



54. *Istmo de Tehuantepec. Tehuantepec.*

El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX

Leticia Reina



© 457648
Istmo de Tehuantepec,
Tehuantepec, Oaxaca,
ca. 1900, Colección
C. B. Waite / W. Scott,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.

La puesta en marcha de una vía transístmica en el Istmo de Tehuantepec, en la parte más austral de la 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 puente comercial del mundo”. Para transitar del océano Atlántico al océano Pacífico, los buques, a partir de ese momento dejarían de pasar a través del Canal de Magallanes y evitarían dar 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 durante la época colonial; después Inglaterra, Francia y Holanda desde el inicio de la vida independiente de México. Al final, 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.

El sueño para conectar los dos océanos culminó con la inauguración del Ferrocarril de Tehuantepec por el entonces presidente de México, Porfirio Díaz. La noticia causó sensación en todo el mundo, tanto desde el punto de vista tecnológico, como por lo que significaba la ampliación de las relaciones comerciales con todo el mundo.

La construcción del ferrocarril transistmico 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 otros países que luchaban por la hegemonía comercial y por el posicionamiento geopolítico en el mundo.

Se pueden distinguir cuatro periodos en la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec. Durante el primero, de 1842 a 1879, sólo existieron negociaciones y concesiones efímeras e intentos de construcción de la vía interoceánica que fueron infructuosos. El segundo va de 1880 a 1893, en este lapso 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, años en los que realmente se terminó la vía pero en muy malas condiciones, sin que pudiera soportar un tráfico intenso; en ese periodo la administración estuvo en manos del gobierno mexicano. Y finalmente, la cuarta y última etapa de 1899-1913, tiempo de la reconstrucción y administración de la compañía inglesa, S. Pearson and Son Limited.¹





© 465631 C. B. [Charles Burlingame] Waite, *Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec*, "F. C. Istmo de Tehuantepec. Train At Quarry", Oaxaca, México, 1904, Colección Incremento Acervo, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Huelga decir que el Istmo mexicano estuvo constantemente bajo la mirada de los gobiernos norteamericanos y británicos, de los empresarios con intereses en México y de los mexicanos de alto rango en el gobierno, pero con ganancias comerciales, que por cierto fueron los menos visibles en los procesos de las distintas concesiones. Sin embargo, ¿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.

La construcción del ferrocarril de Tehuantepec

Fue hasta el último cuarto del siglo XIX cuando realmente se cristalizó el proyecto de 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 ruta transistmica. En esos años el gobierno mexicano aceptó diferentes proyectos y dio varias concesiones a ciudadanos estadounidenses.

No obstante, el Congreso mexicano siempre antepuso la conservación de la neutralidad del paso interoceánico, la participación económica del gobierno mexicano, el predominio de las decisiones sobre la empresa, amén de 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 estadounidense formada por Eduardo Learned propuso hacerse cargo de la empresa de construcción del ferrocarril. Ésa fue la primera compañía que logró instalar un tramo de vía. Durante el periodo 1880-1882 se instalaron 35 de los 63 kilómetros que inicialmente se habían pactado; la compañía atribuyó el retraso a la dificultad que planteaba el clima y la carencia de fuerza de trabajo. Después de varias prórrogas concedidas, se rescindió el contrato en agosto de 1882.²

Posteriormente la concesión fue dada a Delfín Sánchez, quien construyó 73 kilómetros más de vía. En 1888 se habían alcanzado los 108 kilómetros que comprendían del número 36 al 46 en el norte y del 1 al 64 en el sur, pero tampoco pudo terminar la línea.³

Fue en 1893 cuando el gobierno puso bajo su mando la conservación y explotación de la vía terminada, pero no en materia de construcción; solamente se hizo cargo de la administración y control de la línea, material rodante y edificios, por lo menos mientras se encontraba quien terminara el tramo faltante. Finalmente el ingeniero Chandos Stanhope quedó encargado de la conclusión, la conservación y explotación de lo construido y de la erección del muelle de fierro de Salina Cruz. 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, hizo un viaje de 10:20 horas.⁴

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.⁵

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".⁶

Cuando finalmente se inauguró el ferrocarril 17 años después, la administración se dio cuenta de que la línea no reunía las condiciones físicas para el tráfico interoceánico (intenso y pesado) y de que los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos no tenían el calado ni las instalaciones necesarias para recibir barcos de gran tonelaje.⁷

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.



© 76929 **Agencia Casasola**, *Estación de Ferrocarriles de Rincón Antonio, después Matías Romero, reprografía, Oaxaca, ca. 1920*, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



Si verdaderamente se buscaba que el Istmo de Tehuantepec funcionara como la conexión comercial que siempre se había planeado, eran impostergables adecuaciones necesarias 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 estadounidenses.

Con el objeto de romper tanto con el monopolio estadounidense 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. Esa 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.

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.

Impacto del ferrocarril en la región

Minatitlán, antiguo centro rector en la costa atlántica, enfrentaba la crisis derivada de la tala inmoderada hasta llegar al decaimiento de esta actividad forestal. En cambio, Coatzacoalcos tuvo una trans-

formación radical: dejó de ser una pequeña aldea de pescadores, y en 1881 las congregaciones de Coatzacoalcos y Tonalá —entonces pertenecientes al municipio de Minatitlán— pasaron a formar el nuevo municipio de Coatzacoalcos. Fue entonces cuando la aduana marítima y el puerto de altura se trasladaron a ese 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 llevaron a Rincón Antonio y ahí mismo se construyó la casa del gerente general de la línea.⁸

En Tehuantepec y Juchitán, ciudades ubicadas en el extremo del Pacífico, la sociedad ya estaba altamente estratificada. Su élite zapoteca ejercía el dominio de los otros grupos étnicos de la región istmeña y fue muy receptiva tanto de los elementos de la cultura española, primero, como de la de otros extranjeros, ingleses, franceses y estadounidenses que llegaron con la construcción del ferrocarril, después. La sociedad tenía una estructura ocupacional muy compleja de corte urbano; había 64 diferentes tipos de oficios. En el caso de la ciudad de Juchitán, la estructura ocupacional se modificó profundamente durante los años del Porfiriato. De ser una sociedad en la que la mayoría de su población (1845) se dedicaba a la agricultura, pasó a ser una ciudad fundamentalmente artesanal y comercial debido al cambio del eje comercial transístmico.

Con el crecimiento económico de la región, y en especial de esta ciudad, su población económicamente activa (PEA) en 1890 se incrementó notablemente. El 47%, casi la mitad de sus habitantes (4 402 de 9 318), estaban registrados como “población útil”, una cifra elevada porque la PEA nacional en 1895 era de 39.12%, sólo comparable con la del Distrito Federal, de 51%. Un siglo después, en 1995, se redujo a 43.45%.





© 852446 Winfield Scott, *Mujer tehuana y hombre en la estación de trenes de Tehuantepec*, 1908, Colección Margarita Scott, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 430929 "Zapotecas del Istmo de Tehuantepec", día de plaza, Tehuantepec, Oaxaca, 1910.
Colección Étnico-Fototeca, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.





22 PROPRIETARIO AGRIKULTURA P. O. BOX 1000, MANILA, PHILIPPINES

1450 Market women in Tapanan, Philippines

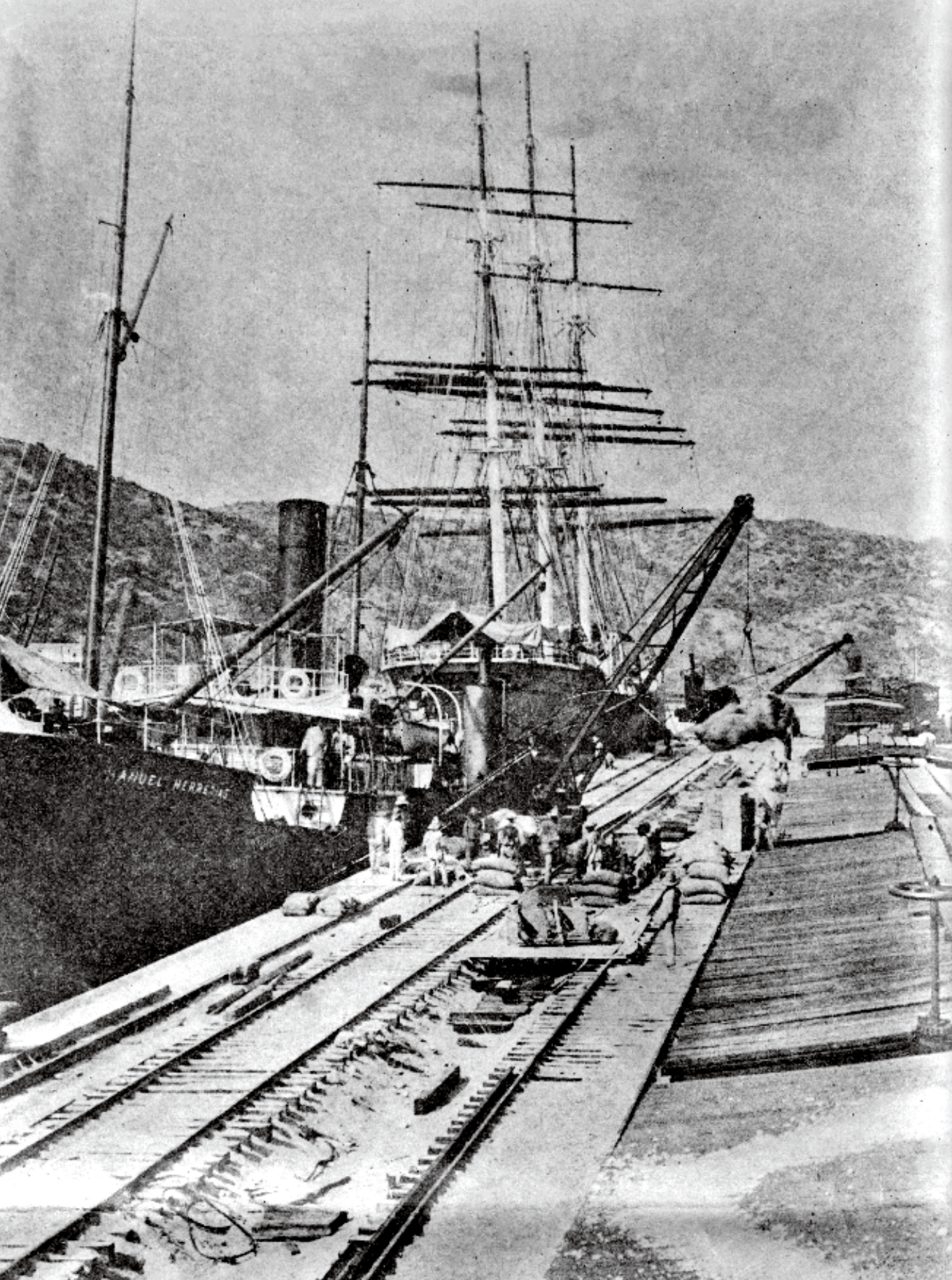
Ahora bien, si desagregamos la cifra del 47% de la PEA en Juchitán en 1890, encontramos que el 35% corresponde a población femenina y, sobre todo, que no es un fenómeno generalizado ni en la región ni en Oaxaca, por lo menos. En el desglose de las ocupaciones femeninas vemos que hay 1 140 tortilleras, 13 torcedoras (de tabaco), 21 taberneras, 22 regatonas o vendedoras, 37 lavanderas, 16 chocolateras, 280 costureras, 23 cocineras, 3 floristas y 2 atoleras. Todas esas actividades están relacionadas con el servicio prestado al gran flujo migratorio de hombres que llegaron a la región para construir el ferrocarril. Estos trabajos eran remunerados, y por ello estaban registradas como “población útil” o PEA, en términos actuales, y en su mayoría los realizaban “jefas de familia”, pues había un desequilibrio poblacional; es decir, había menos población masculina, que fue compensada con la migración porfiriana.

Lo anterior confirma que, desde hacía varias décadas, las mujeres ya se habían incorporado al comercio como una manera de mantenerse a sí mismas y a sus hijos, lo cual les fue dando independencia económica, seguridad y libertad de movilidad y de interacción con toda la sociedad. Por ello fue relativamente fácil dedicarse y cubrir las necesidades ocupacionales de servicios que demandaba la población masculina dedicada a la construcción del ferrocarril.

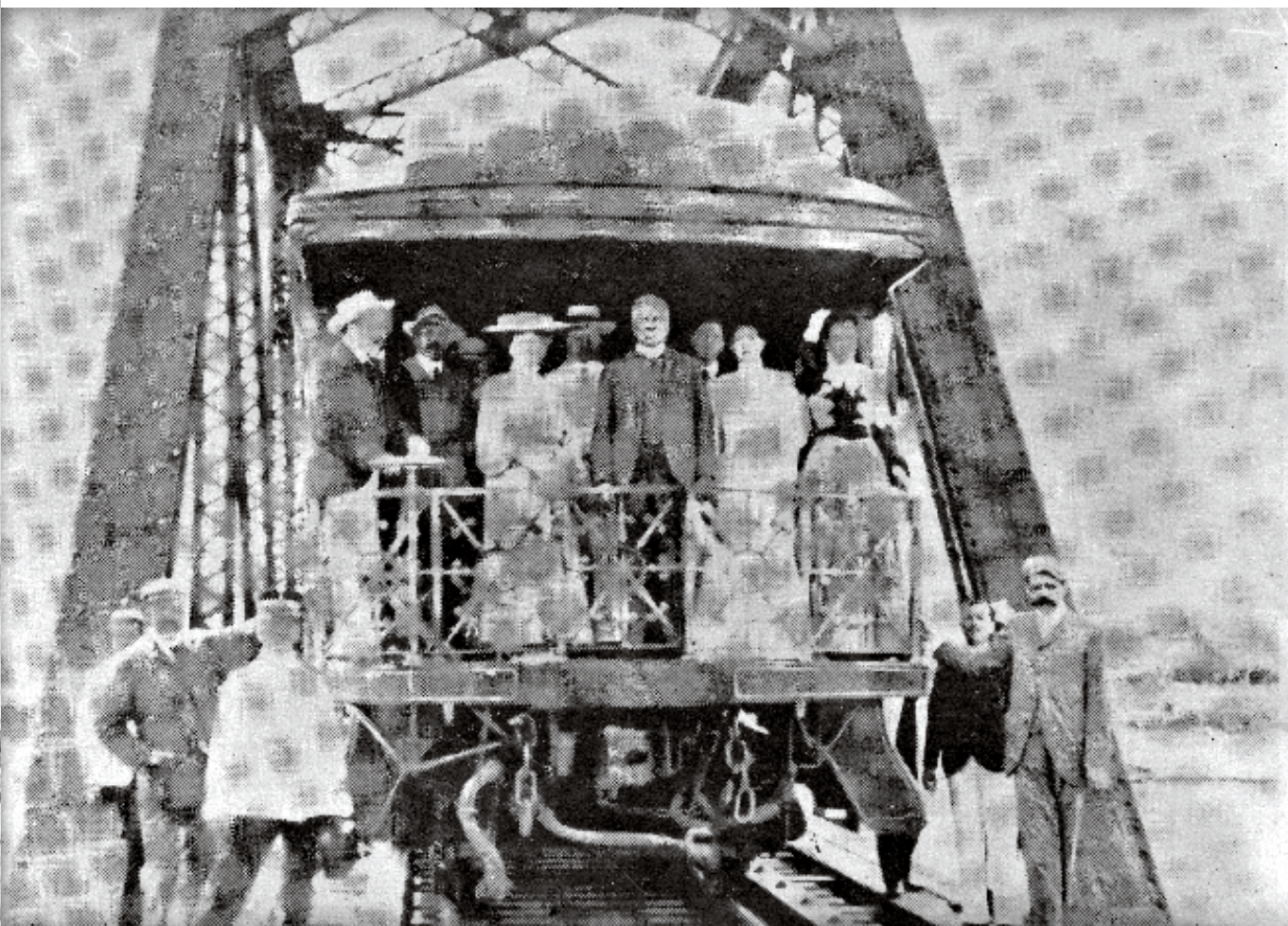
Hay que observar que estas actividades están relacionadas al tipo de actividad doméstica; entonces, ante la gran demanda de servicios por parte de la población flotante, lo empezaron a realizar pero sin depender de nadie, y tampoco sometiendo a nadie. Lo cual les permitió seguir teniendo una actitud de libertad, traducida por viajeros y pintores, como mujeres bellas y altivas.⁹

Finalmente, el 23 de enero de 1907 se inauguraron el Ferrocarril de Tehuantepec, con una longitud de 310 kilómetros,¹⁰ 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 provenían de la refinería de Pearson en Minatitlán, con los cuales se abastecía al nuevo ferrocarril. Este fue el primer tren movido por petróleo en lugar de carbón, como habían funcionado en Europa o Estados Unidos, y representaba un ahorro del 30% en el gasto de energético.

PÁGINA ANTERIOR
© 457663
Mujeres en el mercado en Tehuantepec (Market romeen [sic] in Tehuantepec), Tehuantepec, Oaxaca, 1904. Colección C.B. Waite / W. Scott, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 34501 **Agencia Casasola**, *Barcos descargan mercancía en Salina Cruz, Oaxaca*, reprografía, Salina Cruz, Oaxaca, 1907, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 32459 **Agencia Casasola**, Porfirio Díaz y comitiva a bordo del tren que los condujo a inaugurar el puerto de Salina Cruz, reprografía Salina Cruz, Oaxaca, 1907, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Las obras del ferrocarril se inauguraron con el transporte de 11 500 toneladas de azúcar procedentes de Hawái, que llegaron a Salina Cruz en el vapor *Arizonian*, perteneciente a la empresa naviera más importante de la época, la *Hawaiian Steamship Co.*, en la ruta Hawái-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; el año siguiente ya eran 96 barcos. En 1907 corría diariamente media docena de trenes en ambas direcciones, y en el segundo año ocho trenes en cada dirección.¹¹

El presidente Porfirio Díaz inauguró lujosamente la puesta en marcha del ferrocarril. Para la celebración en el puerto de Salina Cruz, estuvo acompañado por los secretarios de Hacienda, Comunicaciones e Instrucción Pública, y por los subsecretarios de Relaciones Exteriores y



© 34483 **Agencia Casasola**, *Porfirio Díaz y comitiva en el malecón del Puerto de Veracruz, Veracruz, 1907*, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Fomento, además de los gobernadores de Oaxaca y Veracruz. Asistió también personal de las embajadas de Estados Unidos, Alemania, Bélgica, Cuba, Inglaterra, Guatemala, El Salvador, Honduras, Japón y Rusia.¹²

Posteriormente, la comitiva visitó las instalaciones de Rincón Antonio, para luego arribar al puerto de Coatzacoalcos, donde el presidente Díaz abrió la puerta conmemorativa del puerto. Ahí 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.



© 31935 **Agencia Casasola**, *Pasajeros en una estación, esperan para abordar el Tren Nacional de Tehuantepec*, Distrito Federal, ca. 1920, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

En efecto, 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 primeros seis años fueron de éxito para el Ferrocarril de Tehuantepec, pues llegó a transportar hasta 850 827 toneladas de carga interoceánica. Pero en 1914, año en que pasó el primer barco a través del Canal de Panamá, la carga se redujo a la tercera parte, y al año siguiente bajó 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 estadounidense, la cual aseguró una carga de por lo menos 500 000 toneladas de azúcar. Para Estados Unidos el traslado de mercancías





de Nueva York a Honolulu o a todos los puertos de la costa del Pacífico significaba un gran negocio, por lo que la estrategia siempre fue no dejarlo en manos de los ingleses o del gobierno mexicano. De tal suerte que todo el comercio se empezó a encauzar por el Canal de Panamá.¹³

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 Salina Cruz. En esta ciudad se estableció el primer gobierno preconstitucionalista, con oficinas en el chalet de Pearson.¹⁴

Para 1917, Venustiano Carranza liquidó la compañía inglesa, con lo 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.¹⁵ 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.¹⁶

PÁGINA ANTERIOR

© 32458

Agencia Casasola.

Venustiano Carranza y su comitiva a bordo del tren presidencial en la estación Salina Cruz, Salina Cruz, Oaxaca, ca. 1916. Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Leticia Reina es profesora-investigadora emérita del INAH. Con una trayectoria de 45 años como historiadora, es conocida por ser una de las promotoras de la historia regional agraria y en particular de las rebeliones indígenas y campesinas en el siglo XIX. Actualmente es miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel III. Entre sus libros destacan *Las rebeliones campesinas en México (1819-1906)*; *Indio, campesino y nación en el siglo XX mexicano. Historia e historiografía de los movimientos rurales y Cultura política y formas de representación indígena. Siglo XIX.*

- 1 Leticia Reina, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio socio-cultural. Siglo XIX* (México: INAH, 2013), 366.
- 2 "Decreto del congreso en donde se autoriza la construcción de un ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec", 2 de junio de 1879.
- 3 Armando Rojas Rosales, "El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿el eje del comercio del mundo? 1893-1913". Tesis, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, 2004, 35-36.
- 4 Rojas Rosales, "El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿el eje del comercio del mundo? 1893-1913", 39-41.
- 5 Leticia Reina, "Los Istmos americanos: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá", *Dimensión Antropológica* 2 (1994): 71-94.
- 6 "The Tehuantepec Railway and terminal ports", *The Engineer* 108 (27 de agosto de 1909): 280-286.
- 7 "The Tehuantepec Railway and terminal ports", 205-206; "The British Engineer in Mexico", *The Canadian Engineer* XIII, núm. 8 (agosto de 1906): 280-286.
- 8 Emilia Velázquez, *Territorios fragmentados. Estado y comunidad indígena en el Istmo veracruzano* (México: CIESAS, 2006), 82-83; Archivo General de la Nación (AGN), SCOP, *Memoria 1903-1904* (México: SCOP, 1904); AGN, SCOP, *Memoria 1906-1907* (México: SCOP, 1907).
- 9 Leticia Reina, "Viajeros europeos y norteamericanos seducidos por el Istmo de Tehuantepec y por sus mujeres. Siglo XIX", Conferencia en el coloquio Historia de las mujeres de Oaxaca. Expresión y vida pública, siglos XIX- XX, Centro Cultural San Pablo, Oaxaca de Juárez, Oaxaca, 27 de marzo de 2019.
- 10 Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, *Decreto publicado en el Diario Oficial*, núm. 41, 18 de diciembre de 1906.
- 11 Francisco José Ruiz Cervantes, "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)", en Leticia Reina, coord., *Economía contra sociedad: el Istmo de Tehuantepec, 1907-1987* (México: Nueva Imagen, 1994), 49.
- 12 Rojas Rosales, "El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿el eje del comercio del mundo? 1893-1913", 81.
- 13 Leticia Reina, "Los Istmos americanos: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Siglo XIX", 71-94.
- 14 Francisco José Ruiz Cervantes, "De la bola a los primeros repartos", en Leticia Reina, coord., *Historia de la cuestión agraria mexicana, estado de Oaxaca*, vol. II (México: Juan Pablos Editor / Gobierno del Estado de Oaxaca / UABJO / CEHAM, 1988), 386.
- 15 "Contrato de liquidación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", *El Universal*, año III, t. VI, núm. 470, 1° de mayo de 1918.
- 16 Leticia Reina, "Los Istmos americanos: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Siglo XIX", 71-94.