de A. C. Allen, cónsul norteamericano al secretario de Estado informando sobre los avances del camino carretero entre Coatzacoalcos y la Ventosa, 1º de octubre de 1858.

Despatches from US Consuls in Tehuantepec, México 1850-1867, RG no. 59, M 305. Roll t-1.

Despatches from U.S., Consuls in Tehuantepec, 1850-1867, RG 59, M 305, Roll t-1, Carta de Charles E. Webster, Consul en Tehuantepec, informa al Departamento de Estado sobre la muerte de tres americanos provenientes de Nueva York, 14 de enero de 1851.

Informe de Commodore Shufeldt citado por Elmer L. Corthell, *The Tehuantepec Ship Railway*, presentado durante el 54º Congreso Americano, U. S. Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Document no. 34, 54th Congress, 1st Session, 1895.



Romero, Matías y Elmer L. Corthell (1894), *The Tehuantepec Isthmus Railway*, Washington.

Special Documentation, The Tehuantepec Railway, its location, Features and Advantages, Under the LaSere Grant of 1869, New York, D. Appleton & Co., 1869.

US Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Executive Document no. 69, 30th Congress, 1st Session, 1847.

U. S. Congress, House Executive Document, no. 107, 47th Congress, 2nd Session, 1879.

U.S. Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Document no. 34, 54th Congress, 1st Session, 1895.

BIBLIOGRAFÍA

Abardía, Francisco y Leticia Reina (1990), "Cien años de rebelión", en Ma. de los Ángeles Romero (comp.), *Lecturas históricas del estado de Oaxaca. Siglo XIX*, vol. III, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Gobierno del Estado de Oaxaca (Colección Regiones de México), México, pp. 435-492.

Brasseur, Charles (1981), *Viaje por el Istmo de Tehuantepec 1859-1860*, SEP, Lecturas Mexicanas no. 18, México.

Cabezas Carcache, Horacio (1980), "La política expansionista de las potencias imperialistas y su impacto en Nicaragua (siglo XIX)", en Apuntes de Historia de Nicaragua, Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Managua.

Dublán, Manuel, y José María Lozano (1876-1912), *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República, Edición Oficial*, 42 vols., Imprenta del Comercio, a cargo de Dublán y Lozano, México.

Espino, Rodrigo y Raúl Martínez (1988), *Panamá*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora - Universidad de Guadalajara - Nueva Imagen, México.

Fernández Mac Gregor, Genaro (1954), *El Istmo de Tehuantepec. Los Estados Unidos*, Elede, México, 1954.

García Toledo, Anastasio (1945), "Lo que significa el Istmo de Tehuantepec para México", en *Exalumnos*, vol. II, núm. 58, México.

Münch, Guido (1983), *Etnología del Istmo Veracruzano*, Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM, México.



Oropeza, Minerva (2000), "Poblamiento y colonización del Uxpanapa en el marco del istmo veracruzano", en Eric Leonard y Emilia Velázquez, *El sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*, CIESAS, México, pp. 43-61.

Reina, Leticia (1992), "Los albores de la modernidad: el ferrocarril de Tehuantepec", en *Anuario VIII*, Centro de Investigaciones Históricas - Instituto de Investigaciones Históricas - Universidad Veracruzana, México, pp. 9-22.

_____ (1994), "Los istmos americanos: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Siglo XIX", en *Dimensión Antropológica*, vol. 2, INAH, México, pp. 71-94.

_____ (1998), *Las rebeliones campesinas en México (1819-1906)*, 5a. edición corregida y aumentada, Siglo XXI, México.

Rojas Rosales, Armando (2004), *El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿el eje del comercio del mundo? 1893-1913*, tesis presentada para obtener el grado de Doctor en Humanidades – línea de Historia, UAM Iztapalapa, México.

Ruiz Cervantes, Francisco José (1988), "De la bola a los primeros repartos", en Leticia Reina (coord.), *Historia de la cuestión agraria mexicana, estado de Oaxaca*, vol. II, Juan Pablos Editor/Gobierno del Estado de Oaxaca/UABJO/CEHAM, México, pp. 331-423.

_____ (1994), "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)", en Leticia Reina, *Economía contra sociedad: el Istmo de Tehuantepec, 1907-1986*, Nueva Imagen, México, pp. 25-168.

Salado Álvarez, Victoriano (1968), *Cómo perdimos California y salvamos Tehuantepec*, Jus, México.

Scholes, Walter V. (1976), *Política mexicana durante el régimen de Juárez. 1855-1872*, FCE, México.

Scroggs, William O. (1988), "La creciente importancia de Nicaragua", en Carmen Collado (comp.), Nicaragua. *Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe*, Instituto de Investigaciones José Ma. Luis Mora - Universidad de Guadalajara - Nueva Imagen, México, pp. 55-64.

Suárez Argüello, Ana Rosa (2003), *La batalla por Tehuantepec: el peso de los intereses*.

Velázquez, Emilia (2006). *Territorios fragmentados. Estado y comunidad indígena en el Istmo veracruzano*, CIESAS, México.