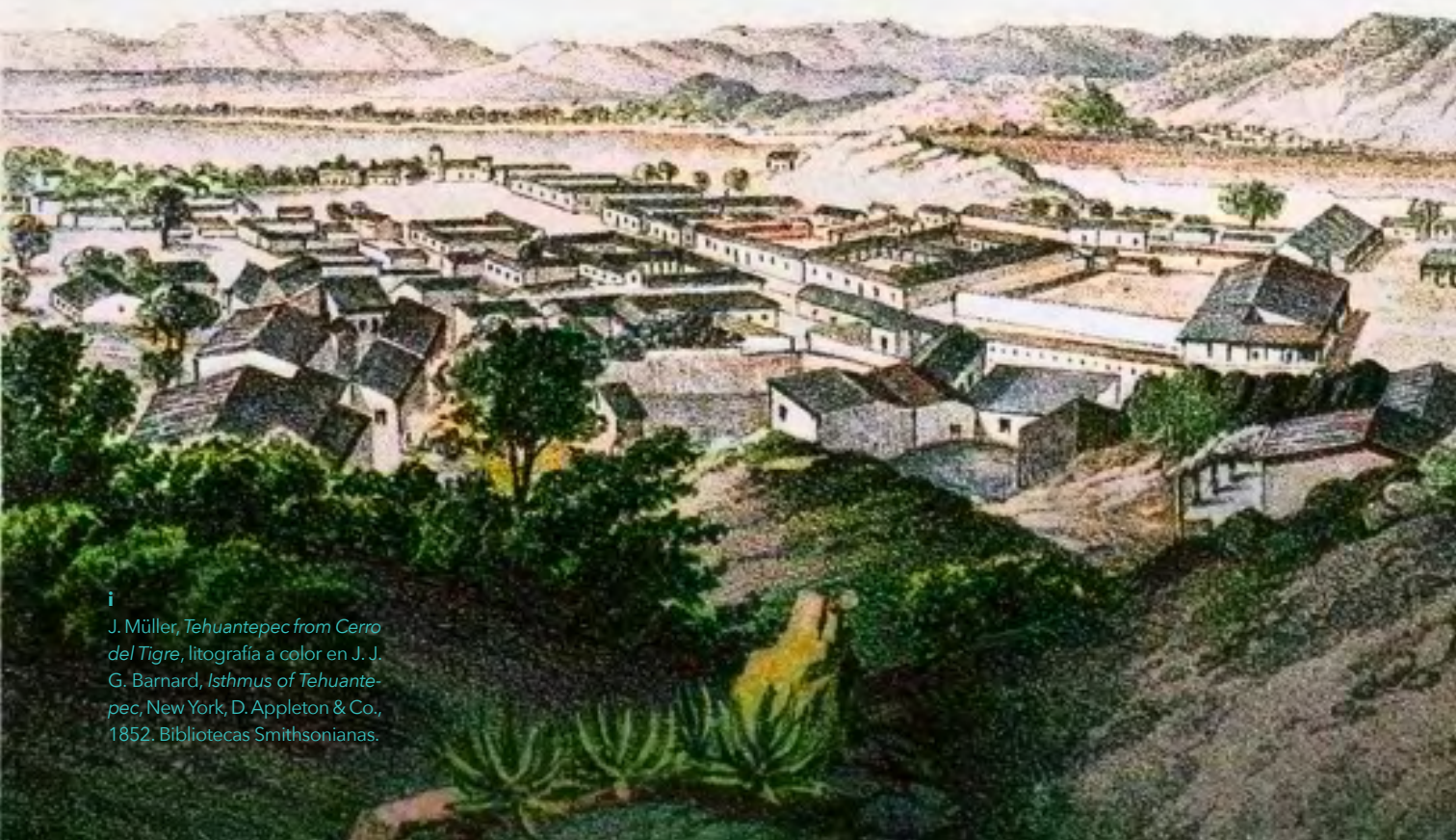


HÉCTOR L. ZARAUZ LÓPEZ
INSTITUTO MORA

Los proyectos transoceánicos por el Istmo de Tehuantepec

En años recientes se ha impulsado un proyecto ferroviario e industrial a través del Istmo de Tehuantepec a fin de comunicar el océano Atlántico con el Pacífico. El presente artículo pretende realizar una visión panorámica de los intentos e intenciones al construir un paso transoceánico por esa ruta.



J. Müller, *Tehuantepec from Cerro del Tigre*, litografía a color en J. J. G. Barnard, *Isthmus of Tehuantepec*, New York, D. Appleton & Co., 1852. Bibliotecas Smithsonianas.

La importancia geopolítica y comercial del Istmo de Tehuantepec surgió, debido a su ubicación estratégica, al ser el istmo más septentrional del continente americano.

Tal consideración fue hecha desde la llegada de los españoles a lo que hoy es territorio mexicano. Desde entonces y hasta los años del porfiriato (1877-1911), fueron recurrentes las exploraciones e intentos por establecer una ruta interoceánica. Así, el Istmo de Tehuantepec se constituyó en el punto idóneo para facilitar la conexión entre los puntos neurálgicos del comercio internacional de esa época: de los puertos europeos (Liverpool, Londres o Hamburgo) y los de la costa este de Estados Unidos (Nueva York, Nueva Orleans), con San Francisco California, así como Hawái, Japón o Australia. El proyecto transoceánico de Tehuantepec se impuso a otros de ese tiempo, como el de un canal en Nicaragua o en Panamá.

De tal forma se iniciaron varias exploraciones por el desconocido territorio istmeño, la primera fue ordenada por Hernán Cortés y realizada por Gonzalo de Sandoval hacia 1521. Posteriormente, Suero Cangas de Quiñones, alcalde mayor de la Villa del Espíritu Santo, realizó la primera descripción de este territorio hacia 1580, contemplando las posibilidades de realizar un paso por la región. El proyecto de comunicación transoceánico sería retomado hacia finales de la colonia, cuando en 1773 el virrey Bucareli ordenó la expedición de Agustín Cramer, quien hizo un nuevo reconocimiento del río Coatzacoalcos buscando un paso al Pacífico.

Los primeros gobiernos del México independiente también fueron conscientes de la necesidad de buscar la comunicación entre ambos océanos, así como de colonizar la región que se encontraba en gran abandono. A partir de entonces se considerarían tres posibilidades de



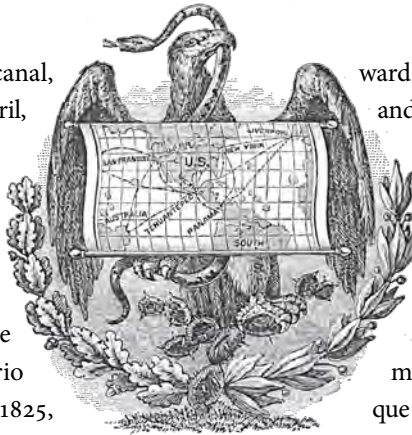
Los primeros gobiernos del México independiente fueron conscientes de la necesidad de buscar la comunicación entre ambos océanos, así como de colonizar la región que se encontraba en gran abandono.

24

comunicación: la construcción de un canal, de un camino carretero o de un ferrocarril, o bien la combinación de tales opciones. Igualmente se consideraba la habilitación de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos.

Fue así como Guadalupe Victoria (el primer presidente de la República, de 1824 a 1829) ordenó el viaje exploratorio de Juan de Orbegozo entre 1824 y 1825, quien llegó a la conclusión, después de un acucioso reconocimiento, de que era fácil establecer la comunicación entre ambos océanos. Casi inmediatamente se ordenó una nueva excursión a Tadeo Ortiz, sólo que en esta ocasión el fin era repoblar la región mediante la fundación de ciudades. Con el paso del tiempo se iría manifestando la idea de poblar y establecer una vía de comunicación en la región, para conectar el territorio nacional y fomentar el comercio con las potencias mundiales.

Inició así un largo proceso cuyo registro más lejano es el otorgamiento de una concesión, por Decreto de Antonio López de Santa Anna (1 de marzo de 1842), a José de Garay. Desde entonces la lista de los proyectos iniciados, y claudicados, es bastante larga: José de Garay, Manning and Mackintosh Co., Tehuantepec Railroad Co., Hargous Brothers Co., Albert G. Sloo Co., Tehuantepec Railroad Co. El empresario inglés Falconnet también tendría una concesión, seguirían la Compañía Lousiana de Tehuantepec, la Compañía de Tránsito de Tehuantepec, de Emile La Sére. Otros involucrados fueron el inglés Thomas Tancred, Ed-



ward McMurdo, la empresa Stanhope-Hamsen and Corthell, etc., sin que se pudiera concluir exitosamente el proyecto [al respecto véase el cuadro correspondiente].

Es importante señalar que en el curso de estos trabajos por el Istmo se manifestaron los intereses de expansión de las potencias económicas de ese momento, en particular de Estados Unidos, que consideraron el paso transoceánico, como parte de sus intenciones de control geopolítico y expansión. En ese plano encontramos, por mencionar sólo un ejemplo, la expedición constructora realizada por Robert W. Shufeldt, en 1871, por encargo del departamento de marina de Estados Unidos, para evaluar la viabilidad de hacer un canal. El gobierno estadounidense consideraba los beneficios que traería esta obra para el comercio internacional y local, pero también la intención de mantener control de un área enorme mediante bases de operación en Key West y Tortugas (en Baja California), como sitios estratégicos en caso de guerra. El plan era parte de una idea de expansión y de seguridad nacional de Estados Unidos. Sin embargo, el plan no se concretó.

PEARSON Y EL FUTURO

Ante tanto proyecto fallido, la obra fue encomendada al constructor inglés Weetman Pearson en los inicios del

ii Representación de las conexiones marítimas del Istmo de Tehuantepec, litografía en Simon Stevens, *The new route of commerce by the isthmus of Tehuantepec*, Londres, Chiswick press, 1871. Bibliotecas de la Universidad de California. | iii Plano del río Coatzacoalcos situado en la costa del sur del seno mexicano, ca. 1800. Biblioteca del Congreso, Washington, D.C., EUA.

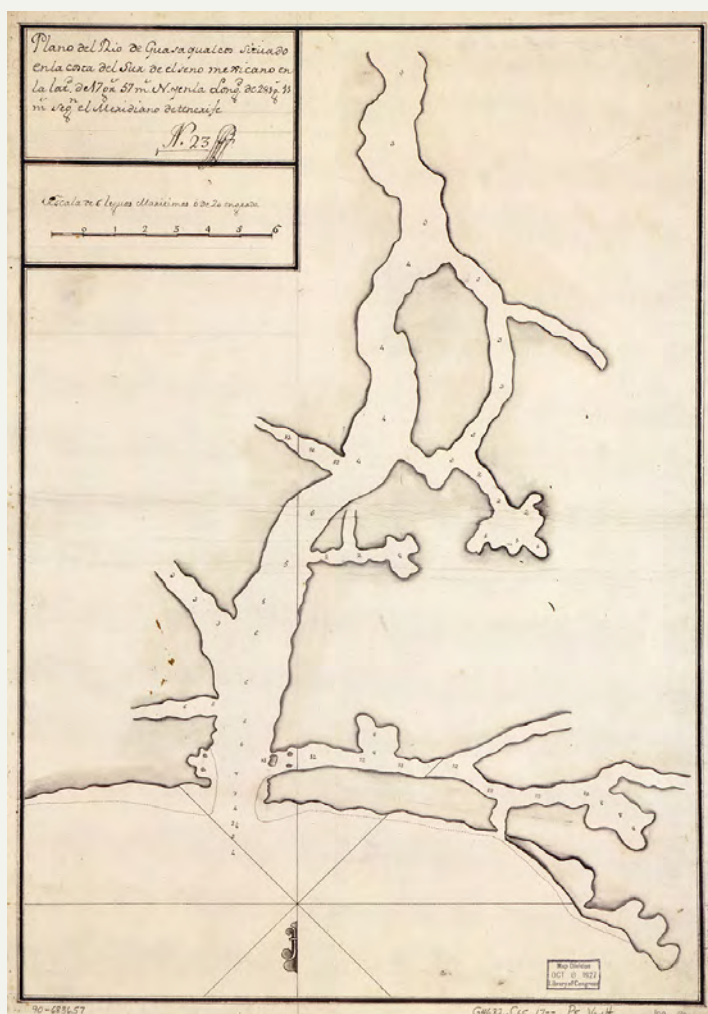
siglo xx. Weetman Pearson era cercano a don Porfirio (tanto que al darse la revolución mexicana y el exilio de Díaz, el británico le ofreció como refugio su casa de campiña en Inglaterra). Por añadidura era un constructor de prestigio mundial, había realizado obras por todo el mundo y en nuestro país se haría cargo de construir el canal del desagüe en el Valle de México (1895) y el reordenamiento del puerto de Veracruz (1896). Sus relaciones y eficiencia le valieron la elección para reconstruir el Ferrocarril de Tehuantepec.

El acuerdo incluía la asociación gubernamental con la Pearson and Son Company por 51 años a partir de la conclusión de las obras. La Pearson administraría la empresa; pero el 65% de las utilidades serían para el gobierno. Bajo esas circunstancias, el tren fue inaugurado el 23 de enero de 1907 con la asistencia de Porfirio Díaz. Se hicieron con tal motivo varios festejos, y no era para menos; el tren era moderno, se movía con petróleo y realizaba el trayecto en sólo doce horas.

La obra fue de la mayor relevancia como lo prueba el viaje de don Porfirio a la región, lo cual se constata en la prensa de la época y en una película filmada para testimoniar tal evento. En el filme se aprecia a Díaz y a Pearson inaugurando el paso del ferrocarril istmeño, las obras de Salina Cruz y Coatzacoalcos, el tren presidencial, el buque Arizona, grúas eléctricas recibiendo el cargamento de azúcar y el presidente sellando el furgón. Esta última imagen apuntaba, supuestamente, hacia un futuro promisorio. La escena contrastaba con los rostros cenizos de los niños y adultos zapotecas sumergidos en el río de Tehuantepec, que aparecen ante la cámara, como meros espectadores de la modernidad postulada por el porfirismo.

En fin, que ahora, el Pacífico y el Atlántico quedaban comunicados a través del Istmo de Tehuantepec. Rápidamente, se percibieron los resultados en el incremento comercial consignado en las aduanas. De acuerdo con los datos contables internos de la compañía, el Ferrocarril de Tehuantepec presentó ganancias por 600 000 pesos en 1907 que se convirtieron en 3 300 000 pesos en 1910, siguiendo una tendencia ascendente.

Sin embargo, pronto se iniciaría su declive en términos económicos, debido a la revolución mexicana (iniciada en 1910) y a la inauguración del Canal de Panamá (1915). Para Pearson dejó de ser negocio, aunque para Venustiano Carranza tenía gran importancia logístico-militar. De tal forma Carranza firmó una ley el 10 de diciembre de 1917 para cancelar el contrato del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Pearson se inconformó tibiamente mientras el gobierno mexicano procedió al finiquito, esto permitió vender las acciones del ferrocarril. Para Pearson fue un negocio excelente pues había obtenido ganancias por 26 000 000 de pesos y se retiraba de la sociedad cuando el ferrocarril sólo producía pérdidas.





NUEVOS PROYECTOS

En los años posteriores imperó un largo olvido sobre el desarrollo económico en el Istmo salvo la industria petrolera (desarrollada en principio a instancias del propio Pearson a partir de 1907), toda vez que los planes de intercomunicación fueron abandonados con la consolidación del paso por el canal de Panamá. No obstante, hubo a lo largo del siglo xx, algunos proyectos que contemplaron reactivar el proyecto de comunicación transoceánica.

Un proyecto interesante, aunque casi desconocido se dio en 1954, cuando un empresario local, Eduardo Harfuch Keruz trató de impulsar el proyecto “Corredor Ferroviario del Istmo de Tehuantepec”, que proponía la construcción de una doble vía férrea electrificada de 275 kilómetros, por la cual corrieran tres locomotoras en serie a una velocidad récord de 120 kilómetros por hora, con capacidad para transportar 5 000 toneladas diarias de carga. Lamentablemente el plan no se hizo realidad.

Otro proyecto se concibió en 1981 cuando se creó la Comisión de Puertos Industriales, con la intención de detonar el desarrollo industrial y comercial en varios puertos mexicanos. Entre esos se consideraba un puerto industrial en la Laguna del Osthón, en las inmediaciones de Coatzacoalcos, y el de Salina Cruz (ambos incluyendo plantas de petroquímica), y reactivar el ferrocarril. Algunos trabajos se iniciaron, sin embargo, una tremenda crisis económica impidió su realización. Es importante señalar que el proyecto de comunicación incluía, la construcción de proyectos industriales.

En 1996, en plena *danza* de los “rescates” y privatizaciones neoliberales impulsadas por el gobierno de Ernesto Zedillo, se lanzó el “Megaproyecto Integral del Istmo de Tehuantepec”, que incluía la licitación de la empresa Ferrocarriles del Sureste (incluida la ruta férrea transístmica). Según las autoridades de ese momento, 80 empresas extranjeras estaban interesadas en invertir en un corredor transístmico ferroviario privado. El megaproyecto, contemplaba constituir al Istmo

Un proyecto en 1954 proponía la construcción de una doble vía férrea electrificada de 275 kilómetros, por la cual corrieran tres locomotoras en serie a una velocidad récord de 120 kilómetros por hora, con capacidad para transportar 5 000 toneladas diarias de carga.

27

iv Istmo de Tehuantepec, ca. 1876, litografía en Élisé Réclus, *Nouvelle Géographie Universelle, La Terre et les Hommes*, París, Biblioteca Hachette y Cía., 1891. Bibliotecas de la Universidad da Connecticut.

v J. Müller, *Minatitlán*, litografía [coloreada digitalmente] en J. G. Barnard, *Isthmus of Tehuantepec*, New York, D. Appleton & Co., 1852. Bibliotecas Smithsonianas.

como una zona ensambladora, con industrias química y petroquímica, de refinación, de cultivo forestal, etc. Como sabemos este proyecto nunca se llevó a cabo.

Finalmente, del año 2000 en adelante se daría el Plan Puebla Panamá, que planteaba el desarrollo y la integración regional, incluyendo no sólo a los estados del sur del país, sino también a los países centroamericanos, por medio de una serie de corredores de transporte (carreteras, puertos marinos, aeropuertos) y de producción de energía (electricidad y gasoductos). No obstante que el Plan Puebla Panamá aparecía como una propuesta del gobierno mexicano, hay elementos, como su integración comercial y transferencia de recursos naturales, para pensar que estaba coordinado con los intereses estadounidenses.



From *Nature* by J. Müller

Lith. of Savory & Maynor N.York

MINATITLÁN.

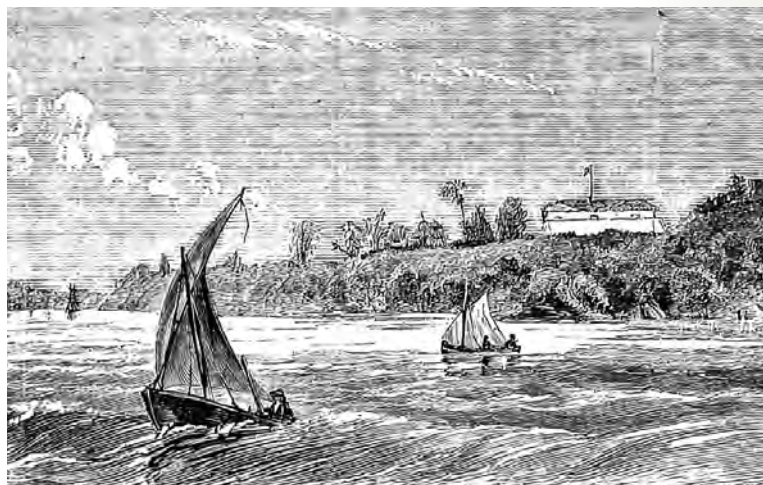
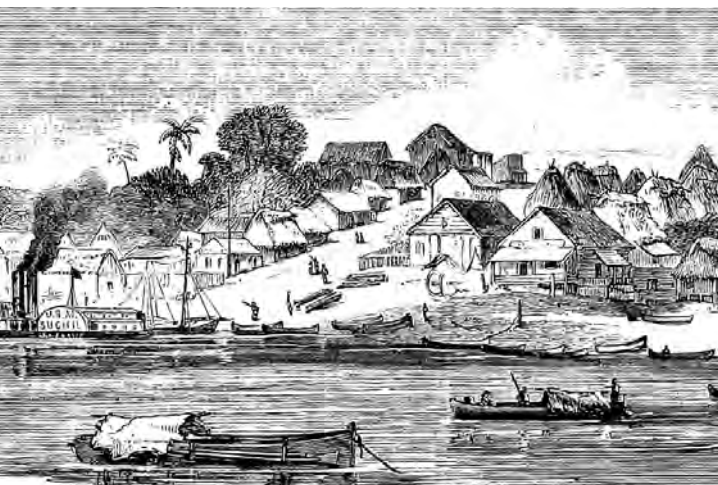
Proyectos de construcción de un paso transoceánico durante el siglo XIX

AÑOS	PROYECTO	RESULTADO
1824-1825	Juan de Orbegozo hace reconocimiento de la región.	Establece que era fácil crear la comunicación entre ambos océanos. A partir de entonces, los intentos por establecer la comunicación interoceánica se concentraron en la construcción de un ferrocarril.
	Tadeo Ortiz obtuvo los permisos para establecer colonias en la región.	Éxito limitado en el poblamiento regional.
1828-1831	Francois de Giordan lleva a cabo proyecto poblacional en Minatitlán con acuerdo de gobiernos de Francia y México. Compañía Europea de Tehuantepec.	Intentaba crear alguna actividad económica, tala de árboles y de abrir vías de comunicación, sin éxito.
1842	Proyecto y construcción del Ferrocarril. Concesión por decreto de Antonio López de Santa Anna a José de Garay.	No se realizó.
1846	De Garay cede los derechos de construcción a los ingleses Manning y Mackintosh, residentes en México.	Pocos avances.
1849	La compañía Tehuantepec Railroad Company, de familia Hargous (N. Orleans), adquiere derecho a construir vía de tránsito Tehuantepec.	Enviaron una comisión investigadora con John Gross Barnard a la cabeza. Pocos avances.
1852	Por incumplimiento de la obra la concesión fue cancelada y así, el proyecto transísmico pasó a la compañía de Albert G. Sloo.	Pocos avances.
1857	Tehuantepec Railroad Co., del inglés Falconnet.	
1857 (septiembre)	Compañía Louisiana de Tehuantepec.	
1867	El gobierno de Benito Juárez consideró caduco el contrato e hizo una cesión a Emile la Sére, de la Compañía del Tránsito de Tehuantepec.	En enero de 1871 se iniciaron las obras del ferrocarril, camino carretero y línea telegráfica; sin embargo, las obras no se concluyeron.

vi

C. B. Waite, *Malecón de Coatzacoalcos*, fotografía, ca. 1904. Fotografía de Biblioteca DeGolyer, Universidad Metodista del Sur, Flickr commons.

AÑOS	PROYECTO	RESULTADO
1870	Expedición de Robert W. Shufeldt, ordenada por el departamento de marina de EU, haciendo énfasis en la construcción de un canal transoceánico.	Se consideraba controlar un área enorme mediante bases de operación en Key West y Tortugas. De esta manera, se entendía al proyecto del canal de Tehuantepec como parte de las comunicaciones internas comerciales y de seguridad nacional de Estados Unidos.
1879	Concesionario Edward Learned	No concluyeron.
1882	Concesionario Delfín Sánchez	No concluyeron.
1890	Contrato de obras de ferrocarril por el inglés Thomas Tancred.	Tancred se construiría 170 kilómetros del lado veracruzano, mientras que al constructor mexicano, Juan Manuel Velázquez, haría la parte oaxaqueña; aunque se dieron avances sustanciales las obras no se concluyeron.
	Compañía de Edward Mc Murdo quien además de continuar las obras del tren, se comprometió a construir el muelle de Salina Cruz.	Mc Murdo murió en el intento de concluir la obra.
1892	Nuevo contrato con los señores C. Stanhope, J. H. Hamsen y E. L. Corthell. Se comprometen a dejar en buen estado la vía y construir las partes faltantes.	El 15 de octubre de 1894 quedó concluida la construcción de los 310 kilómetros. Sin embargo, no se pudo hacer uso pleno del ferrocarril pues el tendido de vías había sido ineficiente, no soportaban el peso de los vagones, los puentes estaban mal contruidos y el recorrido era sinuoso.
1898	Weetman Pearson, realiza reconstrucción del ferrocarril y la adaptación de los puertos de Salina Cruz y el de Coatzacoalcos.	El acuerdo incluía la aportación gubernamental de cinco millones de pesos y la asociación con la Pearson and Son Company por 51 años a partir de la conclusión de las obras. Finalmente, las obras fueron inauguradas el 23 de enero de 1907 con la asistencia de Porfirio Díaz.



EL PROYECTO HOY

Hacia el año 2018 se daría un viraje en la política nacional con el ascenso de un nuevo gobierno autocalificado como de izquierda nacionalista, lo cual implicaba un cambio al paradigma neoliberal. Entre los planes del nuevo gobierno se encontraba reactivar el proyecto transoceánico por el Istmo de Tehuantepec. Incluía este, la rehabilitación de carreteras y del ferrocarril, para el transporte de pasajeros y de carga, según se estableció en el Decreto del 14 de junio del 2019. Además de adecuaciones a los puertos de Pajaritos y Salina Cruz, inversiones en las refinerías de Minatitlán y Salina Cruz, y la creación de diez proyectos industriales concentrados en la generación de energía, industria farmacéutica. Todo ello en el marco del Plan para el Desarrollo del Istmo 2020-2024.

La idea central, como en antaño, era aprovechar la ubicación estratégica del Istmo constituyéndose en una alternativa de comercio internacional al Canal de Panamá, que atraviesa por problemas de saturación y ecológicos, incluyendo el desarrollo de industrias.

Este proyecto sí se ha realizado (por lo menos en su fase inicial), al inaugurarse el transporte de pasajeros. Por

otra parte, pareciera que se trata de un proyecto más integral al contemplar desarrollo de programas sociales, aunque se reitera la premisa de que la importancia de la región del Istmo está determinada por el comercio y los intereses internacionales sin impulsar proyectos autóctonos. Al día de hoy, todavía no se han dado los resultados para poder hacer un balance.

UNA REFLEXIÓN FINAL

A lo largo de este recuento hemos podido observar tres tipos de proyectos: los impulsados por el gobierno mexicano, con miras comerciales y desarrollistas; las propuestas auspiciadas por gobiernos extranjeros, con intenciones colonialistas (tanto en términos económicos como geopolíticos), y la combinación de inversionistas extranjeros y del gobierno nacional, planteándose metas de orden comercial, explotación de recursos naturales para las potencias y mercados internacionales.

Por otra parte, se observa que, a partir del siglo xx, el plan de crear un paso transoceánico se combinó con la

A partir del siglo xx, el plan de crear un paso transoceánico se combinó con la intención de constituir a la región como un enclave proveedor de energéticos (petroleros, eólicos, petroquímica).

vii

Minatitlán [detalle], litografía en *Harper's Weekly*, Nueva York, EUA, Harper & Brothers, 15 de enero de 1859.

viii

La desembocadura del río Coatzacoalcos [detalle], litografía en *Harper's Weekly*, Nueva York, EUA, Harper & Brothers, 15 de enero de 1859.

ix

Costumes mexicains, Miliciens provinciaux de Guatzacualco, litografía a color en Claudio Linati, *Costumes civils, militaires et réligieux de Mexique*, Bruselas, C. Sattanino, 1828.



intención de constituir a la región como un enclave proveedor de energéticos (petroleros, eólicos, petroquímica). Derivado de ello también se ha propuesto construir grandes áreas industriales, desde luego ligadas al mercado internacional, es decir un megaproyecto.

Cabe preguntarse sobre la idoneidad de este modelo de desarrollo, el cual se valora como promotor de inversiones y generador de empleo, sin considerar que puede venir aparejado de la depredación de la naturaleza, de subordinación social, etc., en particular en los años del neoliberalismo cuando se impuso una visión de utilidad de los grupos en el poder, de privatización y transnacionalización de recursos naturales.

Por otra parte, la nueva agenda en la construcción de infraestructura impone, o debe integrar, las consideraciones de respeto a la ecología, evitar la devastación de bosques, el acaparamiento del agua, la preservación de suelos y aire, debido a la precaria situación que vive la naturaleza en el ámbito mundial. Igualmente debe considerarse la conservación del tejido social, la creación de condiciones óptimas para que las poblaciones nativas puedan obtener empleos y preparación, la posibilidad de preservar sus prácticas sociales, formas de vida, tradiciones, expresiones culturales, etcétera. Los proyectos modernizadores de la economía deben ser, en paralelo, incluyentes en lo social.

PARA SABER MÁS

GARNER, PAUL, *Leones británicos y águilas mexicanas. Negocios, política e imperio en la carrera de Weetman Pearson en México, 1889-1919*, México, Fondo de Cultura Económica-El Colegio de San Luis-Instituto Mora, 2013.

GLICK, EDWARD B., *Straddling the isthmus of Tehuantepec*, Gainesville, University of Florida Press, 1959.

Memorias de un mexicano, dir. Salvador Toscano, 1950, ver en <https://cutt.ly/vt8YoBL1>