

SALINA CRUZ, OAXACA: UN PUERTO DEL PACÍFICO ORIENTADO HACIA EL MUNDO ATLÁNTICO, 1857-1910

Carlos Sánchez Silva
Luis Alberto Arrijo Díaz-Viruell

Se están gastando unos treinta millones de pesos para poner el sistema absolutamente á la moderna, y para 1904 el sueño de Cortés de hacer este camino real del Pacífico y de “acortar dos tercios el camino de Cádiz á Cataya” quedará realizado. Entre Nueva York y San Francisco el derrotero por la línea de Tehunátepec tiene una ventaja de cosa de 1500 millas sobre Panamá, y de Nueva Orleans á San Francisco de más de 2,300 millas con ventajas semejantes entre la Gran Bretaña y los puertos del Pacífico.

John R. Southworth, *Veracruz ilustrado*, 1900¹

INTRODUCCIÓN

Nada más proféticas que las palabras de José Vasconcelos al destacar, hace casi 100 años, la vocación cosmopolita del puerto comercial más importante del estado de Oaxaca, cuando señala que en Salina Cruz personajes de diversas nacionalidades “... vaciaban los trasatlánticos y veleros y todo lo acarrea el ferrocarril para llenar otras calas desde el Pacífico hasta el golfo de México”.² O, en el mismo tenor, cuando resaltaba que en restaurantes y cantinas se bebía a toda hora cerveza tanto nacional (proveniente de la ciudad norteña de Monterrey) o extranjera (de tierras germanas principalmente).³

Estas dos apreciaciones nos llevan por derroteros para pensar históricamente la importancia del Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, ubicado en el Istmo de Tehuantepec en la costa pacífica mexicana. Puerto que no se puede analizar sin verlo en un contexto tanto actual como en su pasado, remoto y también a lo largo de los siglos XIX y XX, objeto central de este ensayo. Hoy en día, por ejemplo, en el umbral del siglo XXI, cuando el proyecto de edificar una nueva vía que conecte al Pacífico con el Atlántico por la parte más estrecha de México, el Istmo de Tehuantepec, parecía abandonado, nuevos intereses han puesto en el tapete de la discusión esta posibilidad. Este “nuevo proyecto”, además de los consabidos intereses de las grandes potencias tradicionales, a los cuales habría que sumar al Japón, se inscribe dentro de los cambios de la geopolítica internacional y donde, por supuesto, los Estados Unidos han visto mermada su posición por “haber perdido” el control sobre el Canal de Panamá. Así las cosas, diferentes voces, tanto de académicos, políticos como representantes de organizaciones no-gubernamentales han llamado la atención con el objeto de salvaguardar la “soberanía nacional”, la diversidad cultural y ecológica y exigir su participación indispensable en la definición de cualquier acción que involucre a la región istmeña de México.⁴

Ante la inminente actualidad del tema, estas líneas tienen el cometido de hacer un breve repaso histórico sobre la importancia estratégica de la región y las diferentes propuestas para

construir la anhelada vía interoceánica en el Istmo de Tehuantepec y, de manera particular, señalar algunos aspectos sobre las vicisitudes que tuvo el Puerto de Salina Cruz para su fundación, construcción y desarrollo comercial vinculado al mundo atlántico durante los siglos XIX y XX. Quizá estas reflexiones sirvan para repensar el futuro inmediato de esta importante porción del territorio mexicano.

UN POCO DE HISTORIA...

Geográficamente, el Istmo de Tehuantepec ocupa actualmente partes de los estados de Veracruz y de Oaxaca. Esta franja territorial se encuentra entrecruzada por un complejo sistema de ríos y constituye la parte más estrecha de México entre los océanos Atlántico y Pacífico. Poco antes de la llegada de los españoles, los comerciantes aztecas la recorrían y servía de corredor comercial que unía al sureste (Guatemala, Yucatán, Chiapas y Tabasco) con Oaxaca, Veracruz y el centro de México. Según testimonios de la época, el Istmo estaba bastante poblado a la llegada de los españoles. Precisamente, fue Hernán Cortés quien no solo se interesó por la posibilidad de construir un paso que conectara ambos océanos, sino que también edificó un astillero para la fabricación de embarcaciones que partiendo del sur de la Nueva España recorriera y reconociera las posibles posesiones españolas.⁵ Además, destaca un hecho singular que habla por sí mismo de la potencial importancia que el Istmo de Tehuantepec tuvo desde el mismo siglo de la conquista: que Cortés apartara para sí Tehuantepec y los estados vecinos hacia 1524. Precisamente estas pretensiones del conquistador fueron objeto de gran rebatida con la Audiencia en 1532, la cual cercenó severamente los intereses del extremeño. En 1560 se llegó a un arreglo por medio del cual la encomienda pasó a la Corona española a cambio de la cesión de Jalapa (del Marqués) y una serie de estancias ganaderas a los descendientes de Cortés.⁶ Pese a que en la práctica no se llevó algún trabajo específico en miras a la conexión interoceánica, el tema no dejó de estar presente en varios textos que se ocuparon de la geografía universal. En 1603, el español Juan Botero Benes, después de discutir las diversas posibilidades que existían sobre el particular en centroamérica, apuntaba: “Y a otros les parece que si se hiciese en un río, que corre desde la Veracruz hasta Tehuantepec sería más acertado”.⁷

Sin embargo, el interés práctico por la región se volvió a despertar en el ilustrado y científico siglo XVIII, cuando el virrey Bucareli mandó en 1774 realizar estudios de reconocimiento para la construcción de una eventual vía entre el Pacífico y el Golfo de México a los ingenieros Agustín Cramer y Miguel del Corral, pero las posibilidades de hacerlo eran pocas: el puerto de Espíritu Santo (Coatzacoalcos) había sido cerrado años antes a causa de las frecuentes incursiones piratas.

Por esta misma época, el historiador jesuita Francisco Javier Clavigero expone sus ideas sobre la apertura de una vía interoceánica en la América española. Para él existían dos opciones: una en Nicaragua, y la otra en el Istmo de Tehuantepec. Sin embargo, Clavigero ponía ya desde esta época un tema que forma parte del debate actual: afectar lo menos posible al ecosistema de la región abriendo una “vía natural”. “Sólo pretendo que se use de los canales que la misma naturaleza ha abierto para el más fácil y pronto transporte de cualquiera mercancía de un mar al otro”.⁸

En las postrimerías coloniales, dos importantes personajes se ocupan de la región. Uno de ellos es el científico y viajero alemán Alejandro de Humboldt quien, sin preocuparse del “impacto ecológico” y con miras a la posibilidad de que se estableciera un verdadero corredor comercial que involucrara al Golfo, el Pacífico, Centroamérica y el Caribe, vuelve a hablar

del tema. “He creído importante publicar con la mayor exactitud todo lo que tiene relación con las comunicaciones proyectadas entre los dos mares porque la topografía del istmo de Tehuantepec es del todo desconocida en Europa; y a vista de las noticias que acabo de dar, es indudable que este punto del globo merece tanto la atención del gobierno como el río Chamaluzón, el lago de Nicaragua, el istmo de Panamá, la bahía de Cupica y el barranco de la Raspadura, en el Chocó”.⁹ El segundo personaje es Juan de Orbeagozo, quien en 1814 hace una inspección de la zona y abre la puerta para los ulteriores reconocimientos del siglo XIX.¹⁰

A fines del siglo XIX, un viajero más llegaba al puerto jarocho con el objetivo de recorrer Veracruz, Tabasco, Chiapas y Yucatán. Se trataba del norteamericano Frederick A. Ober y dentro de sus apreciaciones centrales sobre el Istmo de Tehuantepec afirmaba: “Mucho antes que Humboldt, este angostamiento del continente ha llamado la atención del mundo. Este camino *tiene más que una importancia regional*, y se eleva al rango de *carretera internacional*”.¹¹

Obviamente, la pregunta obligada es qué había pasado en la política internacional entre el fin de la dominación española en América y las postrimerías del turbulento siglo XIX. Para empezar, el evidente desplazamiento de España como potencia mundial fue un hecho; en contrapartida, nuevos imperios aparecen en el contexto internacional: Inglaterra, Francia y Alemania en Europa y en América los Estados Unidos. Son ellos, precisamente, los más interesados en la construcción de una vía interoceánica que acortara las distancias con miras económicas y de estrategia militar. Inicialmente se pensó en abrir un canal; sin embargo, cuando los estudios llevados a cabo a mediados del siglo XIX demostraron su poca factibilidad, se optó por una vía mixta: por agua desde la parte Atlántica hasta un buen trecho del istmo veracruzano, para concluirlo por tierra ya en el istmo oaxaqueño, cuya culminación era Salina Cruz en el Pacífico. Finalmente, a fines del siglo XIX se optó por la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, cuyo primer viaje que unió ambos océanos se realizó el 11 de septiembre de 1894 con un tiempo de 10 horas y 20 minutos.¹²

Sobre los intereses económico-comerciales en particular, el viajero francés Mathieu de Fossey desde 1831 era muy preciso al respecto: “Pero las plantas, cuyo cultivo sobre todo nos traía a México, eran: el cacao, el café, el algodón, la caña, el añil y el tabaco. La calidad del cacao de Goatzacoalco es igual al de Tabasco, estado limítrofe; y sábase que este es superior, no sólo al de Guayaquil, sino aun al de Caracas. El cafeto de granos pequeños que son a lo menos tan buenos como los del de Orizaba, que se consumen en México. El algodón se da más hermoso que en los estados angloamericanos. Cuesta poquísimo trabajo el cultivo de la caña de azúcar. El añil que allí se puede cosechar, es de igual calidad que el de Tehuantepec, que es uno de los más hermosos conocidos. Por lo que respecta al tabaco del Goatzacolaco, es el que prefiero después del de la Habana: en punto a calidad, es igual al de Tabasco, afamado por ser el primero de la República”.¹³

Los intereses estratégico-militares tienen que ver con la rivalidad entre Inglaterra y los Estados Unidos. Estos últimos buscaban cómo transferir la creciente ola migratoria que les llegaba por el Atlántico hacia la costa pacífica para aplicar esta fuerza de trabajo, primero, en la expansión hacia el oeste y, en segundo lugar, en la fiebre del oro en California. Estas ambiciones no solo llevaron a una guerra a mediados del siglo XIX que arrebató la mitad del territorio a México, sino a otros proyectos de expansionismo para adquirir todos los estados fronterizos, buscar una salida al mar al estado norteamericano de Arizona por el Golfo de Cortés y, de manera muy especial, convertir al Golfo de México en un lago norteamericano para ejercer su soberanía sobre el Istmo de Tehuantepec.¹⁴ Para ello, los norteamericanos

enarbolaron el corolario de la “Doctrina Monroe”, señalando que su “Destino Manifiesto” se sintetizaba en el lema: “América para los Norteamericanos”. Sin embargo, los Estados Unidos no estaban solos en esta aventura. Los ingleses, quienes habían adelantado importantes intereses en el continente americano, eran sus más acérrimos rivales. Situación que llevó a ambas naciones a firmar el 19 de abril de 1850 el Tratado Clayton-Bulwer al objeto de conciliar sus intereses en la construcción de la vía interoceánica en Centroamérica. Esta especie de empate de intereses entre ingleses y norteamericanos de hecho trasladaba su mira hacia el Istmo de Tehuantepec.

Es en este contexto donde las palabras de Ober adquieren su real valor: ¿cómo podría el Gobierno mexicano mantener la soberanía del Istmo de Tehuantepec si las grandes potencias no solo querían convertirlo en una “carretera internacional”, sino incluso ejercer un pleno control sobre esta porción del territorio nacional? Una parte de la respuesta a este interrogante se encuentra en la política de los gobiernos republicanos hacia el Istmo de Tehuantepec en dos aspectos básicos, a saber: el definir su estatus geopolítico y la forma en que debería ser poblada y colonizada esta porción del territorio nacional. De lo que no cabe duda es que, desde el nacimiento como país, los gobiernos republicanos pusieron una atención especial sobre dos áreas del país: el norte y el Istmo de Tehuantepec. Respeto a este último, desde el 5 de junio de 1823 se presentó en la cámara federal el proyecto “Bases sobre las que se ha formado un Plan de colonización en el Ysmo de Hoazacoalcos o Tehuantepec”, con el objetivo de formar una entidad federativa que comprendía los cantones de Tehuantepec, Oaxaca y Acayucán, Veracruz. El proyecto fue aprobado el 14 de octubre de este mismo año, pero meses después, el 3 de febrero de 1824, se aprobó la desaparición de la Provincia del Istmo de Goazacoalcos. Pese a su fugaz existencia, el istmo siempre se consideró a lo largo del siglo XIX un espacio geográfico especial dentro de la política mexicana, inclusive con la conformación en algunos momentos de un estado del Istmo de Tehuantepec.¹⁵

El otro aspecto, estrechamente ligado al anterior, es el de las políticas de colonización en el Istmo de Tehuantepec. Derivado del poco éxito, pese a los incentivos, para que mexicanos, especialmente militares, se trasladaran a la región, este punto se encuentra más relacionado con la política de inmigración extranjera que promovieron los gobiernos mexicanos. En términos generales, dos eran las regiones que les interesaba poblar con extranjeros a los políticos republicanos: el “deshabitado norte” y el Istmo de Tehuantepec. Sin embargo, y a diferencia de otros países como Estados Unidos, Argentina y Brasil, la migración extranjera hacia México no tuvo los resultados esperados. Varias son las circunstancias que lo explican: de manera general a que hubo mucho de retórica y a la falta de un plan sistemático y consistente para alentar la migración; al hecho de que muchos inmigrantes prefirieran hacerlo a zonas más afines con sus lugares de origen y al problema de la intolerancia religiosa hacia los no católicos que el Gobierno mexicano expresamente establecía para aceptar a los llegados allende el Océano Atlántico.¹⁶

Sirvan nada más como ejemplo los intentos de colonización francesa que se proyectaron en el istmo: el primero fue el que se llevó a cabo en 1829 y 1830, los colonos sucumbieron víctimas de la desorganización del proyecto y de lo insalubre del clima istmeño.¹⁷ En 1831 hubo otro intento, pero según cuenta Paul Pierre Charpenne, uno de sus participantes, la mayoría de los colonos galos murieron y otros se suicidaron.¹⁸ En este mismo año, el viajero Mathieu de Fossey describe a una especie de “nuevo Robinson”, el francés Charles, que vivía a orillas del río Sarabia, quien se había adaptado plenamente a la vida en la región donde tenía una especie de cabaña que daba posada a los viajeros, entre ellos a “los franceses de Tehuantepec y de Huicitan, que van por el Goazacoalco a Veracruz por géneros, y le regalan

con abundantes libaciones de vino o de aguardiente; también le dan totopostl y municiones para la caza, donativos que recibe con indecible contento y, como si fuera una prórroga a la pena capital”.¹⁹ En 1832, los franceses Francisco Rolh y Martín Retif, avecindados en la hacienda de Ayotla, perteneciente al partido de Teotitlán del Camino en la región de la Cañada oaxaqueña, dicen que ya tienen familia y que han decidido terminar sus vidas en suelo mexicano dedicándose, con el dueño de la hacienda, a la difusión del cultivo de la vid, para lo cual piden “ser iguales en derechos con el resto de los Ciudadanos” y solicitan al gobernador del departamento eleve al Congreso del Estado su petición de convertirse en ciudadanos mexicanos.²⁰ Finalmente, a mediados de este mismo siglo, el viajero francés Brasseur describe la forma lamentable en que halló a algunos de sus paisanos que se aventuraron en estos proyectos de colonización francesa.²¹

SALINA CRUZ Y SU ORIENTACIÓN ATLÁNTICA, 1857-1910

Como hemos descrito en el apartado anterior, desde antes de la llegada de los españoles a América, diversos pueblos de indios recorrían a pie y agua por conducto de sus barcas la región del Istmo de Tehuantepec y conectaban fugazmente con sus bienes comerciales a ambos océanos. Sin embargo, fue con el asentamiento hispano y el interés que demostró sobre el particular Hernán Cortés cuando la unión por una vía interoceánica fue puesta como una necesidad para los intereses de la Corona española. De ahí en adelante, y pese a quedar en proyecto, dos cosas quedaron en el tintero: una, su importancia; y dos, que desde entonces y en las diversas propuestas presentadas a lo largo de los siglos XVIII al XX, no se pensaba en la región istmeña mexicana sin referirse a los dos puertos terminales: Coatzacoalcos en el Atlántico y Salina Cruz en el Pacífico. Aunque haremos referencias al primero, en esta primera entrega nos ocuparemos de la vocación atlántica con que fue construido el Puerto de Salina Cruz en la costa pacífica oaxaqueña.

Si bien el hoy Puerto de Salina Cruz había sido habitado desde tiempos inmemoriales, a mediados del siglo XIX no era más que un pequeño pueblo de pescadores. A este pueblo-puerto natural llegaban esporádicamente embarcaciones procedentes de Asia y de otros puertos de la costa atlántica americana con mercancías, las mismas que eran transportadas a las poblaciones oaxaqueñas de Tehuantepec y Juchitán por carretas y a lomo de mula; algunas de estas mercancías, debido a su importancia, eran llevadas por tierra y luego por los ríos navegables hasta la costa atlántica al Puerto de Coatzacoalcos y de ahí se embarcaban a otros puntos de México, Europa y los Estados Unidos. Lo mismo sucedía con las personas que trataban de ir de un océano a otro. En 1858, por ejemplo, en la prensa oaxaqueña aparecen sendos anuncios de la *Compañía de los Vapores del Pacífico. Línea de la Mala* que hacía el viaje de Acapulco a Salina Cruz y viceversa; y su complemento para cerrar el círculo interoceánico: la *Compañía Louisiana de Tehuantepec. Línea de la Mala*, cuyas embarcaciones hacían lo propio para transportar también de ida y vuelta a los pasajeros entre Salina Cruz y Coatzacoalcos y su traslado al puerto norteamericano de Nueva Orleans.²² La descripción más completa de cómo se hacía este viaje mixto la realizó el viajero francés Charles Brasseur, la misma que cito en extenso:

Después de esta expedición [de 1850] se trazó la vía del tren entre Minatitlán y el de la Ventosa, en la costa del Pacífico. Problemas internos impidieron su desarrollo; a cambio, se abrió un camino carretero de La Ventosa a Tehuantepec, y de esta ciudad a Xuchil, estación que controla la navegación del Guazacoalco, en la confluencia de este río con el Jaltepec, debiendo hacerse el resto del viaje por barco de vapor hasta

Minatitlán y viceversa. No fue sino hasta 1858 que esta vía se abrió al tránsito norteamericano para ir de Nueva Orleans a San Francisco.

El mismo autor anota que los periódicos de Nueva York y de Louisiana hacían ruidosa propaganda sobre las grandes ventajas de este viaje interoceánico y que cuando él compró su boleto, "... un diario ilustrado, lleno de vistas, croquis y paisajes sobre el istmo, cuyo único fin era atraer clientes".²³

No resulta gratuito que en estos traslados llegara al puerto oaxaqueño el marino Lorenzo de Paulo, originario de Manila, Filipinas, quien desde 1854 se avecindó en tierras istmeñas y se le considera como uno de los primeros habitantes del viejo pueblo de Salina Cruz, cuando junto con otros personajes se asentó en el año de 1878. La labor de Lorenzo Paulo, además de ejercer la pesca, fue encargarse de las maniobras portuarias de carga y descarga en La Ventosa, Salina Cruz.²⁴

Fue también a mediados del siglo XIX cuando el político y empresario oaxaqueño, general Ignacio Mejía y socios, iniciaron su cometido de apoderarse de las mejores tierras del pueblo de Salina Cruz antiguamente pertenecientes a la hacienda de Zuleta.²⁵ Para ello en 1857, por conducto del decreto del 2 de septiembre, el gobierno federal le otorgó los terrenos al objeto de fundar una ciudad en terrenos de su propiedad en las inmediaciones del Puerto de la Ventosa, Salina Cruz. El objetivo de Mejía y socios era explotar la ganadería y tintes de la región, como el añil y el palo de Brasil. Cabe resaltar que en esos momentos fungía como gobernador del distrito de Tehuantepec, donde se ubicaba el pueblo de Salina Cruz, Porfirio Díaz, personaje que va a estar estrechamente ligado al proyecto de construcción del ferrocarril y del moderno puerto de Salina Cruz.²⁶

Posteriormente, durante el gobierno del general Manuel González y siendo ministro de Fomento el mismo Díaz, se le confirma a Mejía el derecho de formar la ciudad de Salina Cruz, "... habiendo acordado el Gobierno que la terminal del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, hacia el sur sea la Bahía de Salina Cruz y que allí mismo se establezca el puerto y se erija la Ciudad". Una vez que Díaz volvió a ser presidente de México, Mejía hace un nuevo arreglo con el gobierno federal el 19 de enero de 1884, al cederle una cantidad importante de terrenos que él y sus socios controlaban en la zona donde se estaba construyendo el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Finalmente, según la sentencia de expropiación de fecha 22 de agosto de 1902, el gobierno federal pagó por los terrenos la suma de 3.679,04 pesos depositados en la sucursal en Oaxaca del Banco Nacional de México. Pero Mejía, como cabeza de un grupo de empresarios, cuidó de que se le dieran garantías al sueño empresarial que había comenzado a mediados del siglo XIX. Cito en extenso el arreglo:

En compensación de las renunciaciones y secesiones, el Gobierno de la República representado por el Ministro de Hacienda, José Yvez Limantour, cede al Gral. Ignacio Mejía, además del precio fijado en el juicio de expropiación, el diez por ciento del producto que obtenga de las rentas, arrendamientos o censos de los lotes y solares para la construcción de casas o edificios en la ciudad de Salina Cruz, a cuya erección se destinan los terrenos ocupados.²⁷

Pero qué había pasado para que el gobierno porfirista diera tales concesiones. Simplemente que pese a haberse inaugurado desde 1894 el FNT, lo cierto es que debido a lo abrupto del camino y las constantes lluvias el proyecto mixto de conexión interoceánica no funcionaba, ya que era más el tiempo en que estaba varado que impulsando el comercio y el transporte de los

viajeros, amén de que en ambos extremos interoceánicos no existían realmente instalaciones portuarias que dieran cabida al movimiento comercial marítimo. Es precisamente en esta coyuntura cuando aparece el inversionista británico Weetman Pearson, presidente de la firma Pearson and Son Limited, quien ya había participado entre los años de 1895 y 1900 con las obras de drenaje de la Ciudad de México y en la modernización del Puerto de Veracruz. Con esos antecedentes, firma en 1898 un convenio con el gobierno federal para la reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y la construcción de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. En 1900, una publicación encargada de alentar las inversiones extranjeras y nacionales apuntaba:

Parece que va a inaugurarse una nueva era para el Istmo de Tehuantepec. Aunque el Ferrocarril ha existido desde hace varios años, estaba sin facilidades terminales para el despacho de las mercancías y por consiguiente era de utilidad relativamente corta para desarrollar la riqueza natural de esta región. Pero ahora el Gobierno ha tomado medidas para remediar todo esto, y dentro de un año ó dos el Ferrocarril del Istmo deberá llevar no solo los productos locales pero también el tráfico del Océano Pacífico. Por contratos celebrados en 1898 los Señores S. Pearson & Son, Ltd., de Lóndres han entrado en Sociedad con el Gobierno para la explotación del ferrocarril, que se pondrá en condiciones de primera orden, convenientes para tráfico pesado y tendrá á los dos extremos puertos de magníficas dimensiones capaces de abarcar todo el comercio del Pacífico. [...]Por su conducto las mercancías descargadas de una costa se pondrán al costado de los buques en la costa opuesta dentro de las 24 horas. Se están estableciendo instalaciones eléctricas con las cuales se manipularán las mercancías con la mayor economía posible de tiempo. Se están gastando unos treinta millones de pesos para poner el sistema absolutamente á la moderna, y para 1904 el sueño de Cortés de hacer este camino real del Pacífico y de “acortar dos tercios el camino de Cádiz á Cataya” quedará realizado. Entre Nueva York y San Francisco el derrotero por la línea de Tehuantepec tiene una ventaja de cosa de 1500 millas sobre Panamá, y de Nueva Orleans á San Francisco de más de 2,300 millas con ventajas semejantes entre la Gran Bretaña y los puertos del Pacífico.²⁸

En el mismo texto se insistía que tanto en Coatzacoalcos como en Salina Cruz se estaba llevando un plan urbano con las mejoras de las ciudades más modernas, particularmente en el terreno sanitario. En el caso particular de Salina Cruz, objeto central de este ensayo, además se hacía notar que una de las condiciones de la casa Pearson fue que para “... las obras del puerto [era] necesaria la remoción del pueblo que existe, y la construcción de una ciudad nueva bajo los principios modernos”.²⁹

Aunque falta investigar los efectos sociales de este desplazamiento poblacional, por el cuadro I que incluimos se puede apreciar que la ciudad de Salina Cruz fue uno de los milagros regionales del México porfirista. Para decirlo en una sola palabra: fue la ciudad oaxaqueña que más creció, relativamente hablando, durante el secular gobierno de Díaz.

Año	Cantidad
1895	200
1900	738
1910	5,976
1918	23,970
1930	5,837

Cuadro I. Población de Salina Cruz, Oaxaca, 1895-1930.

Fuente: la cifra de 1895 en Southworth, 1901, pp. 65-66; la de 1900-1930 en Paulo, 1977, p. 62.

Los trabajos de reconstrucción del FNT y de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos se reiniciaron en 1901 y fue precisamente cuando los empleados de la Compañía Pearson trabajaban que se descubrió petróleo en la zona de Minatitlán, Veracruz, hallazgo que hasta hoy en día ha marcado a esta zona lo mismo que a Salina Cruz, que han devenido en puertos petroleros del México del siglo XXI. Tres años después de haberse iniciado los trabajos, ya existía un servicio de pasajeros y en 1905 el ferrocarril estaba en plena operación, sólo a la espera de la terminación de los puertos en ambos extremos de los océanos, verdadero objeto de su construcción millonaria.³⁰ El momento de la reinauguración del FNT y la inauguración de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz tuvo efecto el 20 de enero de 1907. Al evento acudió el mismo presidente Díaz acompañado por los más importantes miembros de su gabinete, el gobernador del estado de Oaxaca, licenciado Emilio Pimentel, en compañía de autoridades estatales y locales.

Pearson mismo fue uno de los personajes centrales de la inauguración, quien siguiendo la máxima de que el huevo no solo hay que ponerlo sino también cacarearlo, invitó a los más importantes periodistas del país y también financió la primera producción de la Empresa Cinematográfica Mexicana de Enrique Echániz y Jorge Alcalde para que filmaran la *vista* de la inauguración del Ferrocarril de Tehuantepec. Convirtiéndose Porfirio Díaz y acompañantes, gracias a este ardid publicitario, en los primeros actores *involuntarios* de la filmografía mexicana. Pero el inversionista no se contentó simplemente con filmar el evento, también organizó posteriormente en la Ciudad de México dos funciones cinematográficas con el evento de Salina Cruz: una exhibición privada que se le presentó al mismo Díaz y otra pública en la sala Pathé, donde se volvió a invitar a los representantes de los principales diarios de la capital y a los corresponsales extranjeros y de los periódicos de provincia. Todo ello con el objetivo de resaltar una de las obras materiales más ambiciosa de la modernización porfirista.³¹

Ahora bien, ¿cuál fue el efecto de tan magna obra? Consideramos que en el tiempo corto tuvo un impacto crucial en los movimientos comerciales y de pasajeros entre ambos océanos y de manera particular en los que iban del Pacífico hacia el Golfo de México, remarcando la vocación atlántica de Salina Cruz. Para ilustrar esta idea, veamos unas cifras de los movimientos comerciales entre 1907 y 1909, como lo muestra el cuadro II.

Carga	1907	1908	1909
Del Atlántico al Pacífico	100,250	101,180	221,597
Del Pacífico al Atlántico	192,614	248,853	331,677
Comercio local	68,871	78,773	145,810
Total	361,735	428,806	699,084

Cuadro II. Carga en toneladas en el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1907-1909.

Fuente: The Mexican Year Book: A Statistical, Financial, and Economic Annual Compiled from Official and Other Returns, London, McCorquodale & Co., Ltd, 1909-1910 en Chassen, 2004, p. 67.

Todo indica que este crecimiento en los movimientos comerciales y de personas fue en constante aumento. Entre 1910 y 1912 alcanzó sus puntos más altos, oscilando entre los seis y ocho millones de pesos y las 145.000 y 195.000 toneladas de carga.³² Asimismo, el mayor crecimiento demográfico entre 1895 y 1930 se ubica en 1918, cuando Salina Cruz llega a tener una población de 23.970 habitantes; sin embargo, en 1930 la población había descendido a tan solo 5.837, por debajo de los 5.976 de 1910.³³ El efecto del Canal de Panamá era evidente.

Hoy en día, en otra coyuntura, renace quizá con nuevos bríos la idea de reciclar la vía interoceánica en el istmo mexicano de Tehuantepec, pero la incógnita queda en pie: bajo qué costo social y ecológico...

BIBLIOGRAFÍA

- ARELLANES CANCINO, Nimcy: "Tras la petenera", *Acervos*, núm. 24, vol. 6, invierno, Oaxaca, 2001.
- BERNINGER, Dieter George: *La inmigración en México (1821-185)*, México, SEP, 1974, Colección Sep-Setentas, núm. 144.
- BLOM, Franz y LA FARGE, Oliver: *Tribus y templos, 1925* en Martha Poblett Miranda, (Investigación y compilación), *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos, tomos III-IV y VII-VIII*, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992.
- BONILLA SÁNCHEZ, Arturo: "El macroproyecto en el Istmo de Tehuantepec y privatizaciones/Atentados contra la soberanía nacional", *Hemeroteca Virtual ANUIES*, <http://www.hemerodigital.unam.mx/ANUIES>
- BOTERO BENES, Juan: *Relaciones universales del mundo. Primera y segunda parte*, Valladolid, 1603, impreso por los herederos de Diego de Córdoba.
- BRASSEUR, Charles: *Viaje por el Istmo de Tehuantepec, 1859-1860*, México, SEP-FCE, 1994, Serie Lecturas mexicanas, núm. 18.
- CALDERÓN, Francisco R.: "Una economía informe" en Daniel Cosío Villegas (coordinador), *Historia Moderna de México. La República Restaurada. La vida económica*, México: Editorial Hermes, 1984.
- CHARPENNE, Pierre: "Mi viaje a México, 1831", POBLET MIRANDA: *Cien viajeros...*, 1992.
- CHASSEN, Francie R.: *From liberal to revolutionary Oaxaca: the view from the south, Mexico 1867-1911*, USA, The Pennsylvania State University, 2004.
- CLAVIGERO, Francisco Xavier: *Antología*, México, SEP, 1976, Colección Sep-Setentas, núm. 249.
- COSÍO VILLEGAS, Daniel: *Historia Moderna de México. El porfiriato. La vida política exterior*, Primera parte, México: Editorial Hermes, 1983.
- CROSBY, Alfred W.: *Imperialismo ecológico. La expansión biológica de Europa, 900-1900*, Barcelona: Crítica, 1988.
- CRUZ, Wilfrido C.: *Razas, idiomas, costumbres, leyendas y tradiciones del estado de Oaxaca*, Oaxaca, Instituto Estatal de Educación Pública del Estado de Oaxaca, 2000.
- DE LOS REYES, Aurelio: *Cine y sociedad en México, 1896-1930*, México, UNAM, 1981.
- FOSSEY, Mathieu de: "Viaje a México, 1831" en POBLET MIRANDA, *Cien viajeros...*, 1992.
- GARNER, Paul: "La Compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)", ROMANA FALCÓN y RAYMON BUVE (Compiladores): *Don Porfirio presidente..., nunca omnipotente. Hallazgos, reflexiones y debates, 1876-1911*, México, Universidad Iberoamericana, 1998.
- GERHARD, Meter: *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, México, UNAM, 1986.
- GONZÁLEZ Y GONZÁLEZ, Luis: "El hombre y la tierra" en COSÍO VILLEGAS, Daniel (coordinador), *Historia Moderna de México. La República Restaurada. Vida Social*, México: Editorial Hermes, 1985.
- HUMBOLDT, Alejandro de: *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*, México, Porrúa, 1966.
- "Indígenas denuncian...": "Indígenas denuncian desinformación de Zedillo. El Istmo de Tehuantepec, en la mira de multinacionales. Niega el gobierno que haya un megaproyecto para la zona, dicen", *La Jornada*, México, viernes 4 de agosto, 2000.

- MELGAR BAO, Ricardo: *Territorio y etnicidad en el Istmo de Veracruz, 1890-1907*, mecanoscrito inédito, s/a.
- NEWBOLD DE CHIÑAS, Beverly: *Mujeres de San Juan. La mujer zapoteca del Istmo en la economía*, México, SEP, 1975.
- NICOLAU D' OLWER, Luis: "Los ferrocarriles", COSÍO VILLEGAS, Daniel (Coord.) *Historia Moderna de México. El porfiriato. Vida económica*, segunda parte, t. I, México: Editorial Hermes, 1974.
- OBER, Frederick A.: "Viaje por México y vida entre los mexicanos, 1882", POBLETT MIRANDA: *Cien viajeros...*, 1992.
- PAULO H. Vda. de Moreno, María: *Origen de Salina Cruz*, Oaxaca: editores Moreno Paulo, 1977.
- SÁNCHEZ SILVA, Carlos: *Indios comerciantes y burocracia en la Oaxaca poscolonial, 1786-1860*, México, IOC-UABJO-FOESCA, 1998.
- SARABIA RUSSELL, Ángeles: "El Istmo veracruzano durante el porfiriato, 1880-1910" en *Acervos*, vol. 4, núm. 19, 2000.
- SARTORIUS, Carl Christian: "México, paisajes y bosquejos populares" en POBLETT MIRANDA: *Cien viajeros...*, 1992.
- SOUTHWORTH, John R.: *Veracruz ilustrado*, Publicado bajo la dirección del gobierno del estado por..., 1900; *Oaxaca y Puebla Ilustrado*, Publicado bajo la dirección del gobierno del estado por..., 1901.
- VASCONCELOS, José: *Memorias. Ulises criollo. La tormenta*, México, FCE, 1983.
- ZARAUZ LÓPEZ, Héctor Luis: "El estado del Istmo de Tehuantepec" en *Acervos*, vol. 4, núm. 19, 2000.

FUENTES UTILIZADAS

Archivos y Bibliotecas

Archivo General del Estado de Oaxaca (AGEO), ciudad de Oaxaca.

Archivo General de la Nación (AGN), Ciudad de México.

Biblioteca "Daniel Cosío Villegas", El Colegio de México, Ciudad de México.

Periódicos y revistas

La Democracia, Oaxaca, 1858.

Acervos, Oaxaca, 2000.

NOTAS

- ¹ Southworth repite este mismo texto en la edición de su *Oaxaca y Puebla Ilustrado*, 1901, p. 63.
- ² La cita completa de Vasconcelos es: “El derroche de dinero provocaba locas apetencias sensuales. [...] Ninguna apetencia de la carne quedaba insatisfecha. Comisionarios chinos explotaban la pareja siamesa del vicio: el am- y el azar. Ruletas y juegos dudosos chupaban el oro de los incautos, y en salones de baile anexos podían escoger la lujuria desde la rubia canadiense hasta la negra antillana con todas las gradaciones de la piel, la edad y el gusto. Y entre la clientela de ingleses y mexicanos, yanquis y españoles, italianos y japoneses, alemanes, chilenos, canacos, de todo vaciaban los trasatlánticos y veleros y todo lo acarrea el ferrocarril para llenar otras calas desde el Pacífico hasta el golfo de México”. Vasconcelos, 1983.
- ³ La segunda cita de Vasconcelos reza así: “En los restaurantes y cantinas, en mesillas al borde de la cera, se bebía a toda hora cerveza de Monterrey o de Alemania”. Confróntese Vasconcelos, 1983. Curiosamente hoy en día, la región del istmo de Tehuantepec en su parte oaxaqueña es una de las zonas que más cerveza consume en México.
- ⁴ Véase a este respecto Arturo Bonilla Sánchez: “El macroproyecto en el Istmo de Tehuantepec y privatizaciones/Atentados contra la soberanía nacional” en Hemeroteca Virtual ANUIES, <http://www.hemerodigital.unam.mx/ANUIES> e “Indígenas denuncian desinformación de Zedillo. El Istmo de Tehuantepec, en la mira de multinacionales. Niega el gobierno que haya un megaproyecto para la zona, dicen”, *La Jornada*, México, viernes 4 de agosto de 2000.
- ⁵ Gerhard, 1986, p. 272 y 1991, p. 4; Clavigero, 1976, pp. 191-192.
- ⁶ Gerhard, 1986, p. 272.
- ⁷ Benes, 1603, pp. 143-144.
- ⁸ Clavigero, 1976, p. 190.
- ⁹ Humboldt, 1966, p. 471.
- ¹⁰ Orbegozo publicó con Françoise Gierdan, *Description et colonisation de l'Isthme de Tehuantepec (1838)*. Véase Brasseur, 1984, p. 9.
- ¹¹ Ober, 1992, p. 49. Las cursivas son mías.
- ¹² Nicolau d'Olwer, 1974, pp. 558-559. Sobre las vicisitudes y el freno a las presiones norteamericanas por parte de Porfirio Díaz en la construcción de este ferrocarril, véase Garner, 1998, pp. 105-118.
- ¹³ Fossey, 1992, pp. 32-33.
- ¹⁴ Calderón, 1984, pp. 698-702; Cosío Villegas, 1984, pp. XIX y 273-274.
- ¹⁵ Berninger, 1974, pp. 65-67 y Zarauz López, 2000, p. 18. El último autor hace una síntesis de los diferentes proyectos que han existido en los siglos XIX y XX por erigir un “estado del Istmo de Tehuantepec”.
- ¹⁶ Por lo que toca a las políticas migratorias en el siglo XIX mexicano, véase en general Berninger, 1974; sobre la emigración europea masiva entre 1820 y 1930 y la preferencia de estos movimientos de población a las zonas afines a Europa, puede consultarse Crosby, 1988, pp. 16-17.
- ¹⁷ Berninger, 1974, pp. 68-73.
- ¹⁸ Blom y la Farge, 1992, p. 360 y Charpenne, 1992, pp. 73-74.
- ¹⁹ Fossey, 1992, p. 41.

- ²⁰ Archivo General del Estado de Oaxaca, Gobernación, Gobierno de los Distritos, Teotitlán del Camino, Industria y Comercio, 19 de junio de 1832, 1f.
- ²¹ Brasseur, 1984, pp. 35-36 y 68-69. También hubo intentos colonizadores alemanes en tierras veracruzanas. En este caso, el organizador del mismo fue Carl Christian Sartorius, quien salió de su país por problemas político-religiosos; originalmente llegó con el objetivo de reconocer minas para su explotación en los años 20 del siglo XIX. A fines de esta década pudo comprar una hacienda en sociedad con el suizo Karl Lavater. El fracaso de su colonia se debió a que Sartorius deseaba que su proyecto fuera una realización espiritual, y los otros alemanes lo vieron como la posibilidad de obtener bienes materiales de los cuales carecían en su país. Sartorius financió la traída de sus interesados paisanos. E, inclusive, se puede afirmar que no decayó en su proyecto, ya que cuando regresó a Europa en 1849 llevó el nombramiento oficial de agente de colonización del Gobierno mexicano. Ya en su país, publicó el libro *México como un país de inmigración para alemanes*. Por problemas en su propiedad, regresó a México. Aunque murió en 1872, le heredó su propiedad a su hijo Florentino, de profesión agrónomo, quien destacó como cafetalero exitoso durante el porfirismo. Confróntese Sartorius, 1992, t. III, pp. 152-153.
- ²² *La Democracia*, Oaxaca, 1858.
- ²³ Ambas citas en Brasseur, 1984, p. 27.
- ²⁴ Paulo, 1977, pp. 17-18.
- ²⁵ Sobre las actividades políticas y empresariales de Mejía en la entidad, inclusive con la existencia de una estación de ferrocarril en la cañada oaxaqueña con el nombre de Mejía, confróntese Chassen, 2004, pp. 51, 108 y 197.
- ²⁶ La Compañía de Louisiana comenzó sus trabajos de construcción del ferrocarril en el istmo en mayo de 1858 y al efecto realizó una pequeña ceremonia en el pueblo de San Pedro Huilotepec, a la que asistieron, entre otros personajes, H. Sildell, ingeniero en jefe de la Compañía, el mayor Porfirio Díaz, comandante militar y gobernador del Departamento de Tehuantepec y el cónsul norteamericano, C. F. Webster. Sobre los productos que explotaban Mejía y socios, confróntese Paulo, 1972, p. 9. En relación a la ceremonia, Paulo, 1977, p. 60.
- ²⁷ Paulo, 1977, p. 12.
- ²⁸ Southworth, 1900, p. 143.
- ²⁹ Southworth, 1900, p. 143.
- ³⁰ Según una fuente de la época, se invirtieron cerca de 30 millones de pesos en este proyecto. Véase Southworth, 1900, p. 143.
- ³¹ De los Reyes, 1981, pp. 73-74.
- ³² Sarabia Russell, 2000, 30.
- ³³ Paulo, 1977, p. 62.