

Leopoldo Alafita Méndez  
Julio Urbina Bustamante  
Gualberto Díaz González  
(coordinadores)

# Espacios en transformación

Historia, desarrollo y territorios  
del Istmo de Tehuantepec



COLECCIÓN  
BIBLIOTECA



Universidad Veracruzana  
Dirección Editorial

Esta obra se encuentra disponible en Acceso Abierto  
para copiarse, distribuirse y transmitirse con propósitos no comerciales.

Todas las formas de reproducción, adaptación y/o traducción por medios mecánicos  
o electrónicos deberán indicar como fuente de origen a la obra y su(s) autor(es).

Se debe obtener autorización de la Universidad Veracruzana  
para cualquier uso comercial.

La persona o institución que distorsione, mutile o modifique el contenido de la obra será  
responsable por las acciones legales que genere e indemnizará  
a la Universidad Veracruzana por cualquier obligación que surja  
conforme a la legislación aplicable.

# ESPACIOS EN TRANSFORMACIÓN

UNIVERSIDAD VERACRUZANA

Martín Gerardo Aguilar Sánchez

RECTOR

Arturo Aguilar Ye

SECRETARIO ACADÉMICO

Lizbeth Margarita Viveros Cancino

SECRETARIA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

Yolanda F. González Molohua

SECRETARIA DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

Agustín del Moral Tejeda

DIRECTOR EDITORIAL

# ESPACIOS EN TRANSFORMACIÓN

Historia, desarrollo y territorios del Istmo de Tehuantepec

Coordinadores

LEOPOLDO ALAFITA MÉNDEZ

JULIO URBINA BUSTAMANTE

GUALBERTO DÍAZ GONZÁLEZ



Universidad Veracruzana  
Dirección Editorial

Diseño de colección: Aída Pozos Villanueva

Clasificación LC:	F1359 E86 2026
Clasif. Dewey:	972.74
Título:	Espacios en transformación : historia, desarrollo y territorios del Istmo de Tehuantepec / coordinadores, Leopoldo Alafita Méndez, Julio Urbina Bustamante, Gualberto Díaz González.
Edición:	Primera edición.
Pie de imprenta:	Xalapa, Veracruz, México : Universidad Veracruzana, Dirección Editorial, 2026.
Descripción física:	379 páginas : ilustraciones (algunas en color), facsímiles (algunos en color), gráficas (algunas en color), mapas (algunos en color) ; 23 cm.
Serie:	(Colección Biblioteca)
Nota:	Incluye bibliografías.
ISBN:	9789689735892
Materias:	Tehuantepec, Istmo de (México)--Historia. Tehuantepec, Istmo de (México)--Condiciones sociales. Tehuantepec, Istmo de (México)--Condiciones económicas. Tehuantepec, Istmo de (México)--Política y gobierno.
Autores relacionados:	Alafita Méndez, Leopoldo. Urbina Bustamante, Julio. Díaz González, Gualberto.
DGBUV 2026/22	

Primera edición: 13 de abril de 2026

D. R. © Universidad Veracruzana  
Dirección Editorial  
Nogueira núm. 7, Centro, CP 91000  
Xalapa, Veracruz, México  
Tels. 228 818 59 80; 818 13 88  
direccioneditorial@uv.mx  
<https://www.uv.mx/editorial>

ISBN: 978-968-9735-89-2  
DOI: 10.25009/uv.9735892

Impreso en México  
*Printed in Mexico*

Este libro fue editado bajo un proceso certificado por la Norma ISO 9001:2015

# PRESENTACIÓN

## DONDE EL HORIZONTE SE DIVIDE: TERRITORIOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

MARTÍN GERARDO AGUILAR SÁNCHEZ

EN MÉXICO, DONDE LOS LITORALES CASI SE ROZAN y el horizonte parece dividirse entre mares, montañas y llanuras, se extiende el Istmo de Tehuantepec, una de las regiones más complejas y singulares de nuestro país (Figura 1). Esta estrecha franja de tierra que conecta dos grandes masas continentales y separa el océano Pacífico del Golfo de México ha sido históricamente un espacio estratégico para la conexión intercontinental y el intercambio cultural, además de ser una región clave en temas de refinación, transporte y distribución de hidrocarburos.

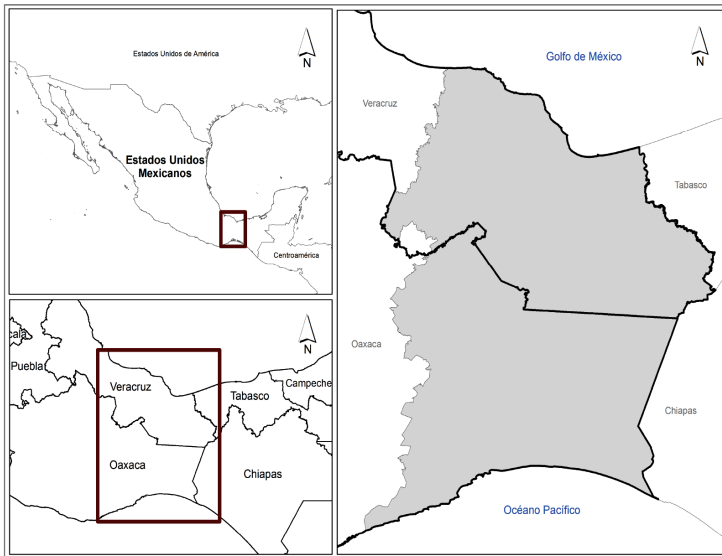


FIGURA 1. Ubicación del Istmo de Tehuantepec.

FUENTE: Área Geoestadística Municipal (INEGI, 2023). Elaboró: Julio Urbina.

Geográficamente, el Istmo no es una región homogénea sino un espacio compuesto por una amplia variedad de ecosistemas: planicies costeras, manglares, zonas montañosas, bosques tropicales, selvas bajas, valles y cuerpos de agua dulce, como la laguna Superior, la laguna Inferior y ríos importantes como San Juan, Papaloapan, Coatzacoalcos y Tehuantepec (Figura 2). Esta diversidad de paisajes ha condicionado desde hace siglos las formas de asentamiento humano, las rutas de comercio, las economías locales y las prácticas culturales.

Pero esta región es más que un corredor geográfico. Se trata también de un entramado de territorios diversos donde conviven pueblos indígenas con profundas raíces históricas –zapotecos, ikoots, mixes, zoques, nahuas, popolucas, chinantecos– junto con comunidades mestizas, afrodescendientes y personas de otras nacionalidades. Los olmecas –la primera cultura en habitar la región– identificaron el potencial estratégico de la región como nexo entre diferentes territorios mesoamericanos. Ellos desarrollaron rutas comerciales pioneras que aprovechaban esta franja territorial para transportar jade, conchas y cacao (Dielh, 2004). Este flujo comercial transformó el Istmo en un corredor vital que vinculaba las culturas del Golfo con las del Pacífico, generando un fecundo intercambio de bienes, ideas y tecnologías (Aguilar y Urbina, 2025).

Posteriormente, los zapotecas y mixtecos, que ejercieron hegemonía en el suroeste oaxaqueño, reconocieron igualmente las ventajas que ofrecía la zona. Estas civilizaciones desarrollaron circuitos comerciales y corredores de intercambio que atravesaban las llanuras istmeñas, vinculando su economía con otros territorios mesoamericanos.

El tráfico de productos agrícolas –especialmente maíz y cacao– constituyó un pilar económico para estos pueblos, consolidando a la región como una arteria comercial indispensable para abastecer tanto a los mercados del altiplano central como a los centros costeros (Blanton *et al.*, 2005).

## PRESENTACIÓN

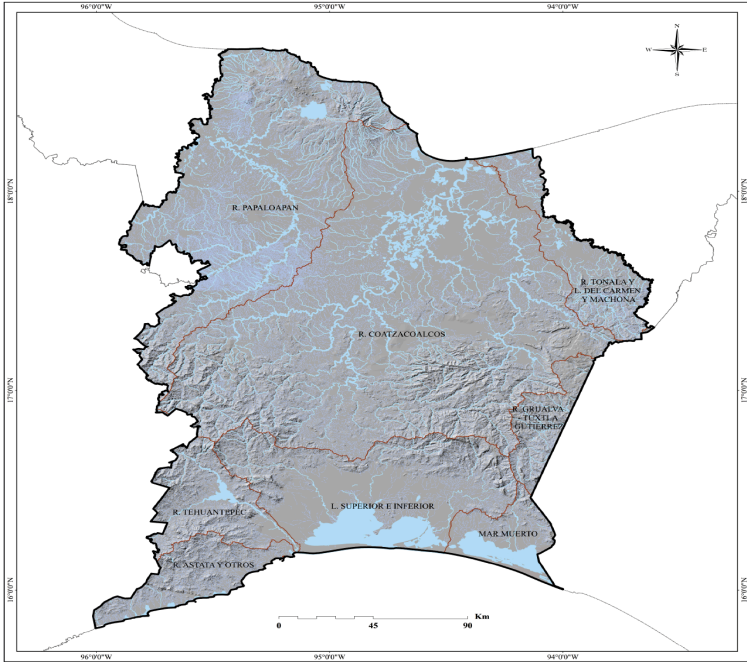


FIGURA 2. Hidrología del Istmo de Tehuantepec.

FUENTE: Red Hidrográfica (INEGI, 2010). Elaboró: Iris Monserrat.

## EL FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC: LA PRIMERA GRAN MODERNIZACIÓN

Para el periodo colonial, el Istmo de Tehuantepec fue identificado como un enclave con alto potencial estratégico para el comercio internacional. No obstante, fue a lo largo del siglo XIX cuando los primeros proyectos de infraestructura en la región comenzaron a delinarse de manera formal. En 1857, durante la administración liberal de Ignacio Comonfort, se concedieron las primeras autorizaciones para la construcción de una vía ferroviaria en el Istmo. Dicho intento, sin embargo, no logró concretarse debido a la insuficiencia de capitales y a las condiciones de inestabilidad política que predominaban en el país en ese momento (Román, 1993).

A pesar de los fracasos iniciales, el interés por establecer un corredor ferroviario en el Istmo persistió durante las décadas siguientes. Fue hacia finales del siglo XIX, en el contexto del Porfiriato, cuando el proyecto cobró nuevo impulso al integrarse en una política más amplia de modernización e inserción de México en los mercados internacionales. En 1880 se otorgó una nueva concesión a la empresa norteamericana The Mexican International Railroad Company, la cual fue posteriormente transferida a The Tehuantepec Inter-oceanic Railway Company en 1888 (Suárez, 2002; Glick, 1953). Esta última tuvo mayor capacidad para avanzar en los trabajos de construcción, aunque enfrentó obstáculos técnicos y financieros considerables.

Finalmente, el proyecto fue asumido por el Estado mexicano en 1899 bajo la figura de Ferrocarriles Nacionales de México, y culminó con la inauguración oficial del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en 1907 (Torres, 2017). Esta vía conectaba los puertos de Coatzacoalcos (antes Puerto México) en el Golfo de México y Salina Cruz en el Pacífico, constituyéndose como una ruta interoceánica alternativa al Canal de Panamá, cuya construcción aún se encontraba en curso.

El Ferrocarril del Istmo representó en su momento una de las obras de infraestructura más importantes del país. No solo facilitó los tiempos de traslado de mercancías entre océanos, sino que también estimuló la urbanización, la expansión de la economía y el crecimiento de centros urbanos como Ixtepec, Juchitán, Matías Romero y Salina Cruz. Asimismo, introdujo nuevas relaciones laborales, especialmente a través de los sindicatos ferrocarrileros, que jugarían un papel relevante en la vida política y social del siglo XX.<sup>1</sup>

Sin embargo, el sueño de convertir al Istmo en un corredor interoceánico competitivo se vio limitado por el ascenso del canal de Panamá,

---

1 Para mayor conocimiento de estos temas se recomienda revisar el libro *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XX)* (Velázquez *et al.*, 2009). Esta obra nos ofrece análisis exhaustivos y profundos de la historia social, cultural, económica y territorial del Istmo de Tehuantepec.

inaugurado en 1914, y por las dificultades logísticas para mantener el ferrocarril como una vía eficaz y rentable a largo plazo (Martínez *et al.*, 2002). Durante el siglo xx, el deterioro progresivo de la infraestructura ferroviaria, aunado a la falta de inversión en mantenimiento y modernización –y, más tarde, a políticas de desincorporación y privatización–, contribuyó a su abandono parcial. No obstante, el ferrocarril persistió como símbolo de una región históricamente concebida como puente entre mares y culturas.

## EL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Hablamos entonces de un proyecto de desarrollo que históricamente ha mostrado ser difícil de consolidar debido a diversos factores estructurales y coyunturales. Actualmente, desde el punto de vista de su regionalización político-administrativa, el Istmo de Tehuantepec abarca principalmente dos estados: Oaxaca y Veracruz, aunque se extiende también hacia Chiapas y Tabasco, dependiendo de la escala de análisis.<sup>2</sup> En Oaxaca, el Istmo comprende 46 municipios divididos en dos grandes subregiones: el Istmo Norte o Chontal y el Istmo Sur o Zapoteca, mientras que en Veracruz abarca 33 municipios clave del sur, donde podemos destacar a Coatzacoalcos, Minatitlán, Nanchital, Jáltipan o Cosoleacaque (Figura 3).

A lo largo del tiempo, el Istmo ha sido un escenario estratégico. Ya en la época de los olmecas, zapotecos y mixtecos, la franja istmeña funcionaba como corredor de intercambio que articulaba rutas comerciales mesoamericanas. Posteriormente, durante el siglo xix, esta condición geográfica fue retomada con la construcción de los ferrocarriles, y más recientemente se ha reconfigurado en iniciativas como el Corredor Interoceánico y los parques eólicos contemporáneos.

---

2 [https://geodigital.geografia.unam.mx/atlas\\_istmo/index.html/](https://geodigital.geografia.unam.mx/atlas_istmo/index.html/)

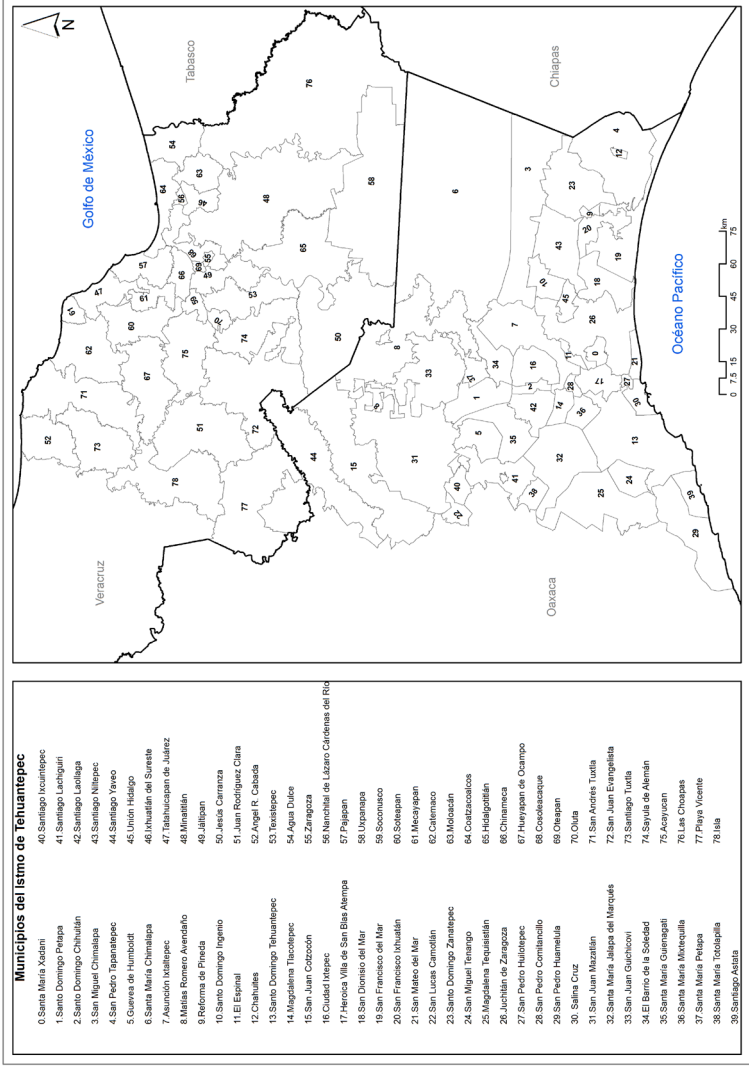


FIGURA 3. Municipios del Istmo de Tehuantepec.  
 FUENTE: Área Geoestadística Municipal (INEGI, 2023).  
 Elaboró: Julio Urbina.

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) representa un nuevo intento por transformar esta franja del país en una plataforma logística multimodal de alcance global, todo ello vinculado a un modelo integral que articule una visión integral, sustentable, sostenible e incluyente para el Istmo (Morales, 2024). Sin embargo, no debe olvidarse que este impulso no ocurre en el vacío: se inscribe en una historia larga de configuraciones territoriales, tensiones sociales y modelos de desarrollo en pugna.

Durante las primeras décadas del siglo XXI, este cinturón mexicano ha sido objeto de sucesivos proyectos de transformación territorial impulsados por el Estado bajo los objetivos de generar desarrollo económico, integración regional y competitividad en el mercado global. Tres proyectos han buscado consolidarse en este espacio geoestratégico durante estas primeras décadas: el Plan Puebla Panamá (2001-2006) y su reformulación en la Iniciativa Mesoamericana (2008-2012); Zonas Económicas Especiales (ZEE) (2016-2018); y actualmente, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) (2018-presente).

Es menester señalar que, más allá de los proyectos de infraestructura que han marcado su historia reciente, el Istmo de Tehuantepec es, ante todo, un espacio culturalmente diverso y profusamente habitado. Su historicidad permite comprender la diversidad de pueblos que conforman esta región, cuyas lenguas, rituales y sistemas normativos siguen marcando la vida social istmeña (Westerfler, 2007; INPI, 2017; Filgueiras *et al.*, 2022). No es fortuito entonces que este megaproyecto haya tenido que reconocer la centralidad de esta dimensión cultural. Por ejemplo, se recurrió a las Asambleas Regionales Consultivas sobre la creación del PDIT para dialogar con las comunidades desde sus usos y costumbres (Meyer, 2024). El objetivo fue proteger y difundir la diversidad lingüística y cultural de los pueblos indígenas y afromexicanos, que representan más de un tercio de la población regional, mediante acciones de preservación de lenguas, fortalecimiento de la infraestructura cultural y salvaguarda de patrimonios, incluso el ferrocarrilero (Gobierno de México, 2020). Por ello, los procesos de participación social han sido

fundamentales en la aceptación del CIIT (Morales, 2024). Podemos decir entonces que todo proyecto en esta región se inserta en un entramado cultural complejo donde conviven memorias históricas, identidades colectivas y resistencias comunitarias que nos recuerdan que este espacio nunca ha sido un vacío, sino un territorio socialmente producido y en constante disputa (Díaz y Urbina, 2025).

El CIIT es un proyecto estratégico que busca reactivar el desarrollo económico y social del sureste del país. Una región que ha enfrentado históricamente problemas de marginación social y pobreza. El programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024 señala que, de la población total (2 410 469 habitantes) de los 79 municipios que contempla la regionalización de este programa, 60.6% vive en situación de pobreza, mientras que 15.8% se encuentra en pobreza extrema. Las comunidades istmeñas han tenido acceso limitado a servicios básicos y oportunidades laborales; por ende, se han generado desequilibrios sociales y económicos respecto a otras zonas del país; es por eso que en este contexto surge el interés del gobierno mexicano por impulsar proyectos que fomenten el desarrollo integral y sustentable de esta área (Gobierno de México, 2020; Gobierno de México, 2024).

El CIIT se basa en la modernización y la ampliación de la infraestructura ferroviaria, portuaria y de servicios en la región, con el propósito de atraer inversión, generar empleo y reducir la desigualdad económica. Este megaproyecto comenzó en 2019, cuando el expresidente Andrés Manuel López Obrador presentó oficialmente el Corredor Interoceánico como un programa prioritario de su gobierno, como parte de su política de desarrollo regional. Entre algunos de los objetivos del CIIT, se destacan:

- Conectar los puertos de Salina Cruz (Oaxaca) y Coatzacoalcos (Veracruz) a través de un ferrocarril modernizado y eficiente.
- Impulsar el desarrollo económico y social de los estados del sureste mexicano, históricamente marginados.

- Reducir la desigualdad regional mediante inversiones públicas y privadas.
- Atraer inversión extranjera mediante la creación Polos de Desarrollo para el Bienestar (Podebis).
- Ofrecer una alternativa logística al Canal de Panamá, con menor distancia para algunos mercados.

Actualmente, el CIIT se encuentra en una etapa de avance significativo, pero también de retos; se encuentra en una fase de operación parcial y consolidación de infraestructura. Hasta el momento (2025), el ferrocarril ya ha sido rehabilitado y fue inaugurado en 2023 con operación principalmente para transporte de carga y con pruebas para el servicio de pasajeros. Los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos están en proceso de modernización y algunos polos industriales han comenzado a definir su área de desarrollo (Murillo, 2025; Redacción, 2024; Zavala, 2025). Desde que la presidenta Claudia Sheinbaum asumió la presidencia (2024) se ha dado continuidad al proyecto como una de las principales apuestas para el desarrollo regional del sureste del país. Su gobierno ha reafirmado el compromiso con la modernización de la infraestructura logística, en especial el impulso de los Podebis, buscando acelerar la instalación y atraer inversión privada nacional e internacional (López, 2025; Núñez, 2025).

Este proyecto de desarrollo busca consolidarse como corredor logístico clave en América del Norte y como una palanca de desarrollo para Oaxaca y Veracruz, y se espera que atraiga inversión extranjera directa en sectores como manufactura, energía y agroindustria; a través de sus Polos de Desarrollo se espera la instalación de empresas modernas que se integren a las cadenas mundiales de valor (Morales, 2024). Se trata de un ambicioso proyecto que representa una oportunidad histórica para dinamizar el desarrollo económico y social que durante décadas ha sido relegado en el Istmo de Tehuantepec (Figura 4).

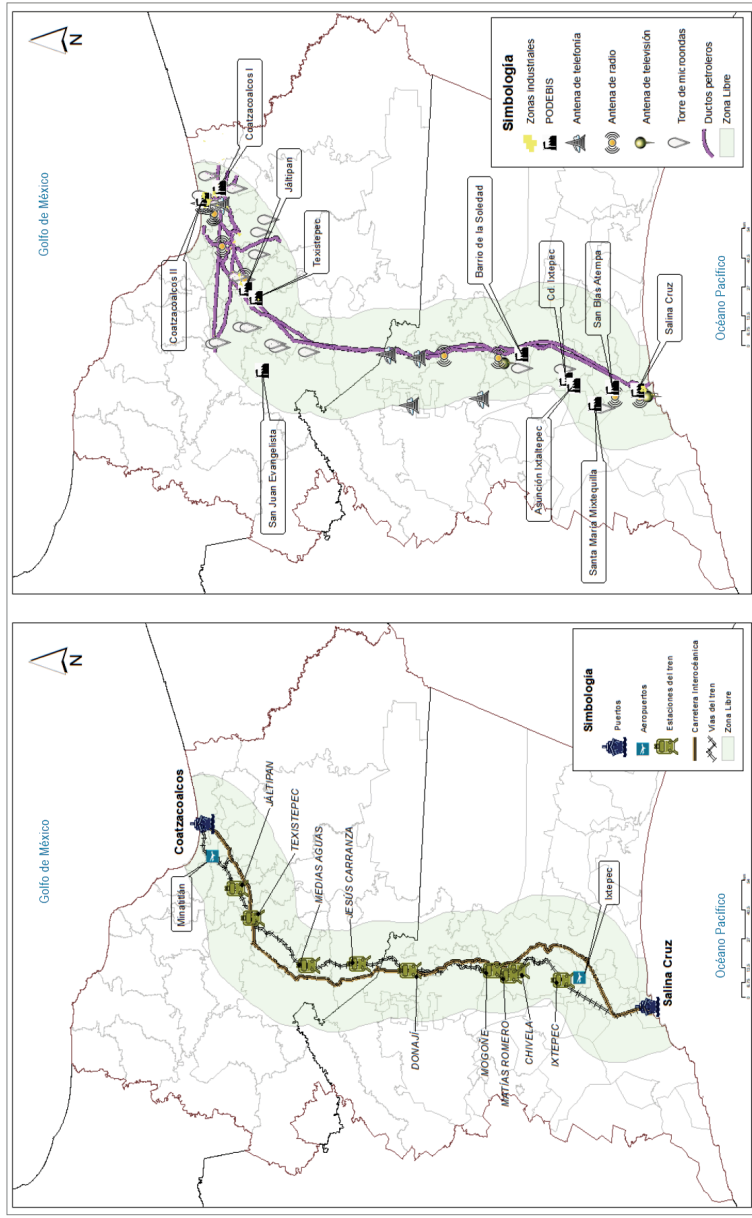


FIGURA 4. Modernización del CIIT. FUENTE: Área Geostatística Municipal (INEGI, 2023), Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024 (Gobierno de México, 2020). Elaboró: Julio Urbina.

## LA UNIVERSIDAD FRENTE AL DESAFÍO

Desde su creación en 1944, la Universidad Veracruzana (UV) ha tenido como fines conservar, crear y transmitir la cultura en beneficio de la sociedad, construyendo una tradición humanista con vocación de justicia social. En este sentido, un proyecto de la magnitud del Corredor Interoceánico no puede ser ajeno a la vida universitaria: sus impactos regionales, ambientales, sociales y culturales lo convierten en un asunto de interés público donde la universidad tiene la responsabilidad de incidir. Con su presencia en las cinco regiones del estado y con una amplia red de facultades, institutos y centros de investigación, la UV se reconoce no solo como observadora, sino como agente activo capaz de generar conocimiento y acompañar la transformación del Istmo.

Ante este contexto y frente al panorama de transformaciones territoriales que plantea el CIIT, fue necesario generar espacios académicos de análisis y de acompañamiento social. En este sentido, surgió el Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (PUIIS-CIIT, UV) como un mecanismo de intervención académica y compromiso social en esta región. La Universidad Veracruzana, mediante esta iniciativa, buscó superar el rol convencional de las instituciones académicas para posicionarse como un actor participativo en la construcción de gobernanza democrática y cambio social. El programa articuló su trabajo en torno a tres líneas de análisis centrales: derechos humanos, la gestión preventiva de riesgos socioambientales (sustentabilidad) y la metodología multi e interdisciplinaria que potencia la generación de conocimiento.

Desde un enfoque analítico crítico, el programa examinó el Corredor Interoceánico como una coyuntura decisiva para impulsar un paradigma alternativo de desarrollo regional que armonice el crecimiento económico con la sustentabilidad ambiental. Este esfuerzo se constituyó como un espacio propositivo para fomentar economías locales con capacidad de adaptación y para salvaguardar los derechos de los pueblos

originarios y de las comunidades rurales. Esta iniciativa ratificó su vocación transformadora en el Istmo de Tehuantepec, proporcionando análisis reflexivos y mecanismos de incidencia social orientados hacia un desarrollo regional más equitativo, sustentable e inclusivo.

La formulación de un Programa Universitario enfocado en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec exigió un enfoque epistemológico que rebasara los marcos tradicionales de la investigación académica. Así, se configuró un modelo de intervención científica que fusionara la investigación básica con una estrategia de incidencia social a través de siete dimensiones de análisis: socioeconómica, histórico-espacial, cultura política, socioambiental, política-organizacional, salud pública y cultural-identitaria.

La finalidad central se orientó hacia la comprensión integral de las profundas modificaciones espaciales, económicas, sociales y culturales que este megaproyecto impulsa en el entramado social istmeño. Trascendiendo el rol de la observación académica, el programa se articuló como un instrumento de intervención capaz de entablar intercambios con los diversos agentes involucrados en esta dinámica de transformación territorial.

La estrategia metodológica priorizó un enfoque que combina dimensiones de análisis macro y micro. Mientras se examinaron las estructuras económicas, políticas y ambientales que moldean el proyecto federal, simultáneamente se profundizó en las percepciones, prácticas cotidianas y proyecciones de las comunidades locales. Esta aproximación dialéctica facilitó la comprensión de las contradicciones propias de la implementación del CIRT y las diversas formas mediante las cuales las poblaciones lo dotan de sentido, lo cuestionan o lo incorporan. De esta manera, cada dimensión se planteó objetivos específicos orientados a analizar e incidir en distintos aspectos del megaproyecto:

- La dimensión socioeconómica: alejándose de una perspectiva puramente economicista, incorpora el estudio de las economías,

los sistemas de subsistencia ancestrales y los paradigmas alternativos de desarrollo locales que surgen como respuesta al modelo dominante.

- La dimensión histórico-espacial: explora los antecedentes del CIIT, reconociendo que este megaproyecto no constituye una intervención aislada, sino la materialización actual de una extensa trayectoria de transformaciones territoriales en el Istmo.
- La dimensión cultura política: establece un análisis sistemático de los valores, percepciones y conductas políticas de las comunidades istmeñas. La investigación ahondó en códigos culturales, marcos identitarios, convicciones morales y actitudes colectivas sobre tolerancia, pluralismo y coexistencia.
- La dimensión cultural-identitaria: se enfoca en las complejas expresiones lingüísticas, artísticas y cosmogónicas que enfrentan procesos acelerados de cambio derivados tanto de la globalización como de la implementación específica de este proyecto de desarrollo en la población istmeña.
- La dimensión político-organizacional: examina las complejas relaciones de poder que atraviesan el proyecto, para explicar dinámicas tanto de los mecanismos de dominación como las potencialidades liberadoras de los movimientos sociales que surgen en este escenario.
- La dimensión socioambiental: consolida un análisis de los ecosistemas territoriales mediante la alteración del uso del suelo, el manejo hídrico, los procesos de deforestación y la producción de residuos que transforman radicalmente la relación naturaleza-sociedad.
- La dimensión salud pública: incorpora el análisis de los perfiles epidemiológicos regionales, la identificación de poblaciones vulnerables y la comprensión de cómo el CIIT transformó los determinantes sociales de la salud.

## RESULTADOS ACADÉMICOS

El PUIIS presenta sus hallazgos en cuatro publicaciones académicas acompañadas de múltiples productos de incidencia social. En primer lugar, tenemos el libro *ESPACIOS EN TRANSFORMACIÓN: HISTORIA, DESARROLLO Y TERRITORIOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC*, que destaca la importancia de entender las dinámicas territoriales en el Istmo desde un enfoque que combina las dimensiones histórica y espacial. Este resultado evidencia cómo dicha articulación permite entender la complejidad de los procesos territoriales en desarrollo. A través de un análisis que contextualiza las transformaciones en su marco histórico, se revela cómo las relaciones de poder, la apropiación y resistencia de los territorios han sido configuradas a lo largo del tiempo, especialmente en un escenario de globalización y de expansión de megaproyectos como el CIIT. La perspectiva espacial, por su parte, señala cómo la región no es únicamente un espacio físico, sino un territorio socialmente producido donde se expresan memorias, identidades y conflictos que se entrelazan en el tiempo y en el espacio, evidenciando que la lucha por el control y la protección de los territorios no es reciente sino parte de una historia de resistencias y de apropiaciones colectivas.

El enfoque metodológico que sustenta esta obra articula el análisis de fuentes documentales, recopilación y análisis de datos estadísticos, así como el trabajo de campo que integró entrevistas semiestructuradas, observación participante y etnografía audiovisual. Estas actividades fueron llevadas a cabo durante trece meses, entre 2023 y 2024, con el objetivo de documentar los procesos de reconfiguración espacial derivados del CIIT. Cabe señalar que esta aproximación metodológica facilitó no solo la recolección de datos, sino también la interpretación de las prácticas de resistencia y las narrativas comunitarias, contribuyendo a comprender cómo los territorios son construidos socialmente y cómo las comunidades articulan su autodeterminación frente a las lógicas extractivistas y despojadoras.

En segundo lugar, se tiene el libro *Trabajadoras y trabajadores frente al desafío del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, que constituye un ejercicio de análisis interdisciplinario sobre las transformaciones sociales y económicas en la región istmeña en el contexto del Corredor Interoceánico. Los textos que componen esta obra se orientan por enfoques teóricos que integran la sociología y la antropología del trabajo, con énfasis en las relaciones sociales, las dinámicas comunitarias y la vinculación territorial. Desde esta perspectiva, se analiza la flexibilidad, la informalidad y la inserción territorial de las actividades productivas tradicionales como la pesca, la agricultura y la producción salinera, las cuales se caracterizan por su capacidad de responder a las condiciones naturales y climáticas variables, y por su arraigo en las dinámicas comunitarias. Metodológicamente, este libro adopta una aproximación cualitativa basada en entrevistas en profundidad, búsqueda documental y análisis de medios de comunicación, lo cual permitió comprender las percepciones, resistencias y expectativas de los actores sociales frente a los cambios en curso. La selección de las fuentes y, de las y los informantes, se orientó a captar tanto las voces tradicionales como las nuevas expresiones de participación y de resistencia, resaltando cómo los procesos de modernización y los proyectos de infraestructura impactan en las formas de trabajo, en la estructura social y en las identidades colectivas. Así, los hallazgos presentados evidencian la complejidad de estos procesos desde una mirada socioantropológica que articula el análisis socioeconómico, territorial y político, contribuyendo a comprender las múltiples dinámicas sociales y económicas que configuran la región en una coyuntura de profunda transformación.

En tercer lugar, con el libro *Perspectivas ambientales del Istmo de Tehuantepec*, se analiza de manera integral las dimensiones territorial, social y ambiental de la región, sustentada en metodologías cualitativas y cuantitativas para una comprensión holística de los temas abordados. Entre los tópicos analizados se encuentran la pérdida de cobertura forestal, el deterioro de los suelos, la contaminación de cuerpos de agua y las

dificultades asociadas a la gestión de residuos sólidos municipales, así como los impactos de la sequía, la necesidad urgente de conservar los ecosistemas costeros y marinos, y las problemáticas vinculadas a la gestión del agua y a las políticas públicas en el Istmo de Veracruz. Se trata de un libro que articula datos científicos, experiencias en campo y reflexiones críticas para coadyuvar a la conservación ambiental y al fomento del desarrollo sustentable en una región de gran importancia y biodiversidad del país.

Finalmente, se conforma *El impacto socioambiental del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, compendio integral y actualizado sobre los aspectos socioambientales y de recursos hídricos de la región. A través de un enfoque basado en marcos conceptuales de gestión ambiental, desarrollo sustentable y evaluación de recursos, este atlas proporciona una visión detallada del estado actual del ecosistema, la calidad del agua, la disponibilidad de acuíferos y el impacto en las comunidades locales. Esta obra resulta fundamental para apoyar decisiones informadas que equilibren el desarrollo económico con la conservación ambiental, permitiendo a los actores involucrados comprender la dinámica regional y orientar acciones que promuevan la sustentabilidad del Corredor Interoceánico. La recopilación de datos, mapas y análisis presentados en este atlas constituye una herramienta clave para diseñar estrategias de gestión que aseguren el aprovechamiento responsable de los recursos naturales y el bienestar social.

## INCIDENCIA SOCIAL

La incidencia social, por su parte, se materializa en dos modalidades de acción, concebidas para dialogar con distintos públicos y territorios. Respecto a la primera, tenemos la colección *Cronologías de la Resistencia*, serie de cinco cuadernillos que ofrece un recorrido histórico a través de los movimientos sociales surgidos en el Istmo de Tehuantepec entre 1975 y 2024. Asimismo, se incorporan cuatro manuales de salud que

abordan temas sobre cuidados durante el embarazo y señales de alarma, nutrición adecuada a partir de los dos años, plantas medicinales y vacunación adecuada a partir de los dos años; todos estos manuales contextualizados en el Istmo de Tehuantepec.

De igual forma, se impartieron dos talleres: Partirme en pedacitos: entre la casa, los hijos y el trabajo; y de grabado: Arte, ecologismos y cambio climático. El primero tuvo como objetivo sensibilizar a las mujeres respecto a la importancia social y económica del trabajo doméstico, la doble y triple jornada laboral que realizan y el impacto que esto genera a nivel personal, familiar y en la economía local. El taller de grabado, por su parte, buscó fortalecer el desarrollo artístico-cultural de las y los participantes mediante la apropiación de lenguajes, procesos y recursos del dibujo y del grabado, promoviendo su pensamiento creativo e inteligencia emocional a través de experiencias estéticas orientadas a abordar temas sobre ecologismo y cambio climático.

Los resultados de estos talleres se plasmaron en dos formatos: para el taller sobre trabajo se elaboró un capítulo de libro (incluido en la obra *Trabajadoras y trabajadores frente al desafío del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*) y, para el segundo taller, se produjo un video que registra todas las actividades realizadas.

La siguiente modalidad de incidencia social de este programa fue lo relacionado con productos audiovisuales. En este sentido, se contó con la exposición fotográfica *Imágenes del Istmo: innovación y cultura*.<sup>3</sup> Esta muestra fotográfica, a través de tres ejes (paisaje y naturaleza; infraestructura industrial; población y cultura), exhibió parte del trabajo de campo realizado durante el desarrollo de las investigaciones. De igual forma, se produjo el cortometraje *Entre océanos. El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, producto audiovisual que, a través de imágenes del paisaje, sonidos ambientales y breves narrativas visuales, pro-

---

3 La muestra fotográfica se presentó en el marco de la FILU 2025 de la Universidad Veracruzana.

blematiza los discursos de progreso asociados al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, planteando una reflexión sobre las tensiones que emergen entre el desarrollo económico, la memoria del territorio y la vida comunitaria.

## CONCLUSIONES: HORIZONTES EN DISPUTA

Esta serie del PUIIS documenta los resultados obtenidos a través de sus diferentes dimensiones de análisis, evidenciando la complejidad multifacética del fenómeno estudiado. Las investigaciones demuestran que el Corredor Interoceánico constituye un fenómeno de transformación territorial multidimensional, donde convergen procesos históricos de larga duración con dinámicas contemporáneas de reconfiguración espacial, social y cultural. Los hallazgos manifiestan que las comunidades istmeñas no son receptoras pasivas de este megaproyecto, sino actores sociales que despliegan estrategias diversas de interpretación, resistencia y apropiación frente a las transformaciones en curso.

La perspectiva multidisciplinaria adoptada por el programa permitió identificar que el CIIT opera simultáneamente como continuidad histórica de intervenciones territoriales previas y como ruptura que acelera procesos de cambio en las estructuras productivas, las identidades culturales y las formas organizativas locales. Los resultados subrayan la persistencia de tensiones estructurales entre los modelos de desarrollo hegemónicos y las aspiraciones autonómicas de los pueblos istmeños, manifestándose en nuevas configuraciones de conflicto y de colaboración.

El programa ha demostrado que la comprensión integral del CIIT requiere necesariamente enfoques que articulen la investigación crítica con la incidencia social, trascendiendo la función tradicional de la universidad para posicionarse como actor activo en los procesos de construcción de alternativas de desarrollo más justas, sustentables e incluyentes. Los productos generados constituyen tanto un aporte al conocimiento académico como herramientas para el fortalecimiento de la capacidad de

incidencia de las comunidades territoriales en la definición de su propio futuro. Es pertinente señalar que este enfoque dual (investigación académica/incidencia social) puede ser aplicado en otros megaproyectos de infraestructura, lo cual le da relevancia metodológica a este esfuerzo.

Con base en lo anterior se precisa situar al CIIT como parte de una constelación de megaproyectos estratégicos impulsados por el actual gobierno federal, junto al Tren Maya, la Refinería Olmeca de Dos Bocas y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. Como lo plantean Frutos, Moreno y González (2024), estas obras buscan dejar la huella de un sexenio a través de infraestructura de gran escala que promete detonar el desarrollo regional y nacional. Sin embargo, al igual que el CIIT, cada uno de ellos enfrenta resistencias, contradicciones y querellas que ponen en cuestión la manera en que se conciben los territorios y el papel de las comunidades en la definición de su futuro. De ahí que los horizontes sigan abiertos y en disputa.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, M. y Urbina, J. Entre costas y durmientes: nuevos retos y perspectivas del Istmo mexicano en el contexto del CIIT. Tahar, M., Aguilar, M. y Urbina, J. *Democracia, justicia y territorios: perspectivas sobre el cambio político*, pp. 321-352. Universidad Veracruzana, 2025.
- BLANTON, R., Feinman, G., Kowalewski, S. y Nicholas, L. *Ancient Oaxaca: The Monte Albán State*. Cambridge University Press, 2005.
- DÍAZ, G. y Urbina, J. Resistencia y lucha territorial: la política contenciosa de las comunidades frente al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (2018-2024). *Yeiyá*, 6(1), (2025): 39-59.
- DIEHL, R. A. *The Olmecs: America's First Civilization*. Thames & Hudson, 2004.
- FILGUEIRAS, J., Meneses J. y Gómez, V. Introducción. Filgueiras, J., Meneses J. y Gómez, V. *Los mero Ikoots en el siglo XXI. Recursos, interacciones y desastres*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2022.

- FRUTOS, M., Moreno, S. y González, M. Introducción. *Acción colectiva y mega-proyectos en el gobierno de la cuarta transformación (4T) en México*, pp. 11-24. Grupo Editorial Biblioteca y Red Mexicana de Estudios de los Movimientos Sociales A. C., 2024.
- GLICK, E. *The Tehuantepec Railroad: Mexico's White Elephant*, pp. 373-382. University of California Press, 1953.
- Gobierno de México. *Programa Regional de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, 2020. <https://www.gob.mx/ciit/documentos/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-2020-2024>
- Gobierno de México. *Mandar obedeciendo. La participación social en el Gobierno de México*, 2024. [http://participacionsocial.gob.mx/work/models/ParticipacionSocial/Documentos/pdf/Mandar\\_Obedeciendo\\_SSDDPSAR.pdf](http://participacionsocial.gob.mx/work/models/ParticipacionSocial/Documentos/pdf/Mandar_Obedeciendo_SSDDPSAR.pdf)
- Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI). *Etnografía del pueblo zapoteco del Istmo de Tehuantepec (Binnizá)*, 2017. <https://www.gob.mx/inpi/articulos/etnografia-del-pueblo-zapoteco-del-istmo-de-tehuantepec-binniza>
- LÓPEZ, H. Corredor Interoceánico: ¿qué sigue para el proyecto? Esto dijo Claudia Sheinbaum en Oaxaca, *Diario del Istmo*, 26 de enero de 2025. <https://diariodelistmo.com/nacional/corredor-interoceanico-que-sigue-para-el-proyecto-esto-dijo-claudia-sheinbaum-en-oaxaca/50629676>
- MARTÍNEZ, N., Sánchez, M. y Casado, J. Istmo de Tehuantepec: un espacio geoestratégico bajo la influencia de intereses nacionales y extranjeros. Éxitos y fracasos en la aplicación de políticas de desarrollo industrial (1820-2002). *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*. UNAM, (2002): 118-135.
- MEYER, R. Transformado el territorio con la gente. *Gobierno de México. Mandar obedeciendo. La participación social en el Gobierno de México*, pp. 255-316, 2024. [http://participacionsocial.gob.mx/work/models/ParticipacionSocial/Documentos/pdf/Mandar\\_Obedeciendo\\_SSDDPSAR.pdf](http://participacionsocial.gob.mx/work/models/ParticipacionSocial/Documentos/pdf/Mandar_Obedeciendo_SSDDPSAR.pdf)

- MORALES, R. Democracia participativa para elaborar el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. *Gobierno de México. Mandar obedeciendo. La participación social en el Gobierno de México*, pp. 358-376, 2024. [http://participacionsocial.gob.mx/work/models/Participacion-Social/Documentos/pdf/Mandar\\_Obedeciendo\\_SSDDPSAR.pdf](http://participacionsocial.gob.mx/work/models/Participacion-Social/Documentos/pdf/Mandar_Obedeciendo_SSDDPSAR.pdf)
- MURILLO, L. Claudia Sheinbaum destaca avances en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec en Coatzacoalcos, Veracruz. *Imagen de Veracruz*, 18 de junio de 2025. <https://imagedeveracruz.mx/estado/claudia-sheinbaum-destaca-avances-en-el-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec-en-coatzacoalcos-veracruz/50693412>
- NÚÑEZ, M. Gobierno de Sheinbaum detalla avances en Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. *Infobae*, (18 de junio de 2025): <https://www.infobae.com/mexico/2025/06/18/gobierno-de-sheinbaum-detalla-avances-en-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec/>
- ROMÁN, J. Historia de los ferrocarriles de México. *Anales Del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, (1993): 389-448.
- Redacción. Corredor Interoceánico: inseguridad y bloqueo de vías, los principales retos. *El Financiero*, 20 de junio de 2024. <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2024/06/20/corredor-interoceanico-inseguridad-y-bloqueo-de-vias-los-principales-retos/>
- SUÁREZ, A. La Tehuantepec Railroad Company y la construcción de una vía interoceánica (1850-1852). *Secuencia*, (2000): 129-151.
- TORRES, J. El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. *Espacios Públicos*, (2017): 127-149.
- VELÁZQUEZ, E., Leonard, E., Hoffman, O. y Prétôt, M. (eds.). *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*. México: Ediciones de la Casa Chata, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Institute Recherche pour le Développement, 2009.

WESTERFLIER, A. Cien años de guerras mixas: territorialidades prehispánicas, expansión burocrática y zapotequización en el Istmo de Tehuantepec durante el siglo XVI. *Historia Mexicana*, 57, vol. 2, (2007): 325-403.

ZAVALA, D. Corredor Interoceánico apunta a un futuro más positivo; retos persisten. *Obras por expansión*, 24 de febrero de 2025. <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2025/02/24/avances-corredor-interoceanico-istmo-tehuantepec>

# INTRODUCCIÓN

JULIO URBINA BUSTAMANTE<sup>1</sup>

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC constituye un paradigmático espacio geográfico de intersección y complejidad histórica, donde la materialidad territorial se entrelaza dialécticamente con los procesos de transformación socioeconómica y política. Su configuración geográfica no solo representa una mera discontinuidad espacial, sino un intersticio de significaciones múltiples que trasciende la simple noción de corredor o zona de tránsito. Esta franja territorial opera como un dispositivo geopolítico en el cual convergen dinámicas de poder, flujos migratorios, disputas por la representación y estrategias territoriales de configuración nacional e internacional. La condición liminal del Istmo lo predispone como un espacio de permanente negociación, donde las fronteras no son únicamente geográficas, sino también epistémicas y culturales. Su centralidad geográfica<sup>2</sup> lo convierte en un nodo crítico para comprender las tensiones entre lo local y lo global, entre las lógicas de los estados-nación y las estrategias de los sistemas-mundo. Las múltiples capas de significación que atraviesan esta región revelan no solo rutas de comunicación, sino complejos entramados de resistencia, apropiación y resignificación de los espacios.

Este libro, *ESPACIOS EN TRANSFORMACIÓN: HISTORIA, DESARROLLO Y TERRITORIOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC*, busca explorar las múltiples facetas de estos procesos desde tres ejes fundamentales. El primer eje, “La importancia de las vías de comunicación en la configu-

---

1 Agradezco a la doctora Virginie Thiébaud la lectura y los comentarios a una versión preliminar de esta introducción.

2 La centralidad geográfica del Istmo va más allá de su posición estratégica como puente continental, se trata de un espacio donde se condensan y manifiestan procesos históricos, económicos, culturales y sociales de mayor escala.

ración histórica del territorio en el Istmo de Tehuantepec”, explora tres dimensiones cruciales de esta transformación histórica, buscando revelar cómo el establecimiento de vías de comunicación en el Istmo no ha sido un proceso neutral, sino que ha estado influenciado por intereses geopolíticos, ambiciones económicas y transformaciones sociales profundas. La construcción de infraestructuras de transporte ha sido simultáneamente un instrumento de modernización nacional, un mecanismo de inserción en la economía global y un catalizador de cambios territoriales que han redefinido las relaciones entre comunidades, recursos naturales y poder político.

En el primer capítulo, Ana María Salazar examina la idea de abrir un canal interoceánico en el Istmo, un proyecto que data del siglo XVI y que se ha mantenido relevante hasta hoy, impulsado por el potencial de comunicación del río Coatzacoalcos y del desarrollo económico que representan sus orillas. Sostiene que tanto Cortés como Stroza Gali entendieron la importancia de este río como eje para conectar los océanos Atlántico y Pacífico, y explica cómo su reconocimiento temprano ha influido en los estudios y proyectos posteriores y ha llevado a una rica tradición de comercio y comunicación en la región. La autora indica que los planes modernos para el desarrollo de la región, como el Corredor Interoceánico, causan serias preocupaciones relacionadas con el impacto ambiental y la sustentabilidad. La contaminación del río y la falta de acceso al agua potable en las comunidades locales son problemas críticos que evidencian la necesidad de considerar el equilibrio entre el crecimiento económico y la conservación del ecosistema, y subrayan el hecho de que las decisiones actuales deben abordar tanto la viabilidad económica como el bienestar ambiental de la región.

Continúa el trabajo de Marcela Valdivieso, quien explora la experiencia ferroviaria en esta región, entre 1870 y 1919, con enfoque en el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y su impacto en la modernización política y económica de México. La autora explica cómo este avance tecnológico no solo promovió la modernización a través de una nueva

vía de comunicación, sino que también provocó una reconfiguración territorial, al integrar y excluir poblaciones en el proceso de establecer una ruta interoceánica. A lo largo del siglo XIX, el gobierno mexicano implementó leyes y regulaciones que facilitaron la inversión en infraestructura, destacándose el rol de la concesión otorgada a la empresa inglesa Pearson en 1899, para reconstruir el ferrocarril que se encontraba en malas condiciones y habilitar los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. El estudio revela que la construcción de la vía transformó el paisaje de la región, al afectar la organización del territorio y el uso del suelo en función de las necesidades comerciales y de transporte; la compañía ferroviaria monopolizó la línea y se apropió de las propiedades existentes. Las estaciones terminales se convirtieron en puntos clave para la logística y el desarrollo regional. Valdivieso sostiene que el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue el resultado de un esfuerzo significativo del Estado mexicano por posicionarse en la economía global durante el periodo estudiado, al intentar articular el comercio entre diversas regiones.

Cierra esta primera sección el capítulo de Yuridia Mendoza, quien aborda las dinámicas de colonización y migración en este espacio, entre 1856 y 1910, destacando cómo estas influencias transformaron la estructura socioeconómica y demográfica de ciudades clave como Minatitlán, Tehuantepec, Coatzacoalcos y Juchitán. Su investigación señala que el Istmo se convirtió en un territorio estratégico durante el siglo XIX, impulsado por proyectos de infraestructura y políticas liberales que fomentaron la llegada de inmigrantes de diversas partes del mundo, incluidos europeos, asiáticos y estadounidenses. Estas oleadas migratorias tuvieron como telón de fondo la fiebre del oro en California, y diversas crisis sociales y económicas, en los países de origen, que llevaron a muchas personas a buscar nuevas oportunidades en México.

A medida que se asentaron en la región, los inmigrantes no solo influyeron en la economía y la cultura local a través de sus actividades agrícolas y comerciales, sino que también generaron significativos cam-

bios territoriales, incluso ocurrieron conflictos por la propiedad de tierras comunales. Este fenómeno trajo consigo la concentración de tierras en manos extranjeras y el despojo de comunidades locales, y reflejó las desigualdades inherentes a las políticas de colonización de la época. En conjunto, este capítulo revela cómo la migración hacia el Istmo estuvo marcada por una compleja intersección de factores, globales y locales, que contribuyeron a la reconfiguración social de la región, justo antes del estallido de la Revolución mexicana en 1910.

El segundo eje del libro, que lleva por nombre “La reconfiguración territorial del Istmo: trabajo, tierra y actores”, despliega una reflexión de las transformaciones del Istmo durante los siglos xx y xxi. Más allá de describir los procesos de transformación, esta sección busca desplegar una mirada crítica que permita comprender las múltiples capas de significación que atraviesan el espacio istmeño. Se trata entonces de un ejercicio de deconstrucción de los discursos hegemónicos sobre el desarrollo que pone las voces y las experiencias de las comunidades locales en el centro del análisis. Mediante este viaje analítico que trasciende la mera descripción geográfica o económica, nos adentramos en un territorio donde el trabajo, la tierra y los actores sociales se entrelazan en una danza compleja de transformaciones, disputas y posibilidades de emancipación.

En primer lugar, aparece el capítulo de Alejandro Olivas, con su análisis del encuadramiento mental que ha influenciado el desarrollo industrial en el Istmo de Tehuantepec, particularmente en el sur de Veracruz, donde la llegada de la industria petrolera transformó radicalmente la estructura social y económica de la región. A través de una mirada histórica, el autor argumenta que la confianza en la producción industrial ha sido un motor de cambio desde el siglo xx hasta la actualidad. El surgimiento de la figura del “obrero petrolero” es un ejemplo de cómo esta transformación no solo alteró la vida de quienes trabajaban en la industria, sino que también redefinió las identidades y las dinámicas sociales, desdibujando las fronteras entre el trabajo y la vida cotidiana. A medida que la industrialización ha sido considerada como

un camino hacia la mejora de la calidad de vida, este modelo ha perpetuado un enfoque extractivista que puede intensificar tensiones sociales y crisis medioambientales. El capítulo resalta la importancia de analizar críticamente los efectos de la industrialización, sobre todo en el contexto del proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, donde los legados de desarrollos anteriores todavía influyen en las políticas actuales. A través de esta investigación, se enfatiza la necesidad de cuestionar si estos proyectos realmente abordan las problemáticas estructurales de la región o, por el contrario, contribuyen a la dominación y explotación continua de sus recursos y poblaciones.

Da seguimiento el texto de José Meléndez, quien analiza la conformación del espacio capitalista en el Istmo desde la perspectiva del mundo laboral entre 1980 y 2020, un periodo marcado por las políticas de corte neoliberal en México. El capítulo incluye una discusión teórica y una descripción del sistema capitalista mundial, y analiza cómo la dinámica de acumulación de capital y la reestructuración productiva han influido en el desarrollo del mercado laboral. Evidencia que, a pesar de una aparente reducción en las tasas de desocupación, la precariedad laboral y la pobreza persisten en la región, afectando a más de la mitad de su población. El empleo se concentra principalmente en sectores de baja productividad, lo que limita la posibilidad de mejoras significativas en las condiciones de vida de la población local. Además, Meléndez destaca la importancia de elevar la calificación de la fuerza laboral y de invertir el rezago educativo para lograr un desarrollo más equitativo, ya que la región ha quedado relegada en relación con actividades económicas dinámicas que se desarrollan en otras partes del país. A lo largo del análisis, se plantea la necesidad de reconsiderar el modelo de desarrollo actual y explorar alternativas que no dependan exclusivamente del capital, buscando un equilibrio entre el crecimiento económico y la sustentabilidad ambiental.

Finaliza la sección Virginie Thiébaud, quien explora el proceso de privatización de la propiedad social en el Istmo veracruzano, desde

1992 hasta el presente, en el contexto del inicio del proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). En el capítulo se plantea cómo la reforma de la legislación agraria de 1992 ha permitido la privatización de los ejidos, mediante el paso a dominio pleno, permitiendo así su integración en el mercado de tierras. Se analizan las dinámicas territoriales en relación con el desarrollo de vías de comunicación y su impacto en la agricultura local, además de considerar cómo las condiciones sociales y económicas han influido en la adopción del dominio pleno en diferentes ejidos de la región. Los hallazgos de la investigación evidencian las diferencias significativas en el proceso de privatización entre los distintos ejidos, que depende de su ubicación y de dinámicas propias. Aunque el proyecto del CIIT se encuentra en sus etapas iniciales, y aunque no se han evidenciado cambios drásticos en la tenencia de la tierra en esta primera etapa, la autora subraya la importancia de seguir observando de cerca estas transformaciones durante los próximos años. Además, advierte sobre el riesgo de abusos y despojos relacionados con la expansión de la propiedad privada en la zona, y sugiere considerar alternativas que prioricen el bienestar de las comunidades locales y la sustentabilidad ambiental, en lugar de concentrar los beneficios en manos de intereses externos.

El último eje, titulado “Conflictos, resistencias y defensa del territorio”, desentraña los múltiples procesos de conflicto, resistencia y defensa territorial que han caracterizado la historia reciente de esta región estratégica de México. Desde finales del siglo XIX hasta la actualidad, dicha región ha sido un laboratorio de transformaciones sociales, políticas y económicas, en el cual la defensa del territorio se erige como una práctica fundamental de supervivencia y autodeterminación. Los capítulos que componen esta sección revelan cómo las comunidades locales han resistido sistemáticamente los embates de políticas de desamortización, proyectos de infraestructura y megaproyectos económicos que amenazan su existencia comunal. Este eje busca visibilizar la agencia de las comunidades, su capacidad de organización y su poten-

cial transformador. El territorio se configura así no como un espacio de derrota, sino como un horizonte de posibilidades, donde la resistencia se convierte en un acto creativo de (re)imaginación social.

El eje comienza con el capítulo de Antonio Montiel, quien se centra en los conflictos agrarios y en la defensa del territorio en Matías Romero Avendaño, Oaxaca, destacando el impacto de las políticas de desamortización y la llegada del ferrocarril en la estructura social y territorial de la región. Desde finales del siglo XIX y principios del XX, la privatización de tierras promovida por el gobierno porfirista afectó a los territorios comunales de los pueblos indígenas, generando tensiones entre comunidades por el uso de la tierra. La construcción de la infraestructura ferroviaria rompió acuerdos locales sobre el uso común de terrenos, lo que llevó a litigios entre municipios y problemas en la tenencia de la tierra; el autor demuestra la intervención del ayuntamiento de Matías Romero en estos conflictos agrarios. Además, reflexiona sobre cómo la búsqueda de integración al mercado internacional y el desarrollo del capitalismo agrario transformaron el territorio, provocando una fragmentación en los límites administrativos. El reparto agrario, aunque contribuyó a una nueva organización social, también generó tensiones continuas sobre el control territorial y la migración de la población, debido a la insostenibilidad agrícola. Este estudio ofrece una perspectiva histórica que explica los conflictos actuales en la región, evidenciando la capacidad del ayuntamiento de Matías Romero como un actor relevante en las dinámicas territoriales contemporáneas.

Siguiendo esta línea de investigación, Gualberto Díaz y Julio Urbina exploran las dinámicas territoriales y la acción colectiva en el contexto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). El Istmo, especialmente en los municipios de Matías Romero y San Blas Atempa, representa un caso emblemático donde se evidencia la tensión entre los megaproyectos de desarrollo impulsados por el Estado y la defensa del territorio por parte de las comunidades locales. Estas organizaciones comunitarias han respondido al CIIT con acciones colectivas

que buscan proteger sus derechos territoriales frente a las transformaciones socioespaciales que promueve el megaproyecto, el cual busca articular los océanos Atlántico y Pacífico bajo una lógica de reactivación económica. A través de un enfoque teórico que integra la geopolítica contemporánea y la teoría de los movimientos sociales, el análisis pone de relieve cómo la Ucizoni y la APIIDTT representan formas de organización en la región. Estas dinámicas son fundamentales no solo para la comprensión del impacto del CIIT en el tejido social y cultural de la región, sino también en el debate más amplio sobre el modelo de desarrollo impuesto por el Estado y sus implicaciones en términos de derechos humanos, sustentabilidad y autonomía. El análisis busca contribuir con una reflexión sobre el establecimiento de canales de comunicación y la participación de las comunidades en los procesos decisionales que afectan su futuro.

Finalmente, cierra esta sección el trabajo de Leopoldo Alafita, quien explora las elecciones federales de 2024 en la región, enfatizando la evolución del movimiento de Morena que, tras el triunfo de Andrés Manuel López Obrador en 2018, marcó el fin de una era política dominada por el PRI y el PAN. El capítulo detalla cómo la oposición, al verse desplazada, intentó sabotear las acciones del gobierno morenista, utilizando estrategias como la “guerra sucia” y la movilización de medios de comunicación para construir narrativas desfavorables sobre los candidatos de la 4T. A pesar de estos esfuerzos, la encuesta aplicada en su investigación mostró un alto nivel de aprobación hacia López Obrador, lo que consolidó el apoyo hacia Morena y sus aliados en las elecciones futuras. Adicionalmente, el autor pone de relieve el panorama de la participación política de las mujeres en México, con un enfoque en la elección de Claudia Sheinbaum como la primera presidenta en la historia del país. El estudio revela una percepción mayoritariamente positiva hacia la democracia, aunque muchos habitantes todavía creen que la corrupción persiste. Estas opiniones reflejan las complejas dinámicas políticas y sociales que marcarán los futuros procesos electorales en

México, y subrayan la necesidad de que los partidos de oposición reevalúen sus estrategias para recuperar la credibilidad y competitividad ante la fuerza del movimiento de Morena.

En suma, esta obra ofrece una mirada integral al Istmo de Tehuantepec, considerando sus infraestructuras, sus transformaciones territoriales y sus luchas por la sustentabilidad. Al articular estos ejes, el libro busca no solo documentar el pasado y el presente de la región, sino también abrir un espacio de reflexión sobre su porvenir, en un contexto de acelerados cambios impulsados por las políticas de desarrollo y la globalización.



LA IMPORTANCIA DE LAS VÍAS  
DE COMUNICACIÓN EN LA CONFIGURACIÓN  
HISTÓRICA DEL TERRITORIO  
EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC



# EL SONIDO DEL AGUA: EL RÍO COATZACOALCOS Y SU IMPORTANCIA EN LA COMUNICACIÓN INTEROCEÁNICA (1523, 1580 Y 1773)<sup>1</sup>

ANA MARÍA SALAZAR VÁZQUEZ

Antes la gente, en la mañana o en la tarde, iba a traer el agua con cántaros. Ahora, donde estaba el río grande solamente crecen mezquites.

ANTONIO SANTOS CISNEROS,  
“Guiigu ró Guizii” (“río grande Tehuantepec”)

## EL ISTMO MEXICANO HOY

EL PRESENTE CAPÍTULO ES UNA BREVE RELECTURA de las primeras fuentes conocidas sobre la perenne idea de abrir un canal interoceánico por el Istmo de Tehuantepec. Dicha intención nació en el siglo XVI, a partir de la inquietud de los colonizadores españoles por encontrar un camino interoceánico que conectara los océanos Atlántico y Pacífico. La idea, a pesar del tiempo, no ha desaparecido; aunque pareciera inconexa con el presente inmediato, en relación con los canales de navegación –contando con los antecedentes del canal de Suez (1869), Panamá (1914), Manchester (1894)<sup>2</sup> y, por supuesto, el Gran Canal de China (siglos XIX-XX)– el tema es técnicamente inquietante. La modificación de los espacios geográficos en función de la economía, de la comunicación y de los impactos ecológicos repercuten sin

- 
- 1 El presente texto es el resultado de las enriquecedoras orientaciones del equipo del Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (PUIIS-CIIT) de la Universidad Veracruzana, a quienes agradezco la invitación para colaborar en su proyecto.
  - 2 Trafford Park de Manchester es un referente de parque industrial, el más grande de Europa y que actualmente también conecta con su canal.

duda en el entorno y, para este caso, resulta paradójica la falta de agua potable en las comunidades que rodean el río Coatzacoalcos y sus afluentes, cuando se consideraba que sus aguas podrían intercomunicar el espacio.

La pasada administración obradorista consideró al Istmo de Tehuantepec un eje de comunicación estratégica, argumento continuado por los actuales gobiernos federal y estatal, y conocido como Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.<sup>3</sup> El interés del gobierno mexicano en este proyecto interoceánico busca, además de dinamizar la región a partir de su posición estratégica, la conexión del ferrocarril interoceánico y de las refinerías de Minatitlán y Dos Bocas con el proyecto del Tren Maya, así como la comunicación entre el puerto de Coatzacoalcos y Palenque, Chiapas y Guatemala, a través de la línea “FA” para el transporte de pasajeros y carga.<sup>4</sup>

El Istmo mexicano es visto como un detonante de la economía nacional pese a las constantes luchas contra los proyectos eólicos, los empleos efímeros que generan y la carencia de estudios de impacto ambiental.<sup>5</sup> El Istmo mexicano alberga actualmente 29 de los 32 parques eólicos ubicados en el país, los cuales han impactado, sin duda, el ecosistema regional, debido a la ausencia de leyes socioambientales para regular su implementación, así como una reglamentación específica que penalice a las empresas privadas y paraestatales que contaminan la región hidrológica del Coatzacoalcos con sus desechos.<sup>6</sup>

---

3 Para el presente artículo consideraré los 79 municipios que forman parte del corredor interoceánico (46 municipios de Oaxaca y 33 de Veracruz).

4 Cuichapa-Las Choapas-Roberto Ayala-Juárez-Teapa-Pino Suárez-Pakal Ná.

5 Se cuenta con los informes gubernamentales de los avances y los resultados del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024, en línea, así como un sinnúmero de fuentes gubernamentales; sin embargo, no hay información específica sobre los ríos y la calidad del agua para las poblaciones involucradas en los proyectos gubernamentales.

6 La superficie es de casi 18 mil kilómetros y presenta un área de 325 kilómetros.

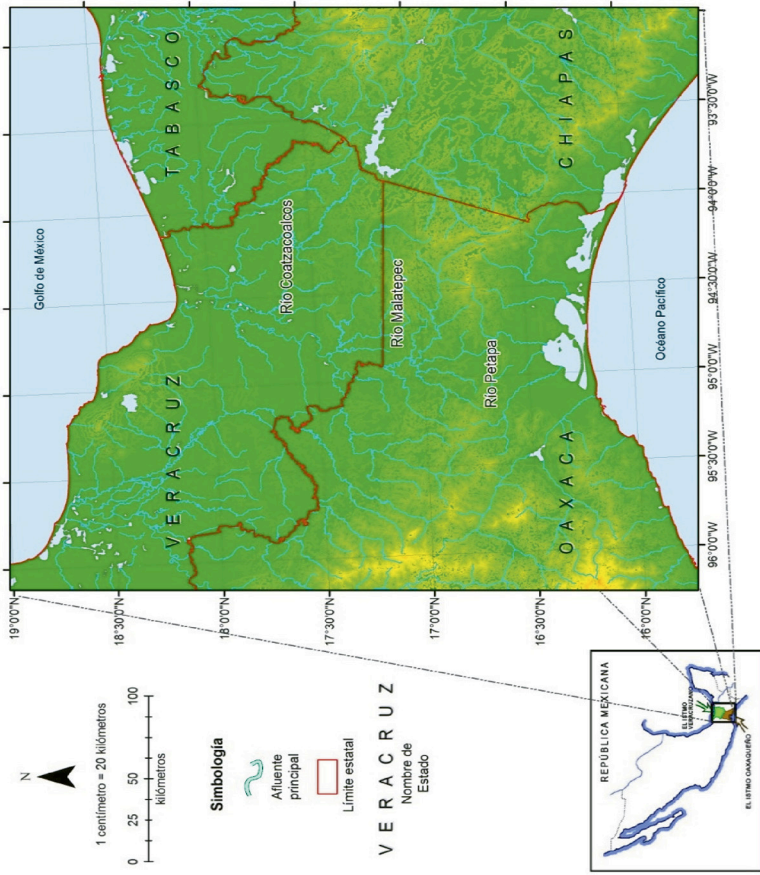


FIGURA 1. El Istmo mexicano.

FUENTE: elaboración propia a partir de Guido Münch, *Etnología del Istmo Veracruzano* (México: UNAM, 1994, p. 17).

Actualmente, el corredor interoceánico está compuesto por 38 municipios: 26 están dentro del Istmo veracruzano; en el estado de Oaxaca se enmarcan dos distritos con 12 municipios, conocidos socioculturalmente como Istmo oaxaqueño y cuya frontera hacia la costa es el Océano Pacífico<sup>7</sup> (Figura 1).

En adelante me referiré al corredor interoceánico en su conjunto como el Istmo mexicano, aunque sabemos que, en ambos territorios existen diferencias no solo geográficas sino también climáticas, económicas, históricas, lingüísticas y culturales, lo que ha llevado a separar el área de estudio en dos partes, a las que se ha denominado, académica y popularmente, “Istmo veracruzano y oaxaqueño”.

## LONGUE DURÉE: LOS RECONOCIMIENTOS DEL ISTMO MEXICANO

La revisión de algunas lecturas sobre el Istmo de Tehuantepec puede ser abrumadora, ya que está llena de fascinantes historias prehispánicas, coloniales, revolucionarias, ecológicas, económicas, sociales, anecdóticas y hasta políticas; sin embargo, existe un punto nodal que siempre

---

7 Los municipios veracruzanos son Acayucan, Agua Dulce, Coatzacoalcos, Cosoleacaque, Chinameca, Las Choapas, Hueyapan de Ocampo, Hidalgotitlán, Isla, Ixhuatlán del Sureste, Jáltipan, Jesús Carranza, Juan Rodríguez Clara, Mecayapan, Minatitlán, Moloacán, Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río, Oluta, Oteapan, Pajapan, Playa Vicente, San Andrés Tuxtla, Santiago Tuxtla, San Juan Evangelista, Sayula de Alemán, Soconusco, Sotapan, Texistepec, Uxpanapa, Tatahuicapan de Juárez y Zaragoza. Hacia el Pacífico (al sur) se localizan Juchitán de Zaragoza, San Juan Guichicovi, San Blas Atempa, San Juan Cotzocón, San Mateo del Mar, Unión Hidalgo, San Juan Mazatlán, Santo Domingo Tehuantepec, Ciudad Ixtepec, Salina Cruz, Asunción Ixtaltepec, Matías Romero Avendaño, Santa María Petapa, Santa María Xadani, El Espinal, Santo Domingo Petapa, Santa María Chimalapa, Guevea de Humboldt, Santiago Lachiguiri, San Dionisio del Mar, San Miguel Chimalapa, San Pedro Comitancillo, Santiago Yaveo, San Lucas Camotlán, San Pedro Huilotepec, San Francisco del Mar, San Francisco Ixhuatán, Santa María Guienagati, Chahuities, Barrio de la Soledad, Santiago Ixcuintepec, Santa María Jalapa del Marqués, San Pedro Huamelula, Santo Domingo Ingenio, San Pedro Tapanatepec, Santiago Laollaga, Magdalena Tequisistlán, Santa María Totolapilla, Magdalena Tlacotepec, Santiago Astata, Santo Domingo Zanatepec, Santo Domingo Chihuitán, Santiago Niltepec, Reforma de Pineda, Santa María Mixtequilla y San Miguel Tenango.

sobresale: el agua. Camino fluvial que nace en la sierra de Niltépec y surca por 325 km, atravesando colinas, lomas, “excelentes pastos” y que desfoga en el Golfo de México y se conoce como río Coatzacoalcos.<sup>8</sup>

Los diversos reconocimientos que se han realizado en relación con la apertura interoceánica permiten entablar, desde la larga duración, una breve reflexión sobre la funcionalidad del río como vehículo *per se* y la idea de la apertura de un canal de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico. Como se ha señalado en líneas anteriores, existen antecedentes de la idea, en los diversos proyectos de comunicación y colonización del Istmo mexicano, que datan de siglos atrás.

En este texto se presenta al lector una relectura de la función del río Coatzacoalcos, a partir de los reconocimientos realizados por Hernán Cortés (1523), Francisco Stroza Gali (1580) y Agustín Crame (1773-1774), referentes obligados sobre la región, ya que sus registros abrieron camino a estudios consecutivos, contribuyendo a la *longue durée* de los reconocimientos posteriores del Istmo: Corral y Aranda en 1777, Ortiz de Ayala en 1823, Juan de Orbegoza en 1825. Sus testimonios son clave para conocer al Istmo como “cuerno de la abundancia”, para colonizar y poblar en el siglo XIX, para contribuir a la recuperación del país a partir de la comunicación férrea y del oro negro en el XX, o bien, como una “prioridad estratégica” para los años 2020-2024, a partir de la identificación de espacios trascendentales para la comunicación entre ambas costas, así como para la explotación de recursos naturales, de acuerdo con los diversos procesos económicos del momento histórico.

## "VIENTOS DEL SUR"

¿Por qué es relevante revisar las fuentes antiguas sobre el canal interoceánico? Al igual que hace más de cinco siglos, para conducir el río

---

8 De acuerdo con Miguel Covarrubias, “Coatzacoalcos proviene de *coatl*, que significa serpiente; *tzacuali*, que quiere decir santuario; y *co*, cuyo significado es lugar de (*El sur de México*, p. 65, México: INEH-UNAM, 2004).

Coatzacoalcos, el cuarto río más caudaloso del país, se tiene que dragar, descolmatar, tunelear y conectar con sus lagunas y arroyos interiores, lo que constituye todo un reto.<sup>9</sup> Desde hace años, el principal río del Istmo mexicano se encuentra dentro de los caudales de agua más contaminados del país, ya que le son arrojados desechos de la industria de gas, metales pesados, fertilizantes y algunos derivados de la industria petrolera y química, entre otras fuentes contaminantes, a los cuales se suman las aguas negras sin tratamiento de las grandes ciudades ubicadas en el corredor interoceánico.<sup>10</sup> Otros tipos de contaminación derivados de la ganadería y de las actividades agrícolas impactan también negativamente a las comunidades pesqueras, agrícolas y artesanales.

De acuerdo con el programa Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), en especial, el proyecto denominado Última Milla,<sup>11</sup> hasta la fecha no se ha realizado un estudio de impacto ambiental de carácter público relacionado con la modernización de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, y con el establecimiento de los polos industriales que se albergarán en el Istmo. Lamentablemente, la regulación del impacto de las aguas negras y su monitoreo en el Istmo mexicano es negligente, y la actual legislación no obliga a que las empresas informen a la autoridad sobre sus aguas residuales o peligrosas, aunque se cuenta, paradójicamente, con el Programa de

---

9 Nace en la sierra Atravesada o sierra de Nilttepec en el estado de Oaxaca y sus principales afluentes son los ríos: Calzadas, Teapa, Gopalapa, Jaltepec, Chalchijapa, Uxpanapa y El Chiquito.

10 Juan Carlos Plata, "No solo Pemex contamina el río Coatzacoalcos: científico de la uv", *Universo*, 17 de julio de 2006. <https://www.uv.mx/universo-hemeroteca/231/infgral/infgral14.htm>. La Universidad Veracruzana cuenta con destacados investigadores y científicos que han realizado estudios de diversa índole, especialmente el equipo del entonces Centro de Ecodesarrollo de esta casa de estudios, grupo que realizó en 1987 una serie llamada Medio Ambiente en Coatzacoalcos, compuesta por 17 volúmenes y que surgió del proyecto general: Evaluación de los Impactos Ambientales y Sociales de la Industria Petrolera en el Sureste y Golfo de México.

11 Consiste en atender las necesidades de servicios a dichos parques industriales, como electricidad, gas natural, fibra óptica, acceso ferroviario y carretero, y, sobre todo, agua.

Ordenamiento Ecológico Regional para la Cuenca Baja del Río Coatzacoalcos.<sup>12</sup>

Es importante comentar que un objetivo del proyecto CIIT es abrir un canal de navegación interoceánico en el Istmo mexicano y establecer terminales fluviales en Nanchital y Jesús Carranza, con la finalidad de completar el comercio interoceánico que pasa por el canal de Panamá.<sup>13</sup>

## LA HISTÓRICA IDEAL DE UN CANAL INTEROCEÁNICO DEL ISTMO MEXICANO

El “cambio de la ruta comercial mundial” para el desarrollo de la economía es una constante en la historia del Istmo mexicano; sin embargo, en la actualidad ha visto su cristalización al poner en operaciones el ferrocarril que une los puertos de Coatzacoalcos con Salina Cruz, a través de 308 kilómetros de camino de fierro, el cual se inauguró en diciembre de 2023.<sup>14</sup> El crecimiento de los 10 polos industriales que forman parte

---

12 En el programa de ordenamiento ecológico citado se asienta que, municipios, gobierno estatal y la Semarnap serán las entidades que analizarán diferentes fuentes de información para la elaboración de un Programa de Ordenamiento Ecológico Regional: “Acuerdo de coordinación que con el objetivo de apoyar técnicamente la formulación y ejecución del Programa de Ordenamiento Ecológico Regional para la Cuenca Baja del Río Coatzacoalcos, suscriben la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, el estado de Veracruz-Llave y los municipios de Acayucan, Agua Dulce, Coatzacoalcos, Cosoleacaque, Chinameca, Hidalgotitlán, Ixhuatlán del Sureste, Jáltipan de Morelos, Las Choapas, Mecayapan, Minatitlán, Moloacán, Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río, Oluta, Oteapan, Pajapan, Sayula de Alemán, Soconusco, Soteapan, Texistepec y Zaragoza, del mismo estado” (*Diario Oficial de la Federación*, 4 de mayo de 2000. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=2062976&fecha=31/12/1969&print=true](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2062976&fecha=31/12/1969&print=true)).

13 Yadira Paredes, “Más de 300 mdd se invertirán en el proyecto Vientos del Sur”, *Lima Franco, El Heraldo de Xalapa*, 29 de marzo de 2023. <https://heraldodexalapa.com.mx/xalapa/79710-mas-de-300-mdd-se-invertiran-en-proyecto-vientos-del-sur-lima-franco.html>

14 Conocido como la “Línea Z”, el Ferrocarril Interoceánico tiene 10 estaciones: Coatzacoalcos, Jáltipan de Morelos, Medias Aguas, Jesús Carranza, Donají, Mogoñé, Matías Romero, Chivela, Ixtepec y Salina Cruz. Además, es necesario mencionar un antecedente inmediato, la carretera Panamericana, especialmente el tramo Oaxaca-Juchitán (1942-1947) y la carretera transístmica que unió Coatzacoalcos con Salina Cruz (1946-1958). Refiero además a la apertura del ferrocarril de

del proyecto CIIT complementa el ambicioso proyecto de infraestructura gubernamental,<sup>15</sup> siendo la última pieza la apertura interoceánica a través de un canal navegable.

Como ya se ha mencionado, el proyecto es de larga duración por la posición geográfica estratégica del Istmo, lo que ha validado la eterna tesis de ser “incuestionables las ventajas que encuentran las naciones en establecer vías de comunicación por agua y por caminos carreteros donde estas no son practicables”,<sup>16</sup> lo que es evidente coadyuvaría en el desarrollo del país y la región latinoamericana. La idea de establecer una vía complementaria al canal de Panamá como alternativa para el comercio mundial<sup>17</sup> no es nueva, nació desde las travesías y expediciones colombinas.

Es conveniente recordar que, ya desde la época prehispánica, el Istmo fue un punto estratégico de comunicación donde se desarrolló una amplia red comercial por los caminos fluviales y terrestres, y en el cual se formó un enorme complejo comercial, sustentado en el intercambio de mercaderías locales y rituales,<sup>18</sup> productos agrícolas y, por supuesto, la pesca. Dichas actividades propiciaron que confluyera también un mosaico interétnico, gracias a las migraciones, comunicación fluvial y de cabotaje, que motivó la expansión de costumbres e idiomas característicos de Mesoamérica. Fue además el punto de convergencia en las rutas mercantiles que conectaban con los pueblos del Altiplano Central, las tierras mayas altas (Chiapas y el Soconusco) y las tierras mayas bajas (península de Yucatán), ubicadas al sur. Convergieron en este espacio dos grupos de

---

Tehuantepec (1907), tema que se desarrolla con más detalle en el capítulo de autoría de Marcela Valdivieso, en el presente volumen.

15 En los estados de Veracruz y Oaxaca se planifica el establecimiento en Coatzacoalcos I y II, San Blas Atempa, Santa María Mixtequilla, Asunción Ixtaltepec, Ciudad Ixtepec, Matías Romero Avendaño, San Juan Evangelista y Texistepec.

16 Juan Orbegozo, “Resultado del reconocimiento hecho en el Istmo de Tehuantepec de orden del Supremo Gobierno”, *Boletín del Instituto Nacional de Geografía y Estadística de la República Mexicana*, 1 (1839): 30-43.

17 Aitor Sáenz, “Corredor Interoceánico: gran obra de infraestructura no exenta de polémicas”, *DW Noticias*, 5 de marzo de 2024. <https://www.youtube.com/watch?v=XNyjEiiz6-M>

18 Plumas, escudos, jícaras, tecomanes, copal, cacao y piedras como obsidiana y jadeíta, entre muchos otros.

comerciantes prehispánicos del Postclásico Tardío: pochtecas y ppolom,<sup>19</sup> quienes mantuvieron centros de intercambio mercantil en el puerto de Xicalango (Tabasco), el cual poseía una amplia tradición comercial.<sup>20</sup> Chapman señaló la amplitud del sistema comercial de la región al incluir al río Coatzacoalcos y su desembocadura como parte de un sistema comercial que llegaba hasta Laguna de Términos, Campeche.<sup>21</sup>

Sobre los caminos y comunicaciones del Istmo en la época colonial existe suficiente bibliografía,<sup>22</sup> aunque se requieren más investigaciones interdisciplinarias que reconstruyan el Istmo mexicano a partir de mapas, ya que arrojarían pistas en torno a los caminos dispersos y rutas alternas, especialmente el río Coatzacoalcos y sus afluentes. Suponemos que, en su mayoría, los caminos al interior del Istmo se perdieron, mientras que otros se convirtieron en caminos reales.<sup>23</sup>

## EL RÍO COATZACOALCOS EN LA CUARTA CARTA DE RELACIÓN DE CORTÉS

A medida que se dio del avance de Cortés y sus soldados, la localización del paso interoceánico fue, además de su premisa, su obsesión. La

- 
- 19 Eran mercaderes profesionales los pochtecas, de origen azteca, provenientes del altiplano central, y los ppolom, de origen maya, provenientes de las tierras mayas del sur.
  - 20 José Velasco Toro y Ana María Salazar Vázquez, “Comercio de larga distancia y articulación regional”, *Etnografía de los confines. Andanzas de Anne Chapman*, p. 109, México: INAH-UNAM, 2007.
  - 21 Ann Chapman, “Puertos de comercio en las civilizaciones azteca y maya”, *Comercio y mercado en los imperios antiguos*, Barcelona: Editorial Labor, 1976, pp. 185-186.
  - 22 Solo cito algunos, pero hay muchos más: Chantal Cramaussel, *Rutas de la Nueva España*, México: El Colegio de Michoacán, 2006; Ann Chapman, *op. cit.*; Álvaro Alcántara López, “Intenso como el rumor del agua: las escalas de la navegación y la investigación histórica en los mares y ríos del seno mexicano”, *Cabotajes novohispanos, espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España*, pp. [67]-100, México: UNAM, 2021.
  - 23 Hubo un gran número de caminos que continuaron utilizándose para llegar al Altiplano. Hacia 1599, los habitantes de Mecatepec hacían señalamientos de que, de congregarse otros pueblos en su jurisdicción, los caminos se perderían si no se utilizaban; asimismo, que gracias a las lluvias, las vegetaciones de los montes crecían.

*Cuarta Carta de Relación*, escrita por el extremeño en 1520, da cuenta de ello, especialmente el dibujo de “un río muy grande” conocido como Guazacoalco, que le fue presentado en un paño. Lo mandó a recorrer para descubrir que, lamentablemente para él y sus soldados, el río explorado no era un “estrecho secreto”, como lo denominó el conquistador, pero le alivió saber que tenía afluentes que conducían al mar del sur; Cortés siguió con la esperanza de ubicar un canal interoceánico. La cercanía con la boca barra lo llevó a fundar, en la margen izquierda del río, la villa del Espíritu Santo, en 1521.<sup>24</sup> Atravesar los ríos desde la Villa del Espíritu Santo hacia los pueblos de Tumulán y Agualulco era peligroso, especialmente durante la temporada de lluvias; no pudieron trasladarse en canoas, por lo que debieron construir un puente que tenía “novecientos treinta y cuatro pasos.”<sup>25</sup> ¿Cómo Cortés aprovechó el río Coatzacoalcos para transportar cañones, anclas y diversos suministros hacia la Villa de Tehuantepec?<sup>26</sup> Pese a no encontrar un canal navegable, sí pudo abrir un camino o retomar el ya existente; podemos suponer que los mismos vasallos de Moctezuma le mostraron el paso.<sup>27</sup> Cortés había logrado el “redescubrimiento” oficial del paso interoceánico con dos variables, una por agua y otra terrestre. La principal, una ruta flu-

---

24 Hernán Cortés, *Cartas de Relación: Cuarta Carta de Relación*, pp. 175-176. Muchas fuentes señalan como fundador de la Villa del Espíritu Santo a Gonzalo de Sandoval, mismas que parten de la obra escrita por Bernal Díaz del Castillo, *Historia de la Conquista de la Nueva España*, p. 393, México: Porrúa, 1992.

25 Hernán Cortés, *Cartas de Relación: Quinta Carta de Relación*, p. 223. Esta carta está fechada en el mes de septiembre, por lo que es posible que el sur de Veracruz, para ese periodo, estuviera inmerso en temporada de lluvias y huracanes (junio a noviembre). Con la llegada en 1522 de Pedro de Alvarado, a la mar del sur, y por la marcha a Honduras de Cristóbal de Olid, Cortés había concluido que el estrecho que tanto había buscado no existía.

26 Aunque para 1528 se había proclamado que los indios no fueran utilizados para transportar cargamentos más de media legua tierra adentro a partir de los puertos marítimos, es claro que los indígenas fueron utilizados para estas maniobras. En 1535 ya estaba en operaciones el astillero El Carbón, cerca de la Villa de Tehuantepec.

27 Andrés Uridaneta, *Derrotero (1561)*. *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*, p. 100, Madrid: Real Academia de Historia, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1886.

vial, remontando el Coatzacoalcos hacia Ututatepeque, complementada por un camino terrestre hacia Tehuantepec y los pueblos huaves de la laguna de Tehuantepec, así como con Soconusco y Guatemala.<sup>28</sup> Sin embargo, la ruta vino a menos cuando el colonizador, su principal promotor y beneficiario, regresó a Europa. Se sumaron otros factores: la entrada en funciones de la Real Audiencia primero y, después, la Casa de Contratación de Sevilla que reguló el comercio y la navegación oficialmente entre la península y la Nueva España. Además, se impulsó el comercio en la ruta entre Manila y Acapulco o San Blas. La ruta interoceánica fue entonces sacada del radar inmediato de las autoridades virreinales.

Sin embargo, hacia el interior el camino interoceánico en esta región húmeda y caliente seguramente se mantuvo, aunque no en la misma forma y con el mismo interés que Cortés le prestó, pues desde la época precortesiana se conocía la ruta entre ambos océanos.

Lo que es importante de esta “hazaña” de Cortés fue el carácter “funcional” que le permitió hacer del río un vehículo para atravesar una parte del Istmo, lo que fue un paso estratégico en la consolidación de sus descubrimientos hacia el mar del sur. La travesía desde Veracruz hacia la barra del río Coatzacoalcos era *per se* tormentosa, por las condiciones climáticas en los desembarcos, máxime cuando los vientos no favorecían, lo que ha quedado manifiesto en múltiples textos de viajeros. Debido a la escasa profundidad de la barra del río, debían desembarcar de sus majestuosas y colosales naves trasatlánticas a canoas hechas de un solo tronco, piraguas o a pequeños vapores de acuerdo con la circunstancia histórica, para conducirse a través del río, entre la selva tropical hacia las entrañas del Istmo.<sup>29</sup>

---

28 Cortés armó en Tehuantepec las naos Santa Águeda, San Lázaro y Santo Tomás (1535), que utilizó en sus expediciones en torno al mar del sur.

29 Hernán Cortés, *Cartas de Relación: Quinta Carta de Relación*, *op. cit.*; Hippolite Maison y Charles Debouchet, *La colonización francesa en Coatzacoalcos*, México: Universidad Veracruzana, 1986; Pierre Charpenne, *Mi viaje a México o el colono del Coatzacoalcos*, México: Conaculta-Fonca, 2000; Charles Brasseur de Bourbourg,

En la serpenteante corriente del Coatzacoalcos, los indígenas y viajeros navegaban a contracorriente; remontaban gracias a la destreza y habilidad de quien estuviera el mando del transporte –generalmente indígenas– que sorteaba las orillas pobladas de caimanes, por las aguas dulces, los pantanos y manglares<sup>30</sup> después de que el marqués del Valle explotara la selva tropical en su beneficio;<sup>31</sup> sin embargo, el camino interoceánico seguramente era conocido por la población nativa.

Había carencia de información por parte de las autoridades virreinales y peninsulares, especialmente sobre las riquezas naturales del territorio. Daba la impresión de ser un espacio muy grande, pero no se tenía una idea exacta de sus riquezas y era necesario contar con una herramienta que unificara toda la masa informativa que se encontraba dispersa. Por ello, se requería, para el mejor control administrativo, llevar a cabo investigaciones que condujeran al mejor conocimiento del espacio de la Nueva España.

## LAS RELACIONES GEOGRÁFICAS Y LA CARTA NÁUTICA DE GALI

A finales del siglo XVI, correspondió a Juan López de Velasco, cosmógrafo y cronista real,<sup>32</sup> elaborar un cuestionario que uniformara la información requerida, el cual se tituló *Relaciones topográficas de los*

---

*Viaje por el Istmo de Tehuantepec: 1859-1860*, México: SEP, 1986; Ana Rosa Suárez Arguello, Comer, dormir y divertirse en el camino de Tehuantepec entre 1858 y 1860, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 64: 116-138. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-719X2016000200116&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-719X2016000200116&lng=es&tlng=es)

30 Universidad Veracruzana, Centro de Ecodesarrollo. *Proyecto general: Evaluación de los impactos ambientales y sociales de la industria petrolera en el sureste y Golfo de México*, México: Universidad Veracruzana, 1987; vol. III: Petróleo y manglar; vol. V. La riqueza del pantano; vol. XII. El pantano: una riqueza que se destruye; Edith Escalón y Alma Espinosa, “FISPA UV, semilla de un bosque de manglar para el sur de Veracruz”, *Universo*, 3 de abril de 2006; “Peligran manglares”, *El Heraldo de Coatzacoalcos*, 27 de julio de 2023. <https://heraldodecoatzacoalcos.com.mx/coatzacoalcos/91106-peligran-manglares.html>

31 Max L. Moorhead, “Hernán Cortés and the Tehuantepec Passage”, *The Hispanic American Review*, 29, vol. 3, (1949): 370-379. <https://doi.org/10.2307/2508457>

32 Juan López de Velasco (1530-1578) fue nombrado cosmógrafo y cronista de Indias en 1574.

*pueblos de España*, popularmente llamadas *Relaciones geográficas*, que constó de 50 preguntas. Los cuadernillos impresos fueron enviados a las colonias españolas en América, entre 1577 y 1586. Con las respuestas se esperaba que las dudas sobre los territorios y sus riquezas naturales comenzaran a disiparse. Para el caso del Istmo mexicano, la información que aportaron las *Relaciones geográficas* es indiscutible; actualmente se han localizado dos expedientes y tres mapas.<sup>33</sup>

Para el caso que nos ocupa nos centraremos en la relación de la Villa del Espíritu Santo, especialmente en la descripción del río Coatzacoalcos.<sup>34</sup> Dicha relación fue levantada por el alcalde mayor, Suero de Cangas y Quiñones, en compañía de Diego Basurto, alcalde ordinario<sup>35</sup> de esa villa, junto con Juan Martín de Valencia y Gonzalo Hernández Alconohel, vecinos regidores de esa localidad. Ellos dieron las respuestas y levantaron la información de la *Relación*, de acuerdo con la instrucción de Juan López de Velasco en 1580.<sup>36</sup> Un mapa náutico del río Coatzacoalcos acompaña la correspondencia, realizado por el experto marino Francisco Stroza Gali o Francisco Gali,<sup>37</sup> quien formaba parte

33 Descripción de la Villa del Espíritu Santo (manuscrito), 1580; Descripción de la Villa de Tehuantepec y su Provincia con todas sus cabeceras y pueblos a ellas sujetos, que es en la Nueva España de las Indias del Mar Océano (manuscrito), 1580.

34 El río Coatzacoalcos tiene 325 km de longitud y una cuenca de 17 369 km<sup>2</sup>. Discurre en dirección oeste; en su recorrido recoge las aguas de los ríos Jaltepec, Chalchijjipan, Chiquito, Uxpanapa y Calzadas. Desemboca en el Golfo de México, latitud 18° 09'04".

35 Los alcaldes ordinarios eran dos funcionarios elegidos por los regidores el primer día de enero de cada año. Esta elección debía hacerse entre los vecinos y naturales de la ciudad. Como en el caso de los regidores –al menos en teoría–, se debía preferir a los primeros pobladores y sus descendientes; se les denominaba alcalde de primer voto y alcalde de segundo voto.

36 Después de 1530, los gobernadores de la Nueva España nombraron funcionarios que llevaban el título de “teniente de gobernador” o “alcalde mayor”. A mediados de 1520 había tenientes residentes en Espíritu Santo, entre otros lugares. A partir de 1550, el alcalde mayor fue también corregidor de algunos pueblos que habían pasado a ser controlados por la Corona. Al respecto, véase a Peter Gerhard, *Geografía Histórica de la Nueva España*, pp. 141-142, México: UNAM, 1972.

37 Navegante, cosmógrafo y cartógrafo (1539-1591). El mapa de la costa de Tehuantepec no se encuentra firmado. De acuerdo con el análisis de grafía, realizado por Barbara Mundy, Gali “parece haber creado este tercer mapa sin firmar, después de cruzar la región de Tehuantepec a través del río Coatzacoalcos” (Barbara Mundy,

de la expedición encabezada por el virrey Moya, que buscó descubrir un puerto seguro en la costa de California y la relación entre Asia y el Nuevo Mundo.

En su camino hacia Acapulco, Gali se detuvo en Coatzacoalcos y pudo ayudar a los alcaldes mayores de Tlacotalpan y de la Villa del Espíritu Santo a complementar los cuestionarios, especialmente las preguntas 19 y 20:

19. El río o ríos principales que pasaren por cerca, y que tanto apartados de él y a qué parte, y qué tan caudalosos son: y, si hubiere qué saber, alguna cosa notable de sus nacimientos, aguas, huertas y aprovechamiento de sus riberas, y si hay en ellas, o podría, haber algunos regadíos que fuesen de importancia.

20. Los lagos, lagunas o fuentes señaladas que hubiere en los términos de los pueblos, con las cosas notables que hubiere en ellos.

Es evidente que, en la carta náutica que acompaña la relación de la Villa del Espíritu Santo, sobresale el río Coatzacoalcos; además se cita a 76 pueblos,<sup>38</sup> mas no se ven dibujados todos. La carta lleva por nombre:

---

*The Mapping of the New Spain. Indigenous Cartography and the maps of the Relaciones Geográficas*, p. 52, Chicago: The University of Chicago Press, 1996. Hasta el siglo XVI, era el único “científico” que conocía las costas del Istmo mexicano por medio de las cartas náuticas de los ríos de Coatzacoalcos y Tlacotalpan, así como las costas de Tehuantepec.

38 A lo largo del desarrollo de las respuestas de la relación del Espíritu Santo, el alcalde mayor, Suero de Cangas, asentó en la respuesta de la pregunta 5 que eran 76 pueblos. Más adelante, en la respuesta a la pregunta 12, nombra a los pueblos, pero indica “sesenta y tantos pueblos”, alcanzando a citar, solamente por nombre, a 68: Huitlan, Ataco, Ixhuatlan, Cempoala, Olihuan, Milpantzingo, Tonalá, Gozoliacaque, Ocoapa, Ixtitlán, Pechucalco, Tecuaminuacan, Apazapa, Tapancoapa, Chiquihuaca, Caxhuacan, San Pedro, Cuixtatan, Chininiapa, Suchititlan, Acalapa, Milhuacan, Taquilapa, Puscatlan, Tacuitalpan, Citlalapa, Teocalco, Oteapa, Huastepeque, Quezaltepeque, Quezalapa, Xoteapa, Ocotlan, Ocelotepeque, Tenantitlan, Chalhuacan, Guachapa, Zapotlanzingo, Mixtan, Chinameca, Tilzapopa, Miauatlan, Tlapalan, Monzapa, Ocaltiba, Chacalapa, Teticpac, Oluta, Tecistepeque, Mazatlan, Zayoltepeque, Acayuca, Zolcuatla, Iztacchacalapa, Soconusco,

Verdadera descripción de la entrada del Río de Coatzacoalco, y de la subida del dicho río hasta Utatepeque, que es en la provincia de Tehuantepeque, situado bien y fielmente en su altura de latitud septentrión y longitud occidental, por mí, Francisco Stroza Gali, por mandado del ilustre señor Suero de Cangas, Alcalde Mayor por su Magestad de la provincia de Coatzacoalco (*Relación de la Villa del Espíritu Santo*, 1580: f. 1).

La representación manuscrita con el protagonismo del río Coatzacoalcos ilustra la necesidad de buscar un canal interoceánico natural o alguna alternativa que permitiera navegar al mar del sur. Se resalta la costa bien dibujada, con las posibles “entradas” al río, y se representan tres barras de la costa del Golfo, a partir del río Coatzacoalcos: la barra de la laguna de Minzapa, la boca del río de Goatzacoalcos y la boca de Tonalá (Figura 2). El autor y sus colaboradores (a los que no cita) no consideraron importantes dibujar (o así parece) aquellos ríos que confluían al cauce principal, lo que da la impresión de que se pensaba en el cauce primario del Coatzacoalcos para realizar un camino interoceánico.<sup>39</sup>

No existe evidencia de que Gali recorriera todo el río, o de los días en los que realizó su viaje, aunque la *Relación de la Villa del Espíritu Santo* se fechó en abril de 1580. En febrero de ese mismo año, Gali había elaborado un mapa de Tlacotalpan para acompañar la *Relación*, por lo que se sabe que conocía esta parte de la costa del Golfo. El mapa de Coatzacoalcos arroja información con respecto de las profundidades de

---

Aguataco, Oztopa, Quila, Mulapa, Xoteapa, Mecayapa, Oztucan, Chicuytlan, Mechuacan, San Francisco Minzapa, Santiago Minzapa, Zapotitlan y Cuazontlan.

39 Es importante citar el trabajo de M. Morato-Moreno y J. M. Gentil-Baldrich, *The Map of the Coatzacoalcos River (1580): the First Cartography of the Isthmus of Tehuantepec*, *The Cartographic Journal*, 59 (3), 2022: 167-186. <https://doi.org/10.1080/00087041.2021.1995126>; quienes realizan un estudio a partir de los registros cartográficos de Gali del mapa más antiguo del río Coatzacoalcos, utilizando los programas de Cad-Earth y AutoCad. El mapa que acompaña a la *Relación Geográfica de Tlacotalpan*, también es de Gali, aunque no se cuenta con un estudio reciente en materia geográfica (*The Map of Tlacotalpa by Francisco Gali, 1580: an Early Example of a Local Coastal Chart in Spanish America*. *The Cartographic Journal*, 55(1), 3-15. <https://doi.org/10.1080/00087041.2017.1323152>

las barras citadas y señala los bancos de arena que dificultarían la navegación y serían los responsables del encallamiento de los barcos en el siglo XIX (1828 y 1834).<sup>40</sup>

Se sabía que al finalizar la temporada de lluvias, y en la transición entre una estación y otra, algunos pantanos y ríos desaparecían, pero no se marcan en la carta de Gali.



FIGURA 2. Fragmento de la costa de Coatzacoalcos, 1580.

FUENTE: fragmento tomado de la “Verdadera descripción de la entrada del Río de Coatzacoalco...”. *Descripción de la Villa del Espíritu Santo* (Universidad de Texas, Biblioteca Nettie Lee Benson, col. Joaquín García Icazbalceta, JGI, XXIV-2).

La comunicación marcada en el mapa de Gali “sugiere” una ruta a través del río, quizá Utututepec (Puerto Nuevo) (Figura 3) y posteriormente el viaje debía realizarse vía terrestre, hasta la otra costa, en Tehuantepec. El río principal y sus afluentes eran considerados la vía para unir los dos océanos.<sup>41</sup> La comunicación que se había desarrollado

40 Hippolitte Maison y Charles Debouchet, *La colonización francesa en Coatzacoalcos*, pp. 16-46, México: Universidad Veracruzana, 1982.

41 Hippolitte Maison y Charles Debouchet, *La colonización francesa en Coatzacoalcos*, p. 27.

desde la época prehispánica tenía como punto nodal el puerto interior de Ututatepeque, donde introducían diversas mercancías para conducir las hacia Tehuantepec, Soconusco y Guatemala. Caminos que quizás fueron ampliados para el tránsito de caballos, recuas de mulas y ganado, mientras otros seguramente desaparecieron por el clima tropical, así como por la falta de mantenimiento y uso.



FIGURA 3. De Ututatepeque (Puerto Viejo).

FUENTE: Fragmento tomado de la “Verdadera descripción de la entrada del Río de Coatzacoalco...”. *Descripción de la Villa del Espíritu Santo* por el alcalde mayor Suero de Cangas, 29 de abril de 1580 (Universidad de Texas, Biblioteca Nettie Lee Benson, col. Joaquín García Icazbalceta, JGI, XXIV-2).

En el mapa de Gali, el alcalde Suero de Cangas no “sugiere colocar” los pueblos indígenas que menciona en el *corpus* de la *Relación de la Villa del Espíritu Santo*, a pesar de reunir a los “indios más antiguos naturales de la provincia”, ni se asientan las distancias entre unos y otros. Da la impresión de que no realizaron un recorrido *in situ*, sino que quizás la relación geográfica de la Villa del Espíritu Santo fue contestada a partir de las fuentes orales para intentar completar las respuestas requeridas del cuestionario. Se asentaron solo cuatro pueblos: Guazacoalco, Gualtepeque, Guytan y Miztan. Es menester mencionar también que, en aquel momento, había poblaciones que apenas llegaban a los diez habi-

tantes, otras eran temporales y no están asentadas en las estadísticas tributarias y otras desaparecieron a causa de las inundaciones.<sup>42</sup>

En resumen, las poblaciones de la Villa del Espíritu Santo en 1580 no fueron consideradas relevantes para integrarlas en la carta náutica del río Coatzacoalcos, pues esta solo refiere a lo que era más importante para el cosmógrafo: el río principal, los raudales y el contorno de la boca barra, así como la costa. Stroza Gali se centró en la longitud del zigzagante río de Coatzacoalcos, marcando los 18 raudales que lo componían. Podemos ver en el mapa que la ruta hacia Ututatepeque resultaba muy accidentada, por lo que Gali trazó otro paso que dibuja y nombra como Puerto Nuevo. Tomando esta nueva ruta, la navegación por el río principal conectaba con un camino en tierra firme, hacia la mar del sur y esta maniobra les permitía evitar los raudales que representaban más tiempo en la comunicación. Estos raudales además hacían la navegación “peligrosa” y fueron referidos años después por Humboldt.<sup>43</sup> Como Gali visitó la región entre marzo y abril, meses en los que se reduce el caudal de los afluentes, podría decirse que no conoció la magnitud del cauce principal durante los meses de mayo a septiembre, cuando la población debía afrontar diversos eventos climatológicos como huracanes, lluvias torrenciales, fuertes vientos, etc., que se presentaban en el área de influencia del río.

La explotación del bosque tropical del Istmo mexicano, uno de los primeros procesos modernizadores en las márgenes del Coatzacoalcos, requirió como vía de comunicación principal el cauce de sus ríos para el transporte de caobas, cedros, encinos, etc. Los pantanos, las lagunas, los esteros y algunas montañas de la sierra Atravesada, fueron conside-

---

42 Seguramente los pocos habitantes que sobrevivieron a las epidemias, como el *matlazáhuatl*, especialmente la de 1576, y a las reducciones de los poblados indígenas del siglo XVI, continuaban utilizando la comunicación interoceánica. Los rescates arqueológicos recientes dan cuenta de ello.

43 Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, p. 469, México: Porrúa, 1991.

radas como “lomas frecuentes, pero no muy altas”, ya que permitían mantener una comunicación fluvial óptima y rápida.

La *Relación de la Villa del Espíritu Santo*, junto con el mapa del río Coatzacoalcos que le acompañaba, permanecieron, seguramente, entre varios expedientes de la época, como muchos documentos coloniales que surcaron el Atlántico y llegaron finalmente a la península, o bien se integraron en los archivos del Virreinato.<sup>44</sup>

Mientras eso sucedía se desarrollaron nuevos procesos económicos, en los cuales los ríos fueron instrumentos de las políticas de desarrollo. Por ejemplo, la explotación ganadera aprovechó los llanos “desiertos” ante el colapso demográfico de los márgenes del Coatzacoalcos, originó estancias y hatos ganaderos que impactaron en el ecosistema mesoamericano. Es importante mencionar el papel fundamental que representaron los caminos fluviales y la fertilidad del suelo para la producción ganadera. La región del Coatzacoalcos, especialmente las llanuras de Acayucan, se caracterizó por ser la principal ruta de comunicación con el puerto de Veracruz y el Altiplano, gracias a su comunicación fluvial a través del río San Juan. El terreno caliente favoreció la introducción y reproducción de ganado vacuno y caballar, especialmente concentrando los terrenos y producción en manos de familias como Franyuti, Ortiz, Jara, Terán y Quintero, quienes por su notable producción sobresalieron como dueños de grandes haciendas y hatos ganaderos en el siglo XIX.

De la misma manera, la economía de plantación progresó por la presencia del agua y el medio ambiente: el cultivo del cacao, del algodón en capullo –con que se elaboraban mantas, manteles, enaguas y camisas, que se comercializaban en el altiplano–, y del ixlte, cuyo mercado se expandió durante el siglo y abrió un gran mercado en el siglo XVIII. Se

---

44 Los cuestionarios impresos se agotaron por lo extensa que resultó ser la Nueva España, también quizás por el desinterés de algunas autoridades; además, muchos no vieron necesario contestarlo en forma inmediata; por ello, en algunos casos fueron entregados mucho después.

cultivaban también maíz y frijol y se recolectaban miel, sal y diversos frutos.<sup>45</sup> La mayoría de los productos agrícolas o manufacturas, incluso reses, mulas y caballos semisalvajes, eran transportados a través de los ríos, y conforme a su necesidad usaban algunos de los caminos conocidos: Acayucan, Chinameca hacia Ututatepeque, entretejiendo rutas y vías fluviales entre ambas costas, y otras veces se dirigían hacia Tabasco, vía los Ahualulcos, o hacia Guatemala a partir del camino por Santa María Chimalapa, San Miguel y Santiago Niltepec.

La población era escasa y dispersa; el litoral entre Alvarado y Coatzacoalcos estaba casi desierto.<sup>46</sup> La mayoría de los habitantes se concentraba en lugares como Acayucan, Jáltipan y Cosoleacaque, misma que fue mudándose tierra adentro, para resguardarse de los asaltos de piratas y bucaneros, quienes aprovechaban sus incursiones en tierra para robar carne, recursos forestales y productos agrícolas, entre otros insumos, además de utilizar la geografía del lugar para esconderse entre los arroyuelos del Coatzacoalcos, del Uxpanapa y del Tonalá.

Las poblaciones locales, compuestas por pocas familias, aprovechaban el ecosistema compuesto por lagunas, esteros e islas interiores, así como los caminos de agua para la comunicación, mismos afluentes que utilizaban para proveerse de insumos y mantener el comercio de cabotaje. Eran los ríos, además, vías para la trashumancia de las poblaciones.<sup>47</sup>

Más al sur permanecían los pueblos de los Agualulcos,<sup>48</sup> sobrevivientes de la reducción de poblaciones indígenas y que, en época de lluvias se encontraban anegados y aislados, tanto de Coatzacoalcos como

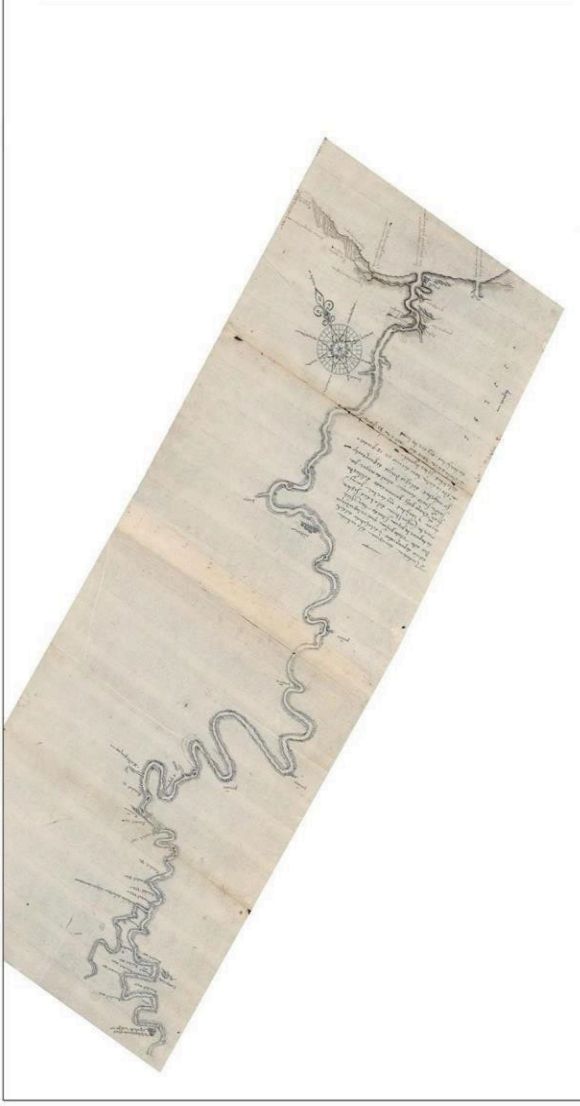
---

45 Eric Leonard y Emilia Velásquez (coords.), *El sotavento veracruzano: procesos sociales y dinámicas territoriales*, México: CIESAS, IRD, 2000; Álvaro Alcántara López, *Gobernar en familia: disidencia, poder familiar y vida social en la provincia de Acayucan, 1750-1802*, México: Bonilla Artigas, Editores, 2019.

46 Alejandro de Humboldt, *op. cit.*, p. 289.

47 Álvaro Alcántara, "Un imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795 (dossier)". *Illes i imperis*, 18 (2018): 77-104. <https://raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/20.8050.02.4>

48 Mecatepec, Huimanguillo, San Francisco Ocuapan y Tecuaminoacan.



**Mapa del río Coatzacoalcos**  
**Cartografía actualizada**

Año del original: 1580

Referencias: Descripción de la Villa del Espíritu Santo por el alcalde mayor Suero de Cangas, 29 de abril de 1580. Universidad de Texas. Biblioteca Nettie Lee Benson. [http://www.joaquin-garcia-icazbalceta.net/XXIV-2](#)

"Verdadera descripción de la entrada del río de Guazacoalcos en la provincia de Tehuantepec. Situado bien y firmemente con su curso de aguas septentrional con el mar del Sur por el Puerto de Cangas, alcalde mayor de su majestad de la provincia de Guazacoalcos. Esta la dicha boca del río en 18 grados de latitud septentrional. Esta la dicha boca del río en 77 grados de longitud occidental"

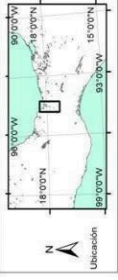


FIGURA 4. Verdadera descripción de la entrada del Río de Coatzacoalcos.  
 FUENTE: Fragmento tomado de la "Verdadera descripción de la entrada del Río de Coatzacoalcos...". Descripción de la Villa del Espíritu Santo por el alcalde mayor Suero de Cangas, 29 de abril de 1580 (Universidad de Texas, Biblioteca Nettie Lee Benson, col. Joaquín García Icazbalceta, JGI, XXIV-2).

de Tabasco; otras localidades, como la Villa del Espíritu Santo, habían sido abandonadas “por los continuos saqueos, con los que la hostigaron [los piratas] el siglo pasado.”<sup>49</sup>

Las poblaciones aumentaron la superficie de cultivos, como fue el caso de la desviación del cauce del río Mezcalapa, gracias a la construcción de canales en épocas de secas,<sup>50</sup> pero con la llegada de la época de lluvias la inundaciones eran asunto recurrente, manteniendo anegadas poblaciones enteras; algunas sufrían la pérdida de sus cultivos y otras de su ganado, hechos que, sin duda, reforzaron la reputación del río Coatzacoalcos como un caudal impetuoso hasta entrado el siglo XIX. Se consideraba, incluso, utilizar otro camino desde Guichicovi a Veracruz, evitando el embarcadero del río Coatzacoalcos, por el temor a exponer las canoas a los vientos.<sup>51</sup> Se tenía conocimiento de la interconexión entre los caminos de agua en 1523 con Cortés y fue veladamente sugerida por Gali en 1580 al presentar el río en su carta náutica, como principal y único protagonista, abonando a la idea de la vía interoceánica hacia la mar del sur.

## LOS MAPAS DE 1707

La quimera del paso interoceánico por el Istmo novohispano fue retomada, años después, como un antecedente administrativo y defensivo,

---

49 “Ystmo de Tecoantepeque y curso del Río de Goazacoalcos”, *Pares, Portal de Archivos Españoles*. <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21161>

50 Florentino Cruz Martínez, *San Felipe Cuezalyacac: Mirada de Cojolites*, México: H. Ayuntamiento Constitucional de Cosoleacaque, 2017. Los piratas tampoco se salvaron de la furia de los vientos ni de las inundaciones causadas por el Coatzacoalcos, puede verse el texto de William Dampier, *Dos viajes a Campeche*: (con el facsímil de la edición inglesa de 1705), p. 275, México: Miguel Ángel Porrúa, 2004 y Antonio García de León, *Tierra Constitucional de Cosoleacaque*, 2017. Asimismo, Antonio García de León, *Tierra adentro, mar afuera: el puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, p. 405, México: FCE, Universidad Veracruzana, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, 2011.

51 Alejandro de Humboldt, p. 470.

gracias a sucesos como las guerras de España con Inglaterra,<sup>52</sup> la pérdida de Jamaica (1655-1660), la firma del tratado de Utrecht (1713-1715) y la toma de La Habana en 1762, aunado a las exploraciones rusas realizadas en el Pacífico, hechos que detonaron múltiples expediciones a las colonias españolas. Los siglos xvii y xviii fueron tiempos de temor y zozobra para los virreyes de la Nueva España. La intención de fortificar, defender y explorar en detalle los espacios novohispanos más lejanos pasó de ser una idea a una realidad.

Para el caso de Istmo mexicano, su posición estratégica, su extensión y riqueza natural merecieron la atención de las autoridades virreinales. Enviaron a ingenieros militares<sup>53</sup> a recorrer y realizar los mapas, se vislumbró la pertinencia del establecimiento de un astillero naval en la barra del Coatzacoalcos, en virtud de la riqueza natural que les rodeaba y de la posibilidad de proveer de materiales para la construcción de los bajeles, además de aprovechar las conexiones fluviales existentes hacia el sur del virreinato. Estos mapas fueron elaborados en 1707 desde una perspectiva marítima y militar; asimismo, muestran, a partir de una visión defensiva de esta parte del territorio novohispano, las condiciones de la costa del sotavento veracruzano desde el río Alvarado, las sierras de San Martín, el río y los esteros de Coatzacoalcos. Aunque no muestran las poblaciones localizadas en el interior de esa zona, registran el cauce principal del río Coatzacoalcos, su barra y sus afluentes.<sup>54</sup> Nuevamente el río fue el centro de interés, como lo fue para la

---

52 Guerra anglo-española (1727-1729); sitio de Gibraltar (1727) y ataque a Portobelo (hoy Panamá); guerra de España contra Francia (1793-1795); ataque a Puerto Rico (1797).

53 El Real Cuerpo de Ingenieros Militares se formó en 1718 y egresó generaciones capaces de desarrollar planificaciones en relación con la defensa de los espacios y obras públicas, principalmente.

54 “Dyscrecyon de la costa de la Veracruz, Río de Albarado, Sierras de S[a]n Martín, Río i esteros de Guasacualcos. Desde Punta Delgada asta el Río de S[an]ta Ana: atendiendo que el número Marjinado del Río de Guasacualcos de la bara hasta el astillero viejo son brasas de su canal”, *Pares. Portal de Archivos Españoles*. <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21530>. “Discreción del río y esteros de Guasacualcos, barilla de Misapa, lagu[n]a de S[a]n Miguel y paso de los

propuesta de un “plano figurativo” en el que, de nuevo, se plantea la idea de la construcción de un astillero, su defensa y la riqueza natural que rodea el río. Este mapa considera afluentes como el río Grande de Ospanapa, el arroyo de San Antonio, el río de Quachapa, el río de Gusuntan, el río de Mizapa, así como la laguna de Guazuntan y el estuario de San Antonio. La importancia que reviste el panorama fluvial contrasta con el terrestre; solo se representa el camino a Acayucan y la ubicación de donde había estado la Villa del Espíritu Santo.<sup>55</sup> En este caso, los mapas no solo se enfocaban en dibujar los perfiles de las costas como lo hizo Gali, sino que, gracias al desarrollo de la matemática naval, integran mediciones más exactas.<sup>56</sup>

## EL MAPA DE CRAME

La concentración de ingleses en Belice continuaba inquietando a la autoridad, por lo cual, en 1773, el virrey Antonio de Bucareli y Ursúa<sup>57</sup> comisionó al coronel Agustín Crame y Mañeras<sup>58</sup> para realizar un reco-

---

Limonos”, 1707, *Pares. Portal de Archivos Españoles*. <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21531?nm>

- 55 “Plano figurativo dela Boca y Barra del Rio Guazacualcos con la parte de él, vista hasta el Rio de Quachapa [Material cartográfico]: Situada dicha Boca en 18 grados escasos de Latitud Boreal y en 277 grados de Longitud al respecto del Meridiano tomado en la Ysla de Santa Cruz de Thenerife, en el qual se representa la Ichnographia del quadrado regular propuesto al Exmo. Señor Marques de Casafuerte Virrey Governador y capitán Gral. de las Provincias de Nueva España / por D. Franco. Álvarez Barreiro, Thiente Coronel de Infanteria y Yngeniero pral. de la Provincia de los Texas, aceptado y aprobado por S. Exa. en vista de lo que prebienen las Rs. orns. de S.M. dadas al S. Dn. Rodrigo de Torres y Morales, Gefe de esquadra dela Rl. Armada”, *Biblioteca Nacional de España*. <https://bdh.bne.es/bnearch/detalle/1557431>
- 56 Muchos de los mapas que se realizaron en este siglo fueron copiados muchas veces. Algunos se mandaban directamente a la península; sin embargo, corrían el riesgo de perderse en los naufragios o en las capturas piratas. Por esa razón algunos mapas del Istmo mexicano aparecen generalmente en los archivos nacionales; no obstante, al observarse detenidamente, los copistas omitían algunas notas, algunos de ellos no citan si son copias o no, pero tienen sus detalles. Para el caso que nos ocupa, la copia fue realizado por el ingeniero Diego [García] Panes.
- 57 Virrey de la Nueva España de 1771 a 1779.
- 58 En 1750 fue nombrado Ingeniero Extraordinario. Fue maestro de matemáticas en la academia de esa área en Barcelona. En 1774 realizó el mapa del Istmo de Tehuante-

nocimiento al Istmo de Tehuantepec. Apostaba por abrir el camino interoceánico, el cual sería el punto comercial de las Dos Américas, refiriéndose a Perú y a conducir artillería a la Alta California. El proyecto parecía viable, también se desprendía la idea de la construcción de un puerto en las inmediaciones de Tehuantepec, ya que, como referiría Crame más adelante, existían buenos surgideros y se podía hacer sin excesivo gasto.<sup>59</sup>

El mapa sobre el Istmo mexicano fue elaborado por el ingeniero coronel Agustín Crame, fechado el 20 febrero de 1774 y titulado “Ystmo de Tecoantepeque y Curso del Río Coatzacoalcos”. Una copia fue realizada y fechada casi un mes después, el 18 de marzo del mismo año, por Diego Panes.<sup>60</sup> Este mapa, a diferencia de los tres anteriores, permite conocer en forma detallada y minuciosa los ríos, pueblos, esteros, el camino real hacia Tabasco e incluso los afluentes del Coatzacoalcos, como el río Chalchijapa; señala que los ríos de esa parte aún no estaban “bien conocidos”.

Es un mapa muy interesante por muchas razones; por ejemplo, el autor visualiza alternativas para la realización de un camino interoceánico mediante un canal de navegación. Además, señala diversos caminos de agua y pueblos que integraban el Istmo, los ubicados en la lejanía como los Ahualulcos –Moloacan e Ishuatlán– y su conexión a través de un río (Arroyo Blanco), a manera de puente vinculante con

---

pec y curso del río Coatzacoalcos y la copia más conocida y reproducida fue elaborada por Diego García Panes y Abellán (1730-1811). Llegó a la Nueva España en 1755, siendo destinado a la Plaza de Veracruz. Fue nombrado Capitán de Ingenieros en 1757.

59 “Copia de la carta original y documentos que de ella se cita entre los papeles reservados de la Secretaría de Cámara y Virreinato que es a mi cargo que 26 de enero de 1774. Melchor de Pemas: Carta reservada no. 1258 El virrey de la Nueva España acompaña copia de las noticias que ha recibido del Coronel Agustín Crame de las primeras diligencias que ha practicado en el reconocimiento del terreno que intermedia desde la Barra de Guazacoalcos a Tehoantepeque, de que esta encargado para los fines que se expusieron en carta no. 1182. Archivo General de Indias”, *Estado: México*, 20, 6(1), (1a). <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/62963?nm>

60 “Ystmo de Tecoantepeque y curso del Río de Goazacoalcos”, *op. cit.*

la barra de Coatzacoalcos, Chinameca, Xaltipa, Soconusco y un floreciente Acayucan.<sup>61</sup> Hacia Tehuantepec, Crame también marcó en el mapa un punto intermedio, el río Malatengo; representa a San Juan Guichicovi en la bifurcación de ese río y anota el río Moloya que conectaba con los barrios de Santo Domingo y Santa María de Metapa, así como La Chivela.<sup>62</sup>

La importancia del reconocimiento realizado por el coronel Agustín Crame no solo reside en su optimismo, que influyó en opiniones, *a posteriori* favorables, que abonaran en la construcción del canal, sino también por mostrar la viabilidad de la apertura del canal interoceánico navegable; él señala que el terreno era propicio, sobre todo por los ríos y su ubicación. Crame plantea la facilidad de intercomunicar los ríos Moloya y Cituna, que entran en el Malatengo con el de San Miguel o La Venta de Chicapa, y pese a la existencia de algunas lomas, comenta que “puede ser que con una sola mina se consiguiera la comunicación”.<sup>63</sup> De ahí en adelante el terreno era perfectamente llano hasta Tecoantepeque. Asimismo, el coronel expresa que el Malatengo no cuenta con suficiente corriente; sin embargo, mediante esclusas, era posible nivelar el terreno por el cual entrarían las aguas del río Saravia o se continuaría hasta el de La Puerta, según conviniere hasta el Coatzacoalcos<sup>64</sup> (Figura 5).

---

61 Acayucan debió su florecimiento y comunicación al río San Juan Muchapa, el punto de conexión con el Papaloapan y otros espacios como Tlacotalpan y Tuxtla.

62 Aparecen también los caminos hacia poblaciones como San Miguel, Juchitán, Ystaltepeque, San Gerónimo, Chingitan, Tehuantepec, Gilotepeque, así como las poblaciones costeras de San Francisco, San Dionisio, Santa María y San Mateo del Mar. Hacia Guatemala aparece alejado Sanatepeque.

63 “Copia de la carta original y documentos que de ella se cita entre los papeles reservados de la Secretaría de Cámara y Virreinato que es a mi cargo que 26 de enero de 1774”. Melchor de Pemasas: Carta reservada no. 1258. *Pares. Portal de Archivos Españoles*.

64 “Ystmo de Tecoantepeque y curso del Río de Goazacoalcos”, *Pares. Portal de Archivos Españoles*.



FIGURA 5. Propuesta para unir los ríos Malatengo (B) y Saravía (C).  
FUENTE: "Fragmento del original... hecho por Crame en México, 20 de febrero 1774", PARES, ES.41091.AGI// MP-MEXICO, 302.



FIGURA 6. Ystmo de Tecoantepeque y el curso del río de Guazacoalcos.

FUENTE: Pares. Portal de Archivos Españoles. PARES, ES.41091.AGII/MP-MEXICO, 302. <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21161>

La importancia que presta Crame a los caminos de agua como vías de comunicación naturales para transportar diversos artículos se nota en el mapa. Insiste veladamente en la idea de un astillero; señala la ubicación de espacios que contaban con maderas de construcción (especialmente cedros, sabcúes y guayacanes) localizados por todo el curso del río Coatzacoalcos. Refiere, además, los esteros de Paso de Tacojalpa y

Tacojalpilla, Paso Real y Paso La Fábrica, que producían madera de pino que se llevaban a La Habana. Resalta:

... la ubicación del Real Corte de Pinos y la columna de montañas y lomas bajas que corona Santa María Chimalapa, así como sus densos bosques. Por ahí se comunicaba por la vía fluvial hacia el Coatzacoalcos a través de un río (río del Paso) el cual, según Humboldt, era la principal fuente del cauce del río principal.<sup>65</sup>

La descripción de las riquezas de los recursos naturales se complementaba con las ubicaciones hidrológicas; en el mapa aparecen dibujados los ríos Misapa, Guazontán, Sanapa, Antonio, Coatzacoalcos, Tacamichapa, Chalchijapa, Los Miges, La Puerta, Saravia, Mal Paso, Malatengo, Real Corte de Pinos, Moloya y el río Tehuantepec. Crame aporta muchos datos que permiten mantener la idea optimista de las autoridades en torno a la facilidad de abrir un canal interoceánico; con tanta abundancia de corrientes era natural concebir un paso por agua que conectara ambos mares.

El mapa del reconocimiento de Crame, pese a estar dibujado en una sola hoja,<sup>66</sup> es bastante útil para ubicar los espacios con riquezas naturales. Sin embargo, a diferencia de Gali, Agustín Crame inicia el recorrido desde Tehuantepec hacia La Chivela y, de ahí, a La Venta de Chicapa. Anota que las sierras que atraviesan no son elevadas y “pueden componerse”. Resulta importante mencionar que la pólvora negra era la

---

65 Fue hasta 1798 que se abrió un camino que conectara a los Chimalapas (Humboldt, p. 9).

66 El mapa realizado por Agustín Crame y copiado por Diego Panes fue nuevamente realizado y más a detalle en el siglo XIX, aunque se ignora el autor. Este mapa se coloreó y se colocó al revés. El mapa de Crame inicia por Tehuantepec y el texto principia “Empieza este Istmo por la parte norte de la barra de Goazacoalcos...” y en la copia de 1824 [con lápiz], el mapa es colocado a partir de la barra de Goazacoalcos, En TARO (Texas Archival Resources Online): Título: Crame. Istmo de Tehuantepec y Curso del Río de Goazacoalcos, 1774, Caja: M973 1774c. [https://txarchives.org/utlac/finding\\_aids/00082.xml](https://txarchives.org/utlac/finding_aids/00082.xml)

herramienta más usada entonces en materia de ingeniería civil y militar, así que era lógica su propuesta, la cual Humboldt retomaría años después: “... si como lo había creído Cramer, el *canal de los dos mares* puede ejecutarse sin esclusas o *sin planos inclinados*, y sí, haciendo saltar las rocas con pólvora, se puede profundizar la madre de los ríos del Paso y de Chimalapa...”<sup>67</sup>

Con el uso de la pólvora podrían abrirse un sinfín de canales y reorientar ríos, planificar los espacios, especialmente los que Crame señala como caminos buenos, cerca del río San Miguel y de La Venta de Chicapa. Apunta: “... allí me detuve a reflexionar sobre la buena disposición que ofrecen, así el terreno como los ríos, para la comunicación de ambos mares...”<sup>68</sup>

Después de andar dos días en camino por tierra desde Tehuantepec y día y medio hasta el paso (de Tacojapa), el ingeniero militar se embarcó en un recorrido de diez leguas por el río, no sin antes reconocer otros arroyos que se “daban la mano” con los reconocidos. De noche –señala en su descripción– regresaba hasta el punto inicial para reconocer otros caminos. Así Crame llegó a la barra del río Coatzacoalcos a la que refería como “suficiente para fragatas y no difícil para navíos”, aunque anotaba que “debía verse bien para informar mejor”.<sup>69</sup> ¿Acaso se requerían aún más estudios de la barra del río Coatzacoalcos? Sin duda alguna eran necesarios, si se tenían en cuenta las inquietudes externas sobre los “avances rusos” y las presiones de los avances ingleses, entre otros temas.<sup>70</sup>

---

67 Alejandro de Humboldt, p. 470.

68 En “Copia de la carta original y documentos que de ella se cita entre los papeles reservados de la Secretaría de Cámara y Virreinato que es a mi cargo que 26 de enero de 1774”. Melchor de Pemas, Carta reservada no. 1258, *Pares, Portal de Archivos Españoles*.

69 *Idem*.

70 Gonzalo Tlaxani Segura, “Antonio María de Bucareli y el proyecto del canal de Tehuantepec. El proceder diplomático y político ante el expansionismo ruso, 1773-1777”, *Revista de Historia de América*, 162, (junio de 2022): 97-131. <https://revista-sipgh.org/index.php/rehiam/article/view/852>

## LA RELACIÓN DE CORRAL

Se requirió entonces otro estudio que informara sobre la “vigía” que servía de apoyo para prevenir irrupciones violentas en la barra de Coatzacoalcos. Se necesitaba un reconocimiento enfocado a la defensa de la costa del Sotavento del virreinato de la Nueva España. Así, fueron enviados al Istmo mexicano el coronel ingeniero en segundo don Miguel del Corral y el capitán de fragata graduado y piloto mayor de derrotas de la Armada, don Joaquín Aranda, comisionados por Bucareli en 1777. Su reconocimiento conocido popularmente como la Relación de Corral <sup>71</sup> arrojaría un enfoque diferente al de su antecesor. En este estudio se incluye el reconocimiento a las barras de Alvarado y Coatzacoalcos, así como la valoración del canal de comunicación interoceánico como asunto oneroso e inútil.

El estudio de Corral y Aranda es más amplio que el de Crame y señala a la orografía como un factor difícil de vencer por lo accidentado del terreno, especialmente en el río Malatengo, por el que debían suspender sus aguas, haciendo difícil el acceso hacia El Sarabia. Además de la carencia de un puerto en Tehuantepec, señalan los furiosos vientos que azotaban la costa. Era más factible la apertura interoceánica a través de un camino desde Mal Paso hasta San Juan Guichicovi y los productos podrían ir río abajo hasta la barra de Coatzacoalcos y de ahí a Veracruz. Finalmente, Corral y Aranda propondrían una ruta interoceánica para alcanzar ambos océanos. Con este argumento regresamos a la misma ruta interoceánica prehispánica y cortesiana.

---

71 Miguel del Corral: “Relación de los reconocimientos practicados por el coronel ingeniero en segundo don Manuel [sic] del Corral y el capitán de fragata graduado y piloto mayor de derrotas de la Real Armada don Joaquín de Aranda. De orden del excelentísimo señor Bailío señor don Antonio María Bucareli y Ursúa, virrey gobernador y capitán general del reino de la Nueva España; a que dieron por la barra de Alvarado en 28 de octubre del año pasado de 1776 y finalizaron el día de la fecha, Tlacotalpan, 21 de julio de 1777” (Alfred Siemens y Luz Brinckmann, “El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII. Un análisis de la Relación de Corral”, *Historia Mexicana*, 26(2), (octubre-diciembre 1976): 263-324.

## COMENTARIOS FINALES

La relectura de las fuentes relativas a la idea de la apertura interoceánica desde el siglo xvi a 1773 es imprescindible, ya que al día de hoy, como hace más de cinco siglos, se plantea nuevamente el tema de la conexión del Istmo mexicano a través de un puente fluvial. El río Coatzacoalcos representó para los pueblos de Los Ahualulcos la comunicación con el otro extremo; Acayucan, “la luz en la oscuridad”, fue el punto nodal de comunicación con el San Juan y la cuenca del Papaloapan. Gracias a la bifurcación de Mal Paso, era posible acceder al pueblo mixe de San Juan Guichicovi y después a Tehuantepec, así como a los pueblos huaves del mar, San Mateo, Dionisio y San Francisco.

El río comunicaba y comunica, abonaba a la integración comercial con Los Chimalapas, Tabasco y el lejano Campeche, así como por Guatemala, a través de sus puentes fluviales, siempre y cuando las condiciones climáticas lo permitieran. Sus esteros y pantanos no solo fueron guarida de piratas y bucaneros, sino que formaron y forman parte de la riqueza del ecosistema; sin embargo, la economía de plantación se desarrolló conjuntamente con la ganadería, actividades que, aunadas a la extracción maderera, impactaron durante décadas el espacio biológico.

El río Coatzacoalcos es el instrumento principal para interconectar el Istmo en ambas costas; su magnífica barra arenisca es un obstáculo y una bendición, ya que retrasó la colonización externa. La zigzagueante corriente articuló y articula la región socioeconómicamente, heredando proyectos históricos, culturales, religiosos, etc., gracias a su posición geoestratégica y riquezas naturales. Si bien Crame señalaba que, podrían “componerse” algunas sierras elevadas, en clara alusión al uso de la pólvora, hoy no es una proyección. Construir un canal fluvial por el Istmo mexicano implicaría dragar kilómetros del río Coatzacoalcos y de sus afluentes; además se necesitaría asegurar el abastecimiento de agua para la navegación, bordear y tunelar varias montañas de rocas sólidas. Los actores, tanto públicos como privados, que intervengan en

la construcción del canal deberán respetar las normas ambientales y apoyar a los ayuntamientos afectados. El proyecto Vientos del Sur deberá ser amigable con el sistema lagunar del Istmo mexicano, así como con sus bosques tropicales, fauna y, sobre todo, con sus comunidades rurales.<sup>72</sup> Los caminos fluviales existen desde hace décadas, las carreteras y los puertos secos conectan también, pero es importante revisar la comunicación histórica del Istmo para no alterar más el ecosistema. Escuchemos el sonido del agua.

## FUENTES

Biblioteca Nettie Lee Benson. Col. Rare Books. Descripción de la Villa del Espíritu Santo por Suero de Cangas y Quiñones (manuscrito). Universidad de Texas, Biblioteca Nettie Lee Benson, col. Joaquín García Icazbalceta, JGI, XXIV-2.

Texas Archival Resources. Crame. Istmo de Tehuantepec y Curso del Río de Goazacoalco, 1774 (Caja: M973 1774c. Portal de Archivos Españoles. PARES. [https://txarchives.org/utlac/finding\\_aids/00082.xml](https://txarchives.org/utlac/finding_aids/00082.xml)

MP-MEXICO, 302. Mapa del Istmo de Tehuantepec y curso del río Coatzacoalcos. (1774, 18 de marzo). PARES: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21161>

MP-MEXICO, 573. Descripción de la costa de Veracruz, río de Alvarado, sierras de San Martín, río y esteros de Coatzacoalcos desde Punta Delgada hasta el río de Santa Ana. (1707b, 7 de agosto). PARES: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21530>

---

72 Me parece pertinente señalar que, dentro de los informes del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024, existen contratos de supervisión ambiental de las actividades de mitigación y compensación ambiental, relacionada con la rehabilitación y modernización de la vía del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Al respecto, sugiero consultar los informes publicados por el gobierno federal: *Informe de avances y resultados. Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, 2023-2024*, Gobierno de México. <https://www.gob.mx/ciit/documentos/informe-de-avances-y-resultados-2023-2024-pdit>

MP-MEXICO, 574. Descripción del río y esteros de Coatzacoalcos, barrilla de Misapa, laguna de San Miguel y Paso de Los Limones. (1707, 7 de agosto). PARES. <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21531?nm>

MP-MEXICO, 1461. Plano figurativo dela Boca y Barra del Rio Guazacualcos con la parte de él, vista hasta el Rio de Quachapa [Material cartográfico]: Situada dicha Boca en 18 grados escasos de Latitud Boreal y en 277 grados de Longitud al respecto del Meridiano tomado en la Ysla de Santa Cruz de Thenerife, en el qual se representa la Ichnographia del quadrado regular propuesto al Exmo. Señor Marques de Casafuerte Virrey Governador y capitán Gral. de las Provincias de Nueva España / por D. Franco. Alvarez Barreiro, Theniente Coronel de Infanteria y Yngeniero pral. dela Provincia delos Texas, aceptado y aprobado por S. Exa. en vista delo que prebienen las Rs. orns. de S.M. dadas al S. Dn. Rodrigo de Torres y Morales, Gefe de esquadra dela Rl. Armada - Álvarez Barreiro, Francisco - Material cartográfico manuscrito - 1725? Biblioteca Hispánica Digital: Biblioteca Nacional de España: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000031629>

Carta reservada núm. 1258 Antonio María Bucareli y Ursúa, a Julián de Arriaga, secretario de Estado de Indias, sobre las noticias recibidas del coronel Agustín Crame relativa a las diligencias practicadas en el reconocimiento del terreno comprendido entre la barra de Coatzacoalcos a Tehuantepec. (1774, 27 de enero). PARES. <https://pares.mcu.es/Pares-Busquedas20/catalogo/show/62963?nm>

## BIBLIOGRAFÍA

ALCÁNTARA LÓPEZ, Álvaro. *Gobernar en familia. Disidencia, poder familiar y vida social en la provincia de Acayucan, 1750-1802*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Bonilla Artigas Editores, 2019.

ALCÁNTARA LÓPEZ, Álvaro. "Intenso como el rumor del agua: las escalas de la navegación y la investigación histórica en los mares y ríos del seno

- mexicano”. Guadalupe Pinzón Ríos (coord.), *Cabotajes novohispanos, espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España*, pp. 67-100. México: UNAM, 2021.
- BRASSEUR DE BOURBOURG, Charles. *Viaje por el Istmo de Tehuantepec 1859-1860*. México: SEP, 1986.
- CHAPMAN, Ann. “Puertos de comercio en las civilizaciones azteca y maya”. Karl Polanyi, Conrad M. Arensberg y Harry W. Pearson (coords.), *Comercio y mercado en los imperios antiguos*, pp. 163-200. Barcelona: Editorial Labor, 1976.
- CHARPENNE, Pierre. *Mi viaje a México o el Colono del Coatzacoalcos*. México: Conaculta-Fonca, 2000.
- COVARRUBIAS, Miguel, *El sur de México*. México: INEH-UNAM, 2004.
- CRAMAUSSEL, Chantal. *Rutas de la Nueva España*. México: El Colegio de Michoacán, 2006.
- DAMPIER, William. *Dos viajes a Campeche*. Facsímil de la edición inglesa de 1705. México: Miguel Ángel Porrúa, 2004.
- DELGADO, Alfredo y Álvaro Alcántara López. *Coatzacoalcos: la construcción histórica de una ciudad*. México: Edición Maximiano Figueroa Guillén, 2021.
- DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal. *Historia de la Conquista de la Nueva España*. México: Porrúa, 1992.
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio. *Tierra adentro, mar afuera: el puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*. México: FCE, Universidad Veracruzana, Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, 2011.
- GERHARD, Peter. *Geografía histórica de la Nueva España*. México: UNAM, 1972.
- HUMBOLDT, Alejandro de. *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*. México: Porrúa, 1991.
- LEONARD, ERIC y Emilia Velásquez (coords.). *El sotavento veracruzano: procesos sociales y dinámicas territoriales*. México: CIESAS, IRD, 2000.
- MAISON, Hippolite y Charles Debouchet. *La colonización francesa en Coatzacoalcos*. México: Universidad Veracruzana, 1986.

- MOORHEAD, Max L. "Hernán Cortés and the Tehuantepec Passage". *The Hispanic American Review*, 29(3), (1949): 370-379. <https://doi.org/10.2307/2508457>
- MORATO-MORENO, Manuel. "The Map of Tlacotalpa by Francisco Gali, 1580: an Early Example of a Local Coastal Chart in Spanish America". *The Cartographic Journal*, 55(1), (2017): 3-15. <https://doi.org/10.1080/00087041.2017.1323152>
- MORATO-MORENO, Manuel y José María Gentil-Baldrich. "The Map of the Coatzacoalcos River (1580): the First Cartography of the Isthmus of Tehuantepec". *The Cartographic Journal*, 59(3), (2022): 167-186. <https://doi.org/10.1080/00087041.2021.1995126>
- MUNDY, Barbara. *The Mapping of the New Spain. Indigenous Cartography and the maps of the Relaciones Geográficas*. Chicago: The University of Chicago Press, 1996.
- ORBEGOZO, Juan. "Resultado del reconocimiento hecho en el Istmo de Tehuantepec de orden del Supremo Gobierno". *Boletín del Instituto Nacional de Geografía y Estadística de la república mexicana*, 1 (1839): 30-43.
- SUÁREZ ARGUELLO, Ana Rosa. "Comer, dormir y divertirse en el camino de Tehuantepec entre 1858 y 1860". *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 64, (2016): 116-138. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-719X2016000200116&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-719X2016000200116&lng=es&tlng=es)
- TLACXANI SEGURA, Gonzalo. "Antonio María de Bucareli y el proyecto del canal de Tehuantepec. El proceder diplomático y político ante el expansionismo ruso, 1773-1777". *Revista de Historia de América*, 162 (junio de 2022): 97-131. <https://revistasipgh.org/index.php/rehiam/article/view/852>
- URIDANETA, Andrés. *Derrotero (1561), Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*. Madrid: Real Academia de Historia, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1886.
- VELASCO TORO, José y Ana María Salazar Vázquez. "Comercio de larga distancia y articulación regional". Andrés Medina y Ángela Ochoa, *Etnogra-*

*fía de los confines. Andanzas de Anne Chapman*, pp. 99-112, México: INAH-UNAM, 2007.

VELÁZQUEZ, Emilia, Eric Leonard, Odile Hoffmann y M. F. Prévot Shapira (coords.). *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.



# UNA EXPERIENCIA FERROVIARIA EN 1870-1919: EL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC

MARCELA VALDIVIESO CRUZ<sup>1</sup>

## INTRODUCCIÓN

EN 1837 SE EMPRENDIÓ LA EXPERIENCIA ferroviaria mexicana que logró su primera línea férrea en 1873.<sup>2</sup> Desde entonces, dos fueron los proyectos emblemáticos que ocuparon mayor atención: el Ferrocarril Mexicano que unió al puerto de Veracruz con la ciudad de México y el Ferrocarril de Tehuantepec que articuló el cinturón territorial mexicano a través de dos puertos y un ramal férreo. El ferrocarril fue el avance tecnológico que estimuló a los gobiernos decimonónicos a imaginar la modernización política y económica a través de la habilitación de vías de comunicación y medios de transporte para consolidar su sistema productivo. Sin embargo, mediante los ferrocarriles también se obtuvo la vinculación territorial, lo que exigió la administración del territorio. Desde la modernización política se gestionaron leyes, reglamentos, decretos, concesiones y contratos que favorecieron

- 
- 1 La autora es licenciada en Historia y maestra en Ciencias Sociales por la Universidad Veracruzana. Ha realizado estudios sobre el análisis del ferrocarril del Istmo durante el siglo XIX y su transición al siglo XX. Este capítulo surge de un estudio de maestría recuperada en el marco del Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (PUIIS-CIIR) de la Universidad Veracruzana, a quien agradezco el respaldo para su profundización y las facilidades otorgadas para la elaboración de este trabajo.
  - 2 El término experiencia ferroviaria es utilizado para el análisis de la construcción del sistema ferroviario en México y América Latina por especialistas en la materia, en ese sentido, considero interesante reflexionar sobre la particular experiencia del ferrocarril del Istmo. Véase Sandra Kuntz Ficker (coord.), *La expansión ferroviaria en América Latina*, México: El Colegio de México, 2015.

a la empresa del siglo XIX: los ferrocarriles. La Constitución de 1857 representó el referente normativo que organizó a la corriente liberal a través de dos importantes disposiciones: la liberalización de la tierra (la propiedad) y la apertura comercial (liberalismo económico), ese fue el marco legal que protegió la propiedad y las inversiones para la infraestructura.

Entre 1842 y 1899 los distintos gobiernos mexicanos otorgaron aproximadamente 21 concesiones para la habilitación de una ruta fluvial o terrestre reconocida como la comunicación interoceánica vía Istmo de Tehuantepec. Dicho proyecto de comunicación convirtió al cinturón territorial mexicano en una gran empresa inmobiliaria, donde la especulación sobre la propiedad cobró relevancia. En el trayecto de construcción de la ruta mediante un canal o ferrocarril se generaron por lo menos dos fenómenos importantes: el acaparamiento de tierras y una inusitada migración; en ambos casos fueron los extranjeros quienes arribaron al Istmo como emprendedores, aventureros y empresarios. La primera convocatoria para la habilitación de la ruta data de mediados del siglo XIX. En el proceso, los gobiernos decimonónicos y las empresas constructoras justificaron la modernización; los primeros, argumentando su materialización a través de tres criterios: poblar, vincular y producir; los segundos, mediante: el capital, la inversión y la expansión, confluyendo en el control y la administración territorial.

La expansión del sistema ferroviario mexicano se concretó hacia finales del siglo XIX y el marco legal que permitió la inversión extranjera comenzó a cuestionarse hacia la primera década del siglo XX; sin embargo, la inversión que fundó ciudades focalizó los espacios industriales emergentes, vinculó el mercado externo, acortó distancias y aceleró la distribución de mercancías y personas, en lo local coexistió con la fragmentación de intereses que desembocó en conflictos, cuestionando la privatización de la tierra en el discurso de la modernización. Este trabajo reconoce una extensa historiografía sobre el Istmo de

Tehuantepec,<sup>3</sup> de la que sobresalen trabajos enfocados, sobre todo, en los cambios culturales desde los que se mide el impacto del ferrocarril; además, existe una bifurcación por considerar dos istmos: el veracruzano y el oaxaqueño, escalas espaciales desde las que se observa la población, las estrategias de modernidad y los procesos modernizados por bloques temporales que desdibujan lo local.<sup>4</sup> El único trabajo que toma como objeto de estudio al ferrocarril del Istmo consiste en la trilogía de tesis de Armando Rojas Rosales, del que únicamente subrayo su escasa relación con lo territorial; asimismo, el único ejercicio para comprender el Istmo es la compilación que realizan investigadores del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social y el Institute de Recherche Pour le Développement en 2009, priorizando los diversos istmos que confluyen en él.

Un aspecto que se debe tener en consideración en el estudio del único Istmo de Tehuantepec que conecta dos océanos son las fuentes documentales con las que se analiza. La dispersión de sus acervos históricos ha generado una historiografía que carece de fuentes novedosas. En los últimos años, algunas tesis han apuntado a las fuentes orales y etnográficas que permiten un acercamiento a otros espacios del Istmo

- 
- 3 Los trabajos de Ana Rosa Suárez Argüello, *El camino de Tehuantepec. De la visión a la quiebra (1854-1861)*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013; *La batalla por Tehuantepec. El peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos, 1848-1854*, México: Secretaría de Relaciones Exteriores, 2003; “De paso por el Istmo de Tehuantepec”, *Histoire des itinéraires et des étapes en Amérique. Latine XVIe.-XXe. Siècle*, México: Les éditions de la Maison des Sciences de L’Homme, 2015; “¿La frontera en Tehuantepec? El discurso mexicano de defensa de la integridad y la soberanía territorial entre 1851 y 1852”, *Regiones. Revista Interdisciplinaria en Estudios Regionales*, 18 (2007): 49-67; permiten el registro de las diversas empresas que participaron a lo largo del siglo XIX, la política mexicana y su relación con Estados Unidos. Su lectura permite la reconstrucción del surgimiento del proyecto de comunicación.
- 4 Entre otros: Mario Sedano Ortega, “Ansia para hacer su agosto: el ferrocarril de Tehuantepec y la sociedad del Istmo, 1899-1911”, tesis de licenciatura, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 2012; Leticia Reina Aoyama, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, México: INAH, 2013; Leticia Reina Aoyama, “El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX”, *Revista Alquimia*, 65 (enero-abril 2019): 6-27.

y no solo a los polos rectores, por ejemplo, la zona lagunar del Pacífico, explicando sus formas de vida.<sup>5</sup>

El presente capítulo busca situar, caracterizar y explicar la organización territorial del Istmo de Tehuantepec durante su experiencia ferroviaria. La instalación de un ramal férreo en un espacio fluvial estableció una configuración que integró y descartó poblaciones a lo largo de su ruta. Su contribución radica, primero, en la explicación de una de tantas configuraciones que ha sufrido el Istmo; y segundo, a la reflexión de su experiencia ferroviaria.

Para analizar los cambios en la organización territorial del Istmo de Tehuantepec, de 1870 a 1919, se utilizan dos ejes analíticos: tierra y comunicación. Las preguntas que guían el análisis son: ¿qué forma adquirió el proyecto de comunicación en las condiciones locales? Y ¿cómo se organizó el Istmo de Tehuantepec con la construcción de su ferrocarril? El soporte documental contiene información del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (Cedif), el Archivo General de la Nación (AGN) y la Mapoteca Manuel Orozco y Berra (MMOYB). El contenido se organiza en tres apartados; el primero se encarga de explicar las condiciones territoriales del Istmo y su funcionamiento para comprender cómo fue intervenido; el segundo se con-

---

5 Véase Carlos Roberto Santiago Gerónimo, “Transformaciones del paisaje costero y ribereño de la provincia de Coatzacoalco: el caso de los Agualulcos, 1588-1600”, tesis de licenciatura, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 2022; Carlos Manzo, “El Istmo de Tehuantepec de la economía mundo a la aldea global: comunalidad, resistencia indígena y neocolonialismo en el sur de México, siglos XVI-XXI”, tesis de doctorado por la Universidad de Guadalajara, 2011; Martha Patricia García Arenas, “Reconfiguraciones socioespaciales en Las Choapas, Veracruz. Del espacio “vacío” a la ganaderización, siglos XIX-XXI”, tesis de maestría, Universidad Autónoma de Chiapas, 2019; Ezequiel Zárate Toledo, “Dynamiques territoriales et rapports de pouvoirs entre Huaves et Zapotèques de la région Sud de l’isthme de Tehuantepec, Oaxaca, Mexique”, tesis de doctorado, París, Universidad de París III, la Sorbona, 2013; César del Ángel Jiménez Morales, “Petróleo e impuestos a la tierra: disputa entre las compañías petroleras y los gobiernos revolucionarios, 1909-1920”, tesis de licenciatura, Facultad de Historia, Universidad Veracruzana, 2018; Alejandro Castaneira Yen Ben, “La ruta mareña. Los huaves en la costa del Istmo sur de Tehuantepec, Oaxaca, siglos XVIII-XXI”, tesis de doctorado en Ciencias Antropológicas, UAM-Iztapalapa, 2008.

centra en caracterizar la ejecución del proyecto de comunicación interoceánica; por último, se explica la reorganización del Istmo a partir de su ramal férreo.

## ARTERIAS DE UN CORREDOR FLUVIAL Y TERRESTRE: SIGLO XIX

Desde la tercera década del siglo XIX el gobierno mexicano se interesó en proyectos que permitieran su integración territorial y el aprovechamiento de sus costas. Una de las necesidades del México independiente fue conocer con precisión su población y su territorio, y participar en el reconocimiento de sus recursos naturales; además, fue necesario conocer las condiciones reales de su geografía. En un país con un extenso territorio existieron espacios alejados del centro administrativo. El Istmo, por su carácter estratégico fue sometido a diversas exploraciones. Numerosos sondeos e informes durante el siglo XIX se enfocaron en contextualizar la apertura de vías de comunicación, mediante un canal, un ferrocarril o ambos; nacionales y extranjeros recorrieron el Istmo reconociendo sus desafíos. Por segunda ocasión, en las últimas décadas de ese mismo siglo, a la mencionada franja territorial se le practicaron numerosos diagnósticos para conocer sus condiciones geográficas, diagnósticos efectuados tanto por el gobierno nacional como por extranjeros, a razón de la construcción de un ferrocarril.

El proyecto decimonónico de comunicación vía Istmo de Tehuantepec desdibujó el funcionamiento de su territorio a través de un circuito fluvial mediante el río Coatzacoalcos y los ramales fluviales vecinos, desconoció también a su dispersa población en las laderas de los ríos, en la sierra de Santa Martha, en los Chimalapas, la laguna superior e inferior y gran parte de la costa hacia el Pacífico, y comenzó a colonizar, articular y explotar sus recursos naturales con la finalidad de producir, esos fueron los argumentos para imaginar un territorio desde la visión del gobierno mexicano hacia la segunda mitad del siglo XIX. De

acuerdo con los informes de los gobernadores, en 1878, el cantón de Acayucan se comunicaba con el pueblo de San Juan Minchapam mediante un puente que facilitó el tráfico terrestre, mientras que en el de Los Tuxtlas se edificaron dos puentes y se exploró la apertura de un camino entre San Andrés y Sontecomapan.<sup>6</sup>

A principios del siglo XIX el gobernador de Tabasco planteó un proyecto que consistía en la construcción de una vía de comunicación que lograra unir el mar de norte con el del sur, uniendo a San Juan Bautista, Villahermosa con la región de Chontalpa a través de Cunduacán, Huimanguillo y Ocuapan; dicha interconexión abriría tres rutas comerciales hacia el oriente (Villahermosa, Campeche y Mérida), noroeste (Acayucan-valle de México: Veracruz, Puebla y México), y el sur (Tecpatán-Tonalá: Chiapas, Tehuantepec, Guatemala y Centroamérica); sin embargo, el proyecto no se ejecutó.<sup>7</sup> En la lectura de los caminos del Istmo debemos señalar la importante función que ejercieron sus ríos, el más extenso, el Coatzacoalcos, es una vertiente fluvial que se ha desempeñado como la columna vertebral de un espacio acuático del que participaron lagunas, arroyos y esteros, como lo ha señalado Alcántara López.<sup>8</sup>

La siguiente cartografía histórica (Figura 1) representa detalladamente un circuito fluvial articulado que permitió transitar el Istmo de Tehuantepec, comerciar y pensar en la construcción de un canal.

---

6 Luis Mier y Terán, “Informe que rinde el C. Gobernador del Estado de Veracruz en la apertura de sesiones de la H. Legislatura, 16 de septiembre de 1878”, *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista 1877-1911*, p. 73, Soledad García Morales y José Manuel Velasco Toro (eds.), México: Gobierno del estado del Veracruz, 1991.

7 Carlos Enrique Ruiz Abreu Ballina y Capdepon, *Las fronteras del agua. Historia de los límites territoriales en Tabasco*, pp. 96-97, México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 2015.

8 Álvaro Alcántara López, “Un imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795”, *Revista Illes i imperis. Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y postcolonial*, 18 (2016): 83.



FIGURA 1. Circuito fluvial para transitar el Istmo de Tehuantepec.

FUENTE: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Ampliación de la carta del Istmo de Tehuantepec. Proyecto formado para la apertura de un canal interoceánico, autor Comisión Mexicana, año 1871, serie Oaxaca, expediente Oaxaca 13, Clasificación: CGOAX-V13-84-CGE-7272-A.

El mapa, en primer plano, evidencia la importancia de los cuerpos de agua; la desembocadura del Coatzacoalcos y las lagunas superior e inferior que confluyen en el golfo de Tehuantepec. Permite pensar en la localización de las poblaciones de resguardo para ambas costas (atlán-

tica y pacífica) como Minatitlán y Súcil, San Martín Acayucan y San Gerónimo Ixtepec, o Juchitán y Jáltipan. Muestra también la sierra o selva zoque de los Chimalapas como un desafío geográfico. Así, podemos visualizar a la población asentada antiguamente en las márgenes de los ríos, en la sierra de Santa Martha para el caso de la desembocadura del Coatzacoalcos, y a los huaves en el espacio lagunar del Pacífico.

Por estos caminos de agua y tierra circulaban mercancías, como la grana cochinita de Oaxaca, el palo de tinte y la sal de Campeche, el añil guatemalteco, la vainilla de los chinantecos de Usila y Ojitlán, el tabaco chiapaneco y el cacao tabasqueño.<sup>9</sup> Dentro de las actividades productivas que se desarrollaron y que también proceden de antaño son las obtenidas de las haciendas,<sup>10</sup> entre ellas la producción de ganado vacuno.<sup>11</sup> Como Álvaro Alcántara y Laura Machuca han documentado para ambos extremos del Istmo, los puntos poblacionales se auxiliaron con estancias de ganado, bodegas, embarcaderos y antiguas haciendas, evi-

---

9 Laura Machuca Gallegos, “Haremos Tehuantepec”. *Una historia colonial (siglos XVI-XVIII)*, México: Gobierno de Oaxaca, Culturas Populares Conaculta, CIESAS, Colección Diálogos Pueblos Originarios de Oaxaca, 2008; Laura Machuca, “Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros”, Emilia Velázquez *et al.* (eds.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, México: Ediciones de La Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.

10 Tal es el caso de las poblaciones circundantes de Iguatlán y Moluacan, y de las antiguas haciendas de Tacamichapa y Tonalapa que pastaban hasta las proximidades de la barra. Alfred H. Simmens y Lutz, “El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII, un análisis de la Relación de Corral”, *Historia Mexicana*, vol. xxvi, núm. 2 (1976): 298-301.

11 Desde que la organización territorial instauró las alcaldías mayores, los señoríos sirvieron de base para establecer las provincias coloniales. Existió la provincia o alcaldía mayor de Coatzacoalco-Acayucan, la alcaldía mayor de Huaspaltepec-Cosamaloapan, Los Tuxtlas pertenecían entonces al marquesado del Valle. La reducción de la población nativa, la concentración de tierras por los españoles, la introducción de nuevos cultivos y usos de la tierra influyó en el proceso de reparto de mercedes que posteriormente dieron forma a las haciendas ganaderas: Corral Nuevo, Cuatotolapan, El Pedregal, Santa Catarina de los Pozos, Comahuacapan y otras más pequeñas en Acayucan-Coatzacoalcos. La población indígena permaneció en 18 pueblos, incluidos Los Ahualulcos. Las haciendas y pueblos se concentraron en la parte norte de la alcaldía de Acayucan que se caracterizó por la producción de cacao, ixtle, algodón y vainilla.

denciando que no existió un espacio vacío, que la dispersión en el patrón poblacional obedeció a la ubicación los recursos naturales, a la concentración de la propiedad y la lógica de un corredor fluvial.<sup>12</sup>

La actividad comercial de producción a mayor escala y el arrendamiento de tierras para cultivo se gestionó desde las haciendas. Una importante cantidad de ellas se desarrollaron en la jurisdicción de Acayucan: El Calabozo, situada a un costado del arroyo San Andrés en el actual municipio de Hueyapan de Ocampo; Cuauhtotolapan, propiedad de José Quintero, se ubicaba sobre la margen derecha del río San Juan Michapan, municipio actual de San Juan Evangelista; por el lado izquierdo del río de Michapan se situaba San Juan Bautista Nopalapan. La hacienda de Santa Catharina o Catalina de los Ortices, propiedad de Diego Ortiz y Catalina González, que estaba establecida sobre la margen derecha del río La Trinidad. La hacienda de San Felipe de Jesús Michapan o Tatahuicapan fue propiedad del Bachiller de Acayucan José Anselmo Franyutti y se situaba en una curva de los actuales ríos de La Trinidad y La Lana, vertientes del río de San Juan Evangelista. La hacienda de Solcuautla, propiedad de Juan López Ortiz, se ubicaba en la margen izquierda del río San Juan, en el pueblo del Paso de San Juan, hoy San Juan Evangelista.<sup>13</sup>

En la jurisdicción de Minatitlán se encontraban: Mapachapa, hacienda ganadera propiedad de Manuel de Lara, limitando en la margen izquierda del río Coatzacoalcos que rodea las costas del Golfo de México, en los márgenes del paraje conocido como La Barrilla, en el actual municipio de Coatzacoalcos.<sup>14</sup> Estas convivieron con las asentadas en Chinameca, las haciendas de Buena Vista y San Antonio, la pri-

---

12 Álvaro Alcántara López, *Gobernar en familia. Disidencia, poder familiar y vida social en la provincia de Acayucan, 1750-1802*, México: UNAM, Bonilla Artigas Editores, 2019.

13 Alfred H. Simmens y Lutz Brickmann, "El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII, un análisis de la Relación de Corral", *Historia Mexicana*, vol. xxvi, núm. 2 (1976): 298-301.

14 Fernand Winfield, "Chinameca: una relación geográfica del siglo XVIII", *La Palabra y el Hombre*, 15, (julio-septiembre de 1975): 57-58.

mera propiedad de Eugenia de Alor; la segunda se ubicada sobre la margen derecha del río San Antonio, a la altura de la desembocadura en el río Coatzacoalcos. Las haciendas ganaderas establecidas en el área de la sierra de Sotepan también pertenecieron al cantón de Acayucan.<sup>15</sup>

Los establecimientos ubicados en los bordes del Coatzacoalcos se dedicaron a la domesticación de mulas para remitir a Cuba, Jamaica y las Antillas, generando enormes beneficios; el envío de tocino, manteca de cerdo, jamones, carnes saladas, pavos, aves, permite hablar de un comercio.<sup>16</sup> Las élites regionales se beneficiaron al acumular, movilizar y ampliar su capital en diversos rubros económicos, caracterizándose por la continuidad de antiguas familias propietarias mediante la explotación agropecuaria, forestal y mercantil, como lo ha analizado Javier Morales Luis.<sup>17</sup>

La cuestión de la acumulación de tierra junto a la participación de empresarios extranjeros hacia finales del siglo XIX estableció la agricultura de plantaciones a través del cultivo del hule, caña de azúcar, café y frutas tropicales, proliferando en la ribera del río Coatzacoalcos. El estímulo primordial que recibieron del gobierno las com-

15 Winfield, "Chinameca: una relación geográfica del siglo XVIII", pp. 1-2. Hacia 1830 el territorio de Huimanguillo formó parte del espacio controlado por Acayucan; entre sus actividades económicas contó con siete pequeñas fábricas de aguardiente, diez tiendas mestizas, una zapatería, una carpintería, tres herrerías y dos tejerías, comerciando mediante canoas. Véase *Documentos y datos para la historia de Tabasco*, iv tomo, Manuel Mestre Ghigliazza (ed.), México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 1984.

16 En 1831 el cantón de Acayucan fue considerado un hato ganadero (que tenía más o menos la misma extensión que la alcaldía mayor de la época colonial); había aumentado a 77 mil cabezas de ganado. Este significativo aumento en el ganado de Acayucan se debió al impulso que recibieron las haciendas de la cuenca del río San Juan, como Corral Nuevo, Cuatotolapan, Nopalapan, Santa Catarina de los Ortices, y otras cuya producción salía en lanchones río abajo rumbo a Tlacotalpan, y que siguieron siendo importantes durante todo el siglo XIX. Véase, J. M. Iglesias, *Acayucan en 1831*, p. 48, México: Citláltepetl, 1831, y Alfredo Delgado Calderón, "La conformación de regiones en el Sotavento veracruzano: una aproximación histórica", Eric Léonard y Emilia Velásquez (eds.), *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*, pp. 35-36, México: CIESAS/IRD, 2000.

17 Javier Morales Luis, "Hacendados, rancheros y comerciantes: la conformación de una élite en la región del Coatzacoalcos a finales del porfiriato", tesis de licenciatura, Facultad de Historia, Universidad Veracruzana, 2002.

pañías agrícolas extranjeras que invirtieron en las plantaciones fue la adquisición de extensas tierras nacionales a precios bajos.<sup>18</sup> También hubo inversión nacional en este sector, representado por reconocidos funcionarios públicos del gobierno de Díaz, tal es el caso de Manuel Romero Rubio, José Ivés Limantour y Emilio Rabasa; el primero concentró una formidable extensión de tierra de 149 404 hectáreas. Los hermanos Limantour fueron propietarios de las plantaciones Río Uspanapa y Orilla Río, orientadas al cultivo del hule y la explotación de maderas preciosas. Emilio Rabasa fue propietario de El Gavilán de 35 414 hectáreas, que dedicó al cultivo del hule y explotación de maderas preciosas.<sup>19</sup>

---

18 Dentro de las primeras plantaciones establecidas encontramos: La Cockrill, Las Perlas, Modelo, El Plan, Las Flores, Solosúchil, San Francisco, Tecolotepec y La Puerta. En las grandes compañías encontramos: Dos Ríos, establecida en 1894, poseedora de la más vasta extensión de terreno cultivado en la república mexicana con 7 288 hectáreas, propiedad de la compañía norteamericana Agricultora del Golfo Mexicano, que en 1900 contaba con cerca de 2 millones de cafetos; La Oaxaqueña, de la Tabasco Land and Company, con 4 756 hectáreas; La Amate, perteneciente a una compañía de Saint Louis; Filisola o Ceiba Bonita, propiedad de alemanes y asentada en el río Uspanapa con 10 000 hectáreas; la San Carlos o Constanca; Colombia, perteneciente a la compañía Mexican Tropical Planters, con sede en Kansas City, establecida en 1899; la Rubio de la Tehuantepec Rubber Culture, Co. de Nueva York, con 2 027 hectáreas; la Uspanapa Land Co., nacida al amparo de Lionel Carden, con 18 588 hectáreas; y Embry Fulton con 15 867 hectáreas. Entre los terratenientes figuraban: P. A. Hearst, con 106 000 hectáreas; Carlos Pacheco, con 87 500 hectáreas; Manuel Romero Rubio, con 42 030 hectáreas; José Ivés Limantour con cerca de 50 000 hectáreas; Carlos David De Gheest, con 56 690 hectáreas; Leonardo Fortuño, con 7 214 hectáreas; Federico Martell con 87 745 hectáreas; y Carlos Casasús, 7 214 hectáreas. No menos importante es mencionar las que pertenecían a nativos de la zona: Pedro Lara, Plutarco Maldonado, Antonio Riveroll y José A. Ortiz con 5 902 hectáreas. Véase María de los Ángeles Saraiba Russell, *Procesos modernizadores en el Istmo veracruzano 1900-1921*, México: UNAM, 2001.

19 El capital extranjero mantuvo el control de las plantaciones, básicamente de procedencia estadounidense, formando un total de 30 plantaciones, de las cuales solo dos fueron de capital alemán: Filisola y Remolinos, dedicadas al cultivo del café. De las 30 plantaciones únicamente 15 se dedicaban al cultivo y comercialización del hule; las principales fueron Rivera del Carmen con una extensión de 106 mil hectáreas; Boca Nanchital con 59 690 hectáreas y Rubio Toledo y Capoacan. La mayoría de estas se asentaron en las jurisdicciones municipales de Minatitlán, Hidalgotitlán y Suchilapan, puesto que era precisamente en estas jurisdicciones donde se localizaron los extensos terrenos baldíos y los mayores recursos forestales. Las 15 plantaciones restantes se orientaron al cultivo y manufactura de la caña de azúcar y café, se

El Istmo en su conjunto funcionó como punto de enlace con el altiplano, Oaxaca y Chiapas; el transporte de mercancías que se embarcaban en los ríos Papaloapan, Michapa y Coatzacoalcos se mantuvieron en operación como un circuito comercial que unía a las islas del Caribe con México y Centroamérica. El itinerario comprendía Guatemala, Soconusco, Tehuantepec, Sarabia, Acayucan, San Juan Evangelista, Tlactotalpan, Veracruz y La Habana. Paso obligado era San Juan Guichicovi, estancia reconocida por su importante producción de ganado mular y por contar con los mejores muleros de la región para el transporte terrestre de los productos comerciales.<sup>20</sup>

Existió otra ruta comercial que tocaba Cosoleacaque, Ixhuatlán, Moloacán, Zanape, Tecominoacán, Mecatepec, Ocoapan, Quechula, Tecpatán, Tuxtla, Soconusco y Guatemala; y otra más que comunicaba el litoral del sureste mexicano, partiendo de Santiago Tuxtla y haciendo escala en San Andrés, Catemaco, Acayucan, Coatzacoalcos, Mecatepec y Campeche. Un sistema de veredas que corrían perpendiculares a los sistemas fluviales es registrado desde principios del siglo XIX; para su funcionamiento era indispensable la producción de ganado mular y caballar.<sup>21</sup> Acayucan representó un punto de encuentro, como nudo del transporte y centro comercial. La articulación espacial permaneció articulada vía fluvial, desarrollándose sobre todo como punto de escala, cuyo tránsito requería de caballos, mulas y pequeñas embarcaciones de vapor que sostenían las rutas consolidadas desde el periodo colonial. Si bien hubo indicios de la participación de inversión extranjera, esta constituyó una fase preliminar en la que se materializó la llegada de empresarios motivados por la construcción de un ferrocarril.

---

destacaron por mantener una alta producción de azúcar, melaza, panela y aguardiente. Véase María de los Ángeles Saraiba Russell, *Procesos modernizadores en el Istmo veracruzano 1900-1921*, México: UNAM, 2001.

20 Emilia Velázquez et al. (eds.). *El Istmo mexicano: una región inasequible*.

21 Minerva Oropeza, "Poblamiento y colonización del Uxpanapa en el marco del Istmo veracruzano", *El Sotavento veracruzano*, 46-47; Alcántara López, "Un imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795".

## LA TIERRA Y LA EXPERIENCIA FERROVIARIA DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

El 4 de noviembre de 1824, por decreto, el gobierno mexicano convocó a la presentación de un proyecto de comunicación de dos océanos vía Istmo de Tehuantepec.<sup>22</sup> Dieciocho años después otorgó, en marzo de 1842, por decreto, la primera concesión a José Garay para la construcción de un camino por el Istmo de Tehuantepec, lo que conocemos como Privilegio de Garay, otorgado por Antonio López de Santa Anna.<sup>23</sup> En octubre de 1843, por decreto presidencial, se ordena el establecimiento de una penitenciaría en Tehuantepec, con la finalidad de emplear a los presos como trabajadores en las obras del ferrocarril.<sup>24</sup> Sin embargo, el camino no fue construido y la concesión venció diez años después (1851). Las concesiones continuaron otorgándose a empresarios nacionales y extranjeros, pero la obra no avanzó. A mediados del siglo XIX, la generación de vías de comunicación fue prioridad, no obstante, la falta de capital para inversión prolongó su fabricación.

Desde 1878 las vías de comunicación en territorio veracruzano fueron concebidas como arterias que conducen al progreso. Comunicar, producir y distribuir fueron tres acciones que fortalecieron el desarrollo de la industria y del comercio. El mantenimiento de los caminos vecinales y los proyectos de construcción de ramales férreos fueron prioridad. Una de las primeras iniciativas de inversión y generación de infraestructura en el estado fue el proyecto de ferrocarril de Sotavento que emprendió el gobierno del estado de Veracruz.<sup>25</sup>

---

22 Secretaría de Fomento, *Legislación sobre Ferrocarriles, 1824-1870*. Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de hierro, tomo I, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882, p. 8.

23 Secretaría de Fomento, *Legislación sobre ferrocarriles*, tomo I, pp. 13-17.

24 Secretaría de Fomento, *Legislación sobre ferrocarriles*, tomo I, pp. 25-31.

25 Luis Mier y Terán, "Informe que rinde el C. Gobernador del Estado de Veracruz en la clausura de sesiones de la H. Legislatura", *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista 1877-1911*, pp. 52-53, 1991.

La construcción del ferrocarril de Alvarado a Minatitlán fue contemplada como un plan que impulsaría a las poblaciones de la costa sotaventina.<sup>26</sup> Estos años también caracterizaron una etapa de frágil ejecución e implementación de iniciativas para la generación de obra pública.

La estratégica vía de comunicación se construiría utilizando los puertos ubicados en sus extremos, el argumento inmediato fue colonizar el territorio. Al no lograr su propósito, Garay traspasó sus derechos a la casa inglesa Manning and Mackintosh, en 1847; sin embargo, esta tampoco consumó su objetivo. La siguiente autorización fue concedida a la Tehuantepec Railroad Company, presidida por Albert G. Sloo, integrada por socios de Nueva York y Nueva Orleans. Una vez más la esperanza se perdió. Intereses cruzados entre sus socios los hizo debatir por los proyectos ístmicos, así los neoyorquinos lograron controlar rápidamente las rutas de Panamá y Nicaragua, mientras que los capitalistas de Nueva Orleans promovieron proyectos para abrir el Istmo de Tehuantepec a partir de 1849, cuando obtuvieron un privilegio de tránsito. Entre 1851-1853, Mariano Arista expidió un decreto que anuló la concesión; después de los anteriores contratos malogrados, el gobierno mexicano comenzó una subasta. En 1853 ofreció 600 mil dólares por la concesión para construir una vía ístmica. Dos interesados aparecieron en la escena: el inglés Falconnet y The Tehuantepec Railroad Co. consiguieron el permiso, pero en ambos casos fue cancelado por incumplimiento. Posteriormente, en 1859 y 1860, la Louisiana Tehuantepec Company logró una licencia para trabajar en el Istmo sin alcanzar la construcción de la vía; esta fase contempló la llegada de campamentos y oficinas improvisadas.

En 1879 llegó a Coatzacoalcos George Tyng, representante en México de la compañía del ferrocarril que organizó Edward Learned.

---

26 Abraham Bauza, "Informe que rinde la C. Presidente de la H. Legislatura en la clausura de sesiones de la misma, 5 de julio de 1878", *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista 1877-1911*, p. 66, 1991.

Esta empresa logró construir 61 kilómetros de vía férrea y trasladó un buen número de materiales de construcción, grúas y herramientas. Contrató a trabajadores chinos y japoneses e instaló las primeras oficinas generales en cada uno de los extremos del Istmo. Tyng fue un agente importante que participó en los asuntos locales, por ejemplo: trazó y arrendó terrenos en lo que hoy conocemos como Coatzacoalcos, Uxpampapa y Minatitlán. Asimismo, organizó a los trabajadores y levantó un censo de población. Los capitalistas del siglo XIX, como Tyng, aprovecharon su paso por el Istmo para establecer empresas particulares, defendieron sus intereses con las garantías que el gobierno les concedió a través de un contrato y ubicaron los problemas entre los tres niveles de gobierno durante la fase operativa por la construcción de un ramal.

En 1892, el gobierno mexicano optó por dejar la ruta al amparo nacional. Dos años después, inauguró 309 kilómetros de vía que unió ciertos tramos sin consolidar un camino. La construcción del ferrocarril de Tehuantepec continuó como una invitación abierta a los empresarios para invertir en su reconstrucción. En suma, de los fallidos intentos se concluye que el gobierno mexicano experimentó sobre la marcha sus políticas y las consecuencias de sus decisiones. Complació más privilegios que beneficios. Sin garantizar la construcción extendió contratos con plazos indefinidos, indemnizó contratistas, adquirió deudas hipotecando un ferrocarril con las propias compañías constructoras y las exentó de impuestos. Hacia finales del siglo XIX el Estado mexicano perseguía la realización del proyecto.

Consciente de la responsabilidad de su gestión, inició una nueva etapa en la que se nombraron comisiones de ingenieros para la realización de los estudios y el trazado de la vía. Es en esta etapa en la que firmó un contrato con la compañía inglesa Pearson and Son Limited, “el 11 de noviembre de 1899, donde se estipulaba que reconstruiría el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, se edificarían también talleres, edificios, oficinas, derecho de vía, materiales, instalaciones flotantes y fijas, muelles, así como la habilitación de los puertos de Coatzacoalcos

y Salina Cruz.”<sup>27</sup> La compañía sería la proveedora del ferrocarril en todo lo referente a material rodante y equipo necesario para todos los trabajos. La compañía dispondría de productos del ferrocarril y de los puertos, de 5 millones de pesos que el gobierno le entregaría en 40 mensualidades de 125 mil pesos o en bonos del 5% de la deuda interior amortizable. La compañía gozaría de franquicias de protección, fletes y transportes. Se hablaba de un plazo de tres años y medio para terminar las obras, y la sociedad entre gobierno y compañía tendría una duración de 50 años, que empezaban a contar a partir de la conclusión de todos los trabajos.<sup>28</sup> La empresa podía importar, libre de derechos de importación, de aduanas y de impuestos, el material fijo para vía, material rodante, vehículos, material de telégrafos, miscelánea, material flotante, con sus accesorios y dependencias. De todos los demás valores que pertenecían a la compañía del ferrocarril se pagaría al gobierno y a la compañía Pearson el capital con el que hubieran contribuido, así como el interés que debiera pagárseles sobre dicho capital y pendiente de pago.<sup>29</sup> A pesar de las numerosas vicisitudes y como consecuencia de un régimen de paz y prosperidad ante el mundo, el 23 de enero de 1907 se declaró oficialmente inaugurada la vía transístmica en Salina Cruz.

La inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, en enero de 1907, se celebró como el comienzo de la participación de México en el comercio global a través de su Istmo, hecho que significó también la expansión comercial de Gran Bretaña en América Latina. Como podemos observar (Figura 2) la ruta interoceánica se integró por 22 estaciones, 11 de las cuales se concentraron en territorio oaxaqueño y los 10 restantes en el veracruzano. Además, contó con dos puntos terminales comprendidos como puertos: Salina Cruz y Coatzacoalcos.

---

27 Archivo General de la Nación (AGN), Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (scop), Expediente 2/757-1, sección Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (FNT), pp. 65-70.

28 Armando, Rojas Rosales, *El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec ¿Eje del comercio del mundo? 1893-1913*, México, UAM-Iztapalapa, 2004.

29 AGN, SCOP, FNT, vol. 2/757-2, f. 76, Cuenta del Tesoro Federal, p. 603, 1897.

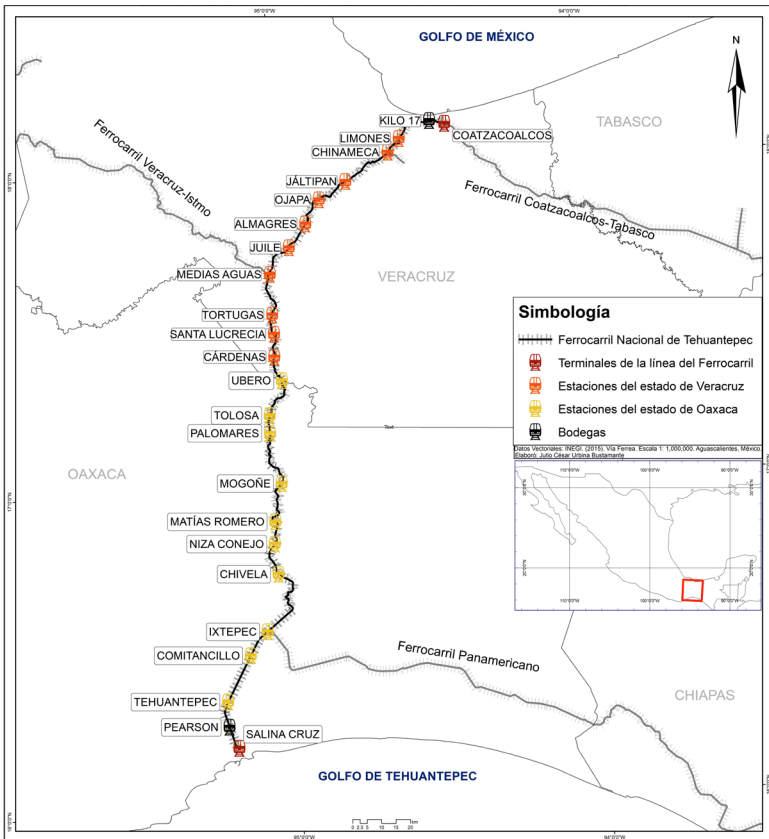


FIGURA 2. Ferrocarril nacional de Tehuantepec.

FUENTE: Valdivieso Cruz, Marcela, *El ferrocarril nacional de Tehuantepec. Un proyecto frustrado 1914-1937*, p. 65. (Xalapa, Universidad Veracruzana, 2018).

El mapa muestra que la articulación interior de esta línea se consiguió a través del ramal del ferrocarril panamericano que lo vinculó a Chiapas y Centroamérica; el ramal de Veracruz al Istmo que lo relacionó con el puerto de Veracruz; y el ramal Coatzacoalcos-Tabasco que se materializó hacia la segunda mitad del siglo xx; mientras que la articulación marítima se logró con su participación en la nueva geografía comercial al constituir una reciente ruta. La cesión de terrenos para instalar el

ferrocarril corrió a cargo de asociaciones familiares, en otros casos se recurrió a la compra-venta y otros más fueron expropiados. La compañía de Edward Learned, en 1879, estableció una franja de 70 m de amplitud, para la instalación del derecho de vía; eso fue utilizado como argumento por el alcalde de Coatzacoalcos para señalar a George Tyng por conseguir grandes extensiones de tierra en dicho puerto. En 1899, el contrato con la casa Pearson estipulaba explícitamente que la compañía podía adquirir los terrenos y aguas conforme a las leyes de expropiación, basándose en la causa de utilidad pública, pues era necesario para la construcción, conservación y reparación del ferrocarril, puentes y accesorios.<sup>30</sup> En la figura 3 se observa el paisaje selvático por donde se trazó la línea férrea; terrenos de monterías y una vía angosta caracterizada por durmientes de madera de la región.



FIGURA 3. Paisaje selvático por donde se trazó la línea férrea.

FUENTE: Img031, "Vía tangente al sur con deslave en la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", 1897, Colección Méndez Quijano Zirión, s/n caja, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF), Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif).

30 Contrato de la Pearson and Son Limited, *Diario Oficial*, pp. 8-9, 1899.

De acuerdo con los registros, el derecho de vía se estableció a partir de donaciones que realizaron distintos comerciantes. Cabe mencionar que el derecho de vía del ramal del Istmo fue legalizado hasta que se levantó el inventario de la empresa en 1922. En las notas al respecto se manifiesta que fue necesario el trámite correspondiente en notarías públicas del distrito de Juchitán, incluidos los terrenos en territorio veracruzano. Mediante algunas listas que la empresa del ferrocarril archivó se obtienen registros que, de acuerdo con la compañía, fueron “donados” o expropiados a particulares. Al ser reconocida la procedencia de la fuente y sus alcances, se comparó con los registros de derecho de vía que los ingenieros encargados de los tramos levantaron ambiguamente, así como algunos informes que se tienen en la oficina del Registro Público Municipal. En territorio veracruzano, el alcalde de Coatzacoalcos Manuel Ladrón de Guevara, en 1906, informó sobre la cesión de terrenos a la compañía del ferrocarril, participando en el tramo del kilómetro 4 al 14, pero esos terrenos fueron donados por los herederos de la hacienda Tierra Nueva a través de su representante, Julio Novoa.<sup>31</sup>

De acuerdo con la fuente, gradualmente los terratenientes fueron entregando a la compañía del ferrocarril algunos de sus terrenos, fenómeno que entendemos obedeció al anhelo de que el ferrocarril fortaleciera el arrastre de su producción en sus haciendas. Los herederos de Pedro y Antonio Lara complementaron el tramo siguiente, del kilómetro 14 al 17, mientras que Pedro Lara y Dolores Gómez cedieron las tierras para el kilómetro 17 al 27. Una nueva donación de Manuel

---

31 Un conflicto entre la compañía y los dueños de la finca Tierra Nueva se desencadenó cuando se les expropiaron parte de sus tierras para la instalación de los servicios del patio terminal; dicho litigio inició en 1909, pues la compañía solicitó más extensión para el ferrocarril por considerar que tenía terrenos insuficientes para la instalación de sus muelles y almacenes número 8 y 9. De este modo, la expropiación se efectuó con la escritura respectiva que está registrada en la notaría de Tehuantepec, en el protocolo del notario Cano de dicha ciudad, en donde los propietarios de Tierra Nueva, los señores Ortiz, no quedaron conformes, al grado que no se presentaron a recoger la cantidad depositada en el Banco Nacional. Véase, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, pp. 253-255, tomo II, 251.

Ladrón de Guevara como accionista de la hacienda Tonalapa integró del kilómetro 27 al 45. También destacan “donaciones” realizadas por comunidades, por ejemplo, las que el municipio de Jáltipan y Texistepec donaron como terrenos para los kilómetros del 45 al 70. Aunque no tenemos fuente alguna que subraye estos casos arbitrarios, reconocemos que, probablemente, estas tierras fueron expropiadas u otorgadas a la compañía por las autoridades municipales. Los herederos de Diego González, accionistas de Santiago Xomate, a través de Manuel Ladrón de Guevara donaron los terrenos que abarcan del kilómetro 70 al 97. Sucesivamente, los accionistas del predio Santa Catarina de Jara cedieron los terrenos para completar el tramo del kilómetro 97 al 109, donde se instaló el tanque conocido como Los Naranjos. En el caso del entronque que va del kilómetro 109 al 127 se presume fueron cedidos por la sucesión de Carlos Pacheco.

Del lado oaxaqueño la relación es difusa; aunque el tramo que va del kilómetro 127 al 140 ocupó terrenos de la viuda de Almonte (*sic*), en el kilómetro 140 al 157 un tal señor Bustillo aparece como el dueño de las tierras a su paso, mientras que se señala que la sucesión de Gives, Woolrich y Wood cedió terrenos para el tramo que abarcó del kilómetro 157 al 176. El tramo del kilómetro 176 al 187 abarcó terreno de la población de Mogoñé y no se tiene registro de su extensión y cesión. Posiblemente la comunidad de Petapa cedió a la empresa tierras para el tramo del kilómetro 187 al 204, en Matías Romero.<sup>32</sup> Sin embargo, recordemos que la antigua comarca de Matías Romero surgió como un incipiente campamento que se emplazó por lo menos en cuatro ocasiones, hasta instalarse su población en los alrededores de la estación conocida con el mismo nombre. Es en este extremo en el que se tienen mayores actos de compra-venta de terrenos, al igual que expropiaciones.

---

32 AGN, SCOP, FNT, Lic. Jacinto Pereyra a Porfirio Díaz y Jordán al Ing. Gilberto Montiel Estrada, 6 de octubre de 1906; AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 19, expedientes correspondientes a los años 1882-1884.

En 1882 los comerciantes Echeverría y hermanos cedieron terrenos en Salina Cruz; entre 1883-1889 los comerciantes Leandro Mecó y socios, Cirilo Chin, Dámaso Bernal y Perfecto Chiñas vendieron a la compañía del ferrocarril en Tehuantepec. En Comitancillo, su agente municipal autorizó los terrenos ocupados por el ferrocarril.<sup>33</sup>

Los ejemplos anteriores muestran hasta cierto punto un impulso por participar en el proceso de construcción del ferrocarril, como partícipes de la modernización, pero también resistiéndose a ella, como lo muestran otros casos que se narran a continuación. En 1895 la inspección pidió a Julián Maqueo negociar sobre sus terrenos en Almoloya, debido a que se pretendían establecer en ese lugar las oficinas generales.<sup>34</sup> Otros, de alguna manera, se vieron forzados a ceder pequeñas o medianas cantidades de terreno, tal es el caso de Juan Pablo González. Oriundo de San Juan Evangelista y dueño de la hacienda de Los Almagres, quien otorgó, en 1898, 20 metros de ancho en toda su extensión para estaciones, conservando sus derechos de propiedad, todo esto con el objetivo de que le fueran pagados los árboles de madera preciosa que se derribaron o usaron en cualquiera de sus formas.<sup>35</sup>

En 1904, Juan Pablo González presentó una queja contra la compañía Pearson; el conflicto ocurrió al construir una casa cerca del paso del tendido de la vía que pertenecía a uno de sus hijos, creyendo que aún mantenía sus derechos de propiedad.<sup>36</sup>

Existió también el caso del embargo de terrenos a la señora Elena de Tyng, quien peleó una porción situada en la demarcación del fundo legal de la ciudad de Puerto México, hoy Coatzacoalcos. La extensión alcanzó los 155 298 m<sup>2</sup>; de acuerdo con los registros, la superficie fue

---

33 AGN, SCOP, FNT, Jordán al ingeniero Gilberto Montiel Estrada, 16 de marzo de 1907.

34 Armando Rojas Rosales, *El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec ¿Eje del comercio del mundo?*, p. 105, 2004.

35 AGN, SCOP, FNT, Fernando Venero comisionó a T. Méndez y T. S. Naveda para recibir las resoluciones de los cesionarios de terrenos en Acayucan, entre los que se encontraban los hermanos González, 3 de julio de 1898.

36 Armando Rojas Rosales, *El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. 278, 2004.

considerada poco fértil, sin embargo, su localización ocupó parte del centro de la población.<sup>37</sup> Otro conflicto por tierras fue el que se entabló por los terrenos del hato de La Barrilla, cuya superficie era de 300 hectáreas y además tenía como límite la línea que arrancaba del kilómetro 4 del ferrocarril, abarcando la margen izquierda del río Coatzacoalcos.<sup>38</sup> Este caso resulta significativo, justamente por la carencia de fuentes para reconstruir el trazado. Elena de Tyng representó hasta 1925 los intereses de su esposo George Tyng, y este personaje arrendó y vendió tierras a la Pearson and Son Limited, lo que permite cuestionar la cesión de terrenos, y obliga a dar continuidad a los registros de las tierras de Tyng para saber cuánto terrenos negoció con la compañía del ferrocarril representada por Weetman Dickinson Pearson.

En Santa Lucrecia, hoy Jesús Carranza, se expropiaron terrenos y se desató una disputa porque no se sabía si se encontraban dentro o fuera de los márgenes del ferrocarril o pertenecían al ayuntamiento. Uno de los ingenieros a cargo de las verificaciones para expropiación, y de la delimitación de la extensión de las estaciones o patios, fue Miguel Huidobro de Azúa. Otro caso tuvo que ver con una serie de accidentes que provocaron la muerte del ganado que recorría los alrededores de la vía; otro problema fue el levantamiento de cercas de vecinos cuyas tierras se acercaban a los terrenos del ferrocarril, así como la solicitud de postes y alambres a la compañía. No menos importante fueron los casos en los que comerciantes pretendieron apropiarse de terrenos de la compañía, propiciando un conflicto entre ambas partes, por ejemplo, los dueños de hoteles y fondas cercanos al derecho de vía.<sup>39</sup> En Minatitlán, por ejemplo, a Guadalupe Almonte V. de Herrán se le expropiaron 23 hectáreas, por ello solicitó indemnización, por el uso que se hizo de la madera de sus terrenos.

---

37 AGN, SCOP, FNT, Correspondencia entre Carlos Amador, Jordán y el juez de distrito de Coatzacoalcos, 22 de julio de 1908.

38 Armando Rojas Rosales, *El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. 314, 2004.

39 Armando Rojas Rosales, *El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, pp. 314-315, 2004.

## ESTACIONES Y POBLACIONES DEL FERROCARRIL DEL ISTMO

La compañía del ferrocarril obtuvo la autorización para expropiar, comprar, rentar y apropiarse de terrenos de utilidad pública, adquirió también la administración de los puertos y del tráfico a través del ferrocarril. Así, la Pearson and Son Limited logró monopolizar la línea del Istmo en el periodo de 1899 a 1918. Los beneficios por la explotación de la ruta del Istmo de Tehuantepec permitieron el acaparamiento de importantes extensiones de tierra por parte de los empresarios del ferrocarril y de la compañía. La diversificación productiva operó con la explotación del subsuelo (petróleo, gas y sus derivados), la ganadería y la agricultura comercial. La propiedad exclusiva de terrenos del ferrocarril favoreció un mercado de tierras que proliferó rumbo a la segunda mitad del siglo xx; aunque la compañía canceló el contrato y vendió la ruta al gobierno mexicano su inversión no desapareció, continuó con sus empresas bajo otra razón y denominación social. Los conflictos con los propietarios vecinos de la vía se unieron a la solicitud de tierras de los pobladores durante la reforma agraria, hacia 1915, cuya resolución, en algunos casos, demoró la dotación entre 1930-1945.

El derecho de vía fue la cicatriz de la transformación espacial que tuvo como evidencia el trazado del ramal del Istmo. La ejecución del proyecto de comunicación, es decir, la experiencia del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, justificó la ocupación y uso de suelo. Durante el proceso de su construcción, promoción y aprovechamiento, ni el gobierno ni la empresa del ferrocarril consideraron la legitimación de los derechos de propiedad de sus terrenos, dejando en evidencia dos cosas: primero, las condiciones en las que operaban las empresas en México; segundo, pensar en las arbitrariedades cometidas en ese territorio. Esta situación invita a cuestionar las fuentes con las que hemos hablado de la propiedad en el Istmo e incentivar la búsqueda de nuevos acervos que proporcionen otras explicaciones.

En 1920, la compañía del ferrocarril no se amparaba en las escrituras para comprobar la posesión de dichos terrenos. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue considerado propiedad de la nación en 1918. En diversos contratos firmados para su construcción se estipuló que el gobierno se obligaba a adquirir por su cuenta los terrenos correspondientes al “derecho de vía”, pero en la práctica estas acciones no fueron claras; las pocas gestiones y registros de compra y cesión por “derechos de vía” corresponden, principalmente, a Coatzacoalcos, Matías Romero, Ixtepec, Tehuantepec y Salina Cruz.<sup>40</sup> La Secretaría de Comunicaciones sugirió en 1923 la colocación de señales para hacer patente la posesión del derecho de vía; en los documentos oficiales el ferrocarril conservó, de forma pública y pacífica, su derecho de vía con una extensión de 70 metros de ancho. Desde 1915 los vecinos de Coatzacoalcos comenzaron a solicitar tierras amparándose en la ley agraria, las más solicitadas fueron las contiguas a las vías del ferrocarril. Una medida tomada por la compañía fue construir las terracerías paralelas a la línea telegráfica, sus puentes, su toma de agua, sus casas de sección, estaciones y demás edificios requeridos para la administración del ferrocarril.<sup>41</sup>

La liberación del derecho de vía para el caso del ferrocarril no consideró la exención de áreas ambientales, se consiguió a base de expropiaciones, “compras” y negociaciones en una etapa donde el gobierno no impuso el cumplimiento de ciertos trámites y permisos; puesto que su política buscaba la generación de obra pública, garantizando facilidades a la inversión. La especulación y apropiación de la propiedad produjo abusos. La ocupación de la tierra obedeció a una lógica comercial que priorizó la localización de los recursos naturales y su aprovecha-

---

40 Secretaría de Cultura (sc), Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF), Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif), *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, pp. 437-439, tomo II, Sección Terrenos.

41 sc, CNPPCF, Cedif, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. 442, tomo II, Sección Terrenos.

miento. La modernización materializada mediante la obra pública se cristalizó con la instalación de edificios, viviendas y oficinas, sin embargo, no se ejecutó un estudio específico del tipo de suelo donde fueron instaladas las estaciones, algunas se inundaron en temporada de lluvia. El derecho de vía no solo se convirtió en un problema por la invasión a la propiedad, también generó otros inconvenientes que obedecieron a las exhalaciones de las locomotoras: incendios de puentes, talleres y casas. El paso del ferrocarril provocó numerosos accidentes a trabajadores, a vecinos y la mortandad de ganado. En papel, la línea férrea lucía de la siguiente forma durante a la segunda década del siglo xx (Figura 4).

En su representación se priorizó su topografía, de izquierda a derecha se graficó de la estación terminal de Salina Cruz a la de Coatzacoalcos, así como puntos poblacionales que fueron aprovisionados con mayores elementos por albergar los puertos y fortalecer la descarga de barcos. Las estaciones que siguieron en importancia son: San Juan Evangelista por su cercanía a las fincas cafetaleras Dos Ríos, Amate y Colombia, entre otras. La estación de Palomares mantuvo importancia por ser el límite entre Veracruz y Oaxaca.

En la figura 5 no se sabe con exactitud a qué estación corresponde, se deduce que representa una estación de paso. La fotografía muestra los materiales con los que se construyeron las primeras estaciones, la extensión de la vía y los costales con los que se transporta los productos. Además, observamos a los transeúntes invadir la vía.

La construcción de ferrocarriles produjo cambios significativos en el territorio. Pensar en la instalación de dos recintos portuarios en cada extremo del Istmo de Tehuantepec y un taller de gran extensión en Matías Romero, que se convirtió en el corazón del ramal, parada obligada para las locomotoras, permite subrayar cambios espaciales. La condición natural del terreno, un espacio selvático atravesado por la sierra de los Chimalapas, condicionó el trazado de la vía y favoreció el argumento de que sus terrenos pertenecieron a grandes haciendas asen-

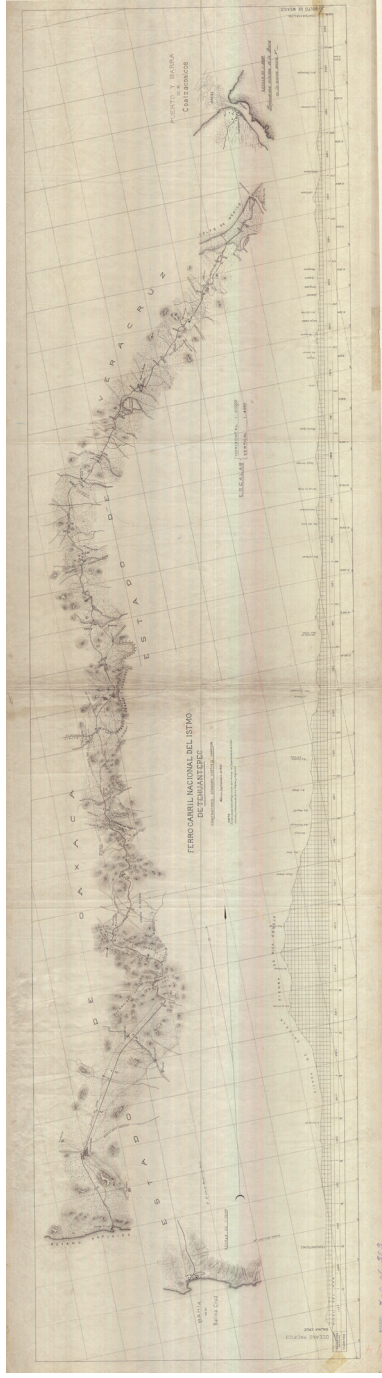


FIGURA 4. La línea férrea durante la segunda década del siglo XX.

FUENTE: Núm. 4328, "Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec", septiembre de 1920, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Vía y Estructuras, Serie Patios y líneas, s/n caja, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF), Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif).



FIGURA 5. Estación de paso.

FUENTE: Img011, "Estación no identificada en la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", Veracruz, México, 1897, col. Méndez Quijano-Zirión, s/n caja, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF), Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif).

tadas a lo largo del río. El trazado del ferrocarril se levantó prácticamente paralelo a la vertiente del río Coatzacoalcos, hasta colindar con la cordillera; el abastecimiento de agua radicó en el uso del río; la madera que se ocupó para los durmientes de la vía se tomó de los árboles disponibles en el territorio y permitió a los rancheros participar como subcontratistas para abastecer a la compañía del ferrocarril. El suministro de carbón y piedra a la compañía brindó oportunidad a comerciantes o hacendados. Durante el proceso de ejecución del proyecto de comunicación se consolidaron unidades productivas tanto en territorio oaxaqueño como veracruzano (cuadros 1 y 2) que dinamizaron el comercio a través del ferrocarril. Si revisamos el número de haciendas, el tipo de producción y su extensión territorial podemos dimensionar su concentración, mayoritariamente hacia la ribera del Coatzacoalcos (Cuadro 1).

CUADRO 1. Haciendas en territorio veracruzano

PROPIETARIO	NOMBRE	EXTENSIÓN (HECTÁREAS)	PRODUCCIÓN
Cía. Agrícola Esperanza	Plantación Esperanza	5,155.00.00	
Cía Agrícola Azteca	Plantación Azteca	437.00.00	Caña de azúcar
José A. Ortiz	Hacienda Sehualaca	5,902.00.00	Ganadería
Plutarco Maldonado	San José del Carmen	3,511.00.00	Ganadería
Cía. Ferrocarril Veracruz Mo. Ltd.	San José del Carmen	76,591.00.00	Hule y maderas preciosas
Carlos David de Chest	Boca Nanchital	59,690.00.00	Hule y maderas preciosas
Hearst Prohee A.	Rivera del Carmen	106,000.00.00	Hule y maderas preciosas
José y Julio Limantourt	Río Usapanapa	10,666.00.00	Hule y maderas preciosas
Lanfried J.	Filisola	10,000.00.00	Hule y maderas preciosas
Felipe S. Martel	(no aparece)	87,745.00.00	Hule y maderas preciosas
Nikerboker Trust Cía.	Plantación Rubio	2,024.00.00	Hule y maderas preciosas
Suc. del Lic. M. Romero Rubio	Primera Zona	25,964.00.00	Maderas preciosas
Teodora R. de Ruiz	Tacoteno	1,755.00.00	Ganadería
Usapanapa Lam Cía.	Usapanapa	18,588.00.00	Caña de azúcar
Cía. Café y Azúcar	San Carlos	678.00.00	Caña de azúcar
Leonardo F. Fortuño	Villa Alta	63,422.00.00	Maderas preciosas

(continúa Cuadro 1)

PROPIETARIO	NOMBRE	EXTENSIÓN (HECTÁREAS)	PRODUCCIÓN
Nicasio L. Rosaldo y Socios	San Antonio	2,625.00.00	Ganadería
Carlos Casasús	Haralapa	7,214.00.00	Ganadería
Cía. Agrícola	El Gavilán	14,000.00.00	Ganadería
José E. Domínguez y G. Ting	La Barrilla	3,780.00.00	Ganadería
Eulalio e Ignacio Vela	El Gavilán	2,012.00.00	Ganadería
Avelino Jáuregui y Socios	Tonalapa	8,860.00.00	Ganadería
Talton Embry	San Miguel	15,687.00.00	Caña de azúcar
Cía. Tabasco Lam.	La Oaxaqueña	4,876.00.00	Ganadería
José y Julio Limantourt	Orilla Río Naranja	10,460.00.00	Maderas preciosas
Marchant The Land Trust Cía.	(no aparece)	1,821.00.00	Caña de azúcar
Plantation Association	Dos Ríos	1,621.00.00	Café
Cía. México Comercial	San Miguel	2,300.00.00	Ganadería
Juan A. Cházaro Sucesores	Corral Nuevo	88,517.00.00	Ganadería y caña de azúcar
The Miller Plantation Co.	Cuatotolapan	15,355.00.00	Caña de azúcar
Isidro A. Mortera	San Pedro Totuapan	499.00.00	Ganadería
Juan S. Robinson	Chacalapa	9,332.00.00	Ganadería
George C. Samborn	La Junta	2,115.00.00	Hule
Otilio Franyuti	Nopalapan	22733.00.00	Ganadería

(concluye Cuadro 1)

PROPIETARIO	NOMBRE	EXTENSIÓN (HECTÁREAS)	PRODUCCIÓN
Juan E. Franyuti	Marquesillo	13,184.00.00	Ganadería
Ma. Franyuti de Murillo	El Bayo	8,978.00.00	Ganadería
Ramón Roca y Hno.	Zapote y Durán	5,724.00.00	Ganadería
Francisco Roca y Hno.	Palo Miguel	2,662.00.00	Ganadería
Herederos de Juan Salomón	Solcuantla	7,029.00.00	Ganadería
Marcelo Gómez y Gómez	San Miguel	3,510.00.00	Ganadería
Chicago Filleand Frust Co.	Buenvista	951.00.00	Caña de azúcar
The Dos Amigos and Coffee Co.	Dos Amigos	242.00.00	Café
Cía. Agrícola del río Trinidad	Cascajal	809.00.00	Café
Walter L. Hall	La Guadalupe	140.00.00	Café
Herederos de Francisco Alor	Chalcomulco	2,817.00.00	Ganadería

FUENTE: Archivo General del Estado de Veracruz, Secretaría de Gobierno, Departamento de Estadísticas, Haciendas Ganaderas, Asociación Financiera, 1905, expediente 26.

Situar con exactitud cada una de ellas exige un riguroso trabajo documental y cartográfico que permita distinguir los cambios en la demarcación política de cada uno de los departamentos o cantones de Acayucan, Minatitlán, Tehuantepec y Juchitán. En un ejercicio de aproximación se obtendría una imagen en la que se señale la localización; sin embargo, no tendría la calidad de un plano o mapa que estimule la

reflexión. Además, los cuadros expresan los datos de un censo agrícola levantado por el Estado en terrenos donde también tuvieron participación autoridades locales, estatales y federales. Para el caso oaxaqueño, sus registros no indican la extensión territorial de las unidades productivas (Cuadro 2).

CUADRO 2. Haciendas en territorio oaxaqueño

NOMBRE	PROPIETARIO	NOMBRE	PROPIETARIO
Tarifa y Chivela	Julián Maqueo	San Cristóbal	Manuel Mora
San Pablo	Matilde Castellanos	Santa Teresa	Juana Catalina Romero
La Venta	Viuda de Maqueo e hijos	La Primavera	Epitacio Rueda
Saravia	Emilia G. de Solana	Los cocos viejos	Félix Rueda
Santa Inés	Solana Hermanos	Santa Cruz	Alberto Langner
El Modelo	Carlos Oertel	San Pablo	Testamentaría de Ana Gabar
El Corte	Cecilio Oestz	*no se cuenta con el registro de su extensión en hectáreas	
Trinidad	Luis Nivón		
Piedra Parada	Francisco León		
San Agustín	Julián Nivón		
Regadío	Antonia Nivón		
Santa Veracruz	Leontina E. V. de Castán		
Guadalupe	Ramón Pino		
Agua Blanca	Anastasio Puerto		
San Vicente Buenavista	Testamentaría Longinos Fuentes		
Santa Bárbara	Juan V. Coello		
Cacao Prieto	Herederos Alejandro León		
Santa Efigenia	Antonio Nivón		

FUENTE: Luis Cosío Silva, "La agricultura", *Historia Moderna de México. El Porfiriato. Vida Económica*, p. 47, Daniel Cosío Villegas (ed.). México: Editorial Hermes, 1975.

El interés en estos registros radica en el reconocimiento de la producción que transportó el ferrocarril del Istmo, los propietarios y sus derechos de propiedad. Esto nos lleva a comprender la naturaleza de la obra pública, es decir, quiénes y por qué participaron en el proyecto de comunicación. Gran parte de estos comerciantes fungieron como hacendados, jefes políticos, alcaldes, regidores, síndicos, apoderados legales, secretarios del gobierno federal, agentes aduanales, agentes de casas comerciales extranjeras, etc. De esta manera, podemos considerar que la “donación” de tierra para los tramos de la línea y el derecho de vía obedeció al beneficio que el ramal asignó a sus empresas. En el caso de las estaciones terminales, entendidas como puertos o puertas hacia el comercio marítimo, fueron monopolizadas por la administración de la empresa del ferrocarril Pearson and Son Limited. Tanto en Salina Cruz como en Coatzacoalcos se concentraron almacenes, se formó un recinto portuario con la infraestructura necesaria, muelles, canalización de la barra del río y de los diques hacia el mar; en Minatitlán se instaló una refinería entre 1902 y 1908, cuestión que habla de una lógica comercial desde la empresa inglesa que fortalecería el desarrollo de la explotación petrolera; en Salina Cruz se construyeron las oficinas de las agencias comerciales internacionales, los hoteles que brindaron alojamiento a los agentes y las notarías que gestionaron las diligencias de diversas compañías. Mientras Coatzacoalcos creció consolidándose como el centro administrativo inglés donde radicaron las oficinas de la compañía Pearson and Son Limited,<sup>42</sup> Salina Cruz se desarrolló como el epicentro del comercio internacional, cuestión que permaneció durante todo el siglo xx, incluso hasta la actualidad.

Respecto a las modificaciones espaciales, la instalación del complejo ferroviario en el estratégico estrecho territorial mexicano implicó determinar dónde se ubicarían sus estaciones; geográficamente, el puerto de Coatzacoalcos se definió mediante su desembocadura al mar,

---

42 SC, CNPPCF, Cedif, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. 265, tomo II.

por ello, Minatitlán continuó con su función de población de refugio; hacia el Pacífico las opciones fueron la bahía de Chipehua, Huatulco, el área lagunar y Salina Cruz, este último fue elegido por albergar un litoral que no ameritaba un innecesario desafío natural, su planicie, su histórico comercio de sal y su proximidad a Tehuantepec, sitio de resguardo donde habitaron los comerciantes y fungió como unidad administrativa de la autoridad local.

Hacia 1919 la infraestructura ferroviaria en servicio contaba con 50 edificios solamente en Salina Cruz, es decir, seis almacenes, cuatro baños, una caseta de grueros, la agencia aduanal, dos básculas, la planta de fuerza motriz, un almacén general, una antigua casa de máquinas, una bodega de reparación de carros, la bodega de reparación de vías, la antigua planta eléctrica, una fábrica de hielos, una bodega de cambiador de vía, una bodega de aceites y accesorios, el almacén de pintura para carros, la caseta “Pacífico”, un taller mecánico del dique, la oficina del maestro mecánico, un hospital, bodega de aceites y estopa, hornos para láminas y cobertizos, la estación y su bodega, los muros de las oficinas generales, la caseta de bombeo, la casa del director, los cimientos entre hoteles demolidos, 100 casas para cargadores, cuatro casas para empleados y una casa de dos pisos para empleados de la compañía.<sup>43</sup> En Coatzacoalcos, la lista de edificios señala: dos hoteles, una casa de garroteros, la torre de servicios de patios, la casa del jefe de la planta de fuerza motriz, la antigua planta eléctrica y su bodega, la planta de fuerza motriz, la oficina del maestro mecánico y baños, un arenero, la bodega de aceite y estopa, la casa del jefe de la casa redonda, la caseta de bomba de aceite, el cobertizo para coches, la casa de sección, la caseta de transformadores, los cimientos de las oficinas generales, 18 casas para empleados sobre la calle Lerdo y la oficina del patio terminal.<sup>44</sup>

---

43 SC, CNPPCF, Cedif, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. 2701, Comisión de Inventarios, tomo IX, Sección lista de planos.

44 SC, CNPPCF, Cedif, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. s/n, Comisión de Inventarios, tomo V.

Prácticamente a mitad de la ruta figuró la estación de Matías Romero, que contó con 55 edificios, la oficina del gerente general, un club llamado Tehuantepec, un hospital, un cobertizo para coches, la antigua estación, una bodega de tejas, Staff House Hotel, un almacén de hierro, 23 casas para empleados especiales, una casa de aire, un almacén de fundición, un taller mecánico, pintura y reparación de carros, carpintería, mesa viajera, el almacén general, la casa del jefe de vía, la bodega de fierro y cal, tres casas para operarios,<sup>45</sup> herrería, una bodega de madera, cinco casas para oficiales, los sanitarios de los talleres, el cobertizo núm. 98, 13 casas para peones, la planta eléctrica, un arenero, una bodega de aceite y pintura, la oficina del inspector de maquinistas, la casa de sección, la casa redonda (antigua y nueva), cuatro casas para maestros y la caseta núm. 98.<sup>46</sup> Convertida en el corazón de la línea del Istmo, Matías Romero fue el laboratorio del que dependió su buen funcionamiento. Gradualmente, esta población creció con el asentamiento de numerosos campamentos de trabajadores ferrocarrileros que, hacia el siglo xx, tuvieron una importante participación en el movimiento obrero.

Los núcleos de abastecimiento de la compañía fueron los pozos de captación y tanques de almacenamiento y distribución en una zona de terreno pantanoso comprendido entre la estación y la parte céntrica de la ciudad del puerto de Coatzacoalcos;<sup>47</sup> la cantera de La Mixtequilla; el hospital que fue la casa para empleados llamada “El Fortín” y que perteneció a la Secretaría de Guerra; la planta de compresoras; la oficina telegráfica; la oficina marítima.<sup>48</sup> Algunas casas de empleados de alto

---

45 SC, CNPPCF, Cedif, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. 2390, Comisión de Inventarios, tomo x.

46 SC, CNPPCF, Cedif, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. 2391, Comisión de Inventarios, tomo x.

47 Informe del ingeniero Ricardo T. Jordán, nombrado por la Secretaría de Comunicaciones como perito para valorizar y encargado para adquirir estos terrenos, según copia del original que existe en Rincón Antonio, en el archivo de la inspección del ferrocarril.

48 SC, CNPPCF, Cedif, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, pp. 261-264, tomo II.

rango de la compañía del ferrocarril se ubicaban en el antiguo Fortín, al norte de la ciudad de Coatzacoalcos, caracterizadas por disponer de dos pisos con corredores, dicho lugar fue reconstruido por los contratistas de las obras del puerto para alojamiento de los empleados en la construcción de las obras del ferrocarril que fueron ocupadas por mucho tiempo; sin embargo, hacia los años 1914-1915 fue destinado para hospital militar, manteniéndose así hasta 1920.<sup>49</sup>

En Matías Romero los terrenos de la estación están comprendidos en la línea principal del ferrocarril, con una superficie de 400 hectáreas, por compra efectuada por la compañía Pearson para establecer sus talleres. Esta población fue considerada por la compañía del ferrocarril como un sitio idóneo para establecer a su personal administrativo debido a su agradable clima; gradualmente se convirtió en el punto más importante para el funcionamiento de la línea. Los talleres especializados en locomotoras y la concentración del mayor número de ferrocarrileros le convirtieron en el núcleo del ramal. Los trabajadores del ferrocarril en Matías Romero se caracterizaron por su organización y sus huelgas; paralizaron en dos ocasiones la línea, en 1903 y en 1907. La estación de Ixtepec se consideró de importancia por su conexión con otros ramales, como el ferrocarril Panamericano y su articulación comercial con Chiapas.

## CONCLUSIONES

La expansión comercial del siglo XIX se enfocó en el aprovechamiento de espacios estratégicos. Centroamérica fungió como laboratorio en virtud de conseguir un paso interoceánico. En ese contexto, el Istmo de Tehuantepec representó una zona de interés cuyas expectativas nacionales y extranjeras confluyeron en su evolución. El plan de

---

49 SC, CNPPCF, Cedif, *Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, p. 436, tomo II, Sección Terrenos.

comunicación permite explicar la participación del Estado mexicano al ejecutar proyectos de colonización, de integración comercial y de comunicaciones. El mayor argumento que estableció el gobierno mexicano fue la urgente articulación territorial con regiones vecinas, planificación en la que las líneas férreas tejieron una red de comunicación al interior y los puertos complementaron la vinculación hacia el exterior.

El ferrocarril de Tehuantepec, construido en el siglo XIX, es resultado de la habilitación comercial de una ruta a través de una franja territorial que une dos océanos. El proyecto concentró las miradas nacionales y extranjeras en el Istmo de Tehuantepec. Así, se pensó en la construcción de un espacio económico que ignoró el funcionamiento de una región organizada por un complejo sistema de comunicación fluvial y terrestre enlazado con otras regiones vecinas. La construcción del ferrocarril del Istmo redefinió sus espacios, incluyendo o excluyéndoles en determinados momentos. En 1870, las políticas liberales se concentraron en la articulación espacial terrestre y marítima que auxiliara la circulación de las diversas regiones productivas con el comercio exterior. Para dicho fin, la construcción de vías de comunicación representó la posibilidad de exhibir al Istmo como el punto geográfico más rentable y estratégico a través del cual el Estado mexicano estableció una negociación con empresarios extranjeros.

En el marco del establecimiento de relaciones diplomáticas recíprocas, el territorio analizado permitió al gobierno mexicano figurar en el orden económico global. Nutrió sus aspiraciones de modernización mediante dos políticas económicas, la inversión extranjera y la construcción de obra pública. Entre 1879 y 1898 la intervención del Estado mexicano fomentó y experimentó la construcción de un ramal ferroviario, esa iniciativa incentivó la participación de los comerciantes, hacendados, aventureros y empresarios. Las pretensiones se reforzaron con la obstinación que perduró todo el siglo XIX de convertir a Tehuantepec en la vía ineludible del circuito comercial de América con el mundo.

Hacia 1907, la construcción del ramal férreo provocó la concentración de las funciones territoriales en correspondencia con la operación de la línea. En Matías Romero se concentró el corazón logístico y mecánico del ramal férreo. Los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, como puntos de distribución, funcionaron como las puertas al exterior. En el primero, se establecieron las oficinas generales de la empresa constructora del ferrocarril, cuestión que le definió como sitio obligado de trámites y negocios. El segundo, concentró las oficinas de importantes navieras, hoteles y servicios.

Dos importantes nodos de comunicación fueron Ixtepec y Medias Aguas. El primero de ellos como punto troncal de la línea del ferrocarril panamericano, el segundo con el ferrocarril de Veracruz al Istmo; la función de ambos fue como puntos de redistribución de caminos terrestres y centros productores. Las estaciones del ramal del Istmo se convirtieron en localidades que se desarrollaron mediante el comercio y el funcionamiento de la línea. Tuvimos tres poblaciones binomios como centros de acopio de la producción regional: Chinameca-Jáltipan; Comitancillo-Tehuantepec; San Juan Evangelista y Palomares, conocidas como estaciones intermedias, distinguidas como fronteras territoriales correspondientes al lado veracruzano y oaxaqueño, respectivamente. La construcción de la ruta interoceánica fue la promesa que sostuvo la participación de México en la configuración de los circuitos comerciales internacionales, en la articulación interna y en la formación de un corredor comercial que transitó al siguiente siglo.

## BIBLIOGRAFÍA

ALCÁNTARA LÓPEZ, Álvaro. *Gobernar en familia. Disidencia, poder familiar y vida social en la provincia de Acayucan, 1750-1802*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Bonilla Artigas Editores, 2019.

ALCÁNTARA LÓPEZ, Álvaro. “Un imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795”. *Revista Illes i imperis. Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y postcolonial*, 18 (2016).

Archivo General de la Nación

Archivo General del Estado de Veracruz

CASTANEIRA YEN BEN, Alejandro. “La ruta mareña. Los huaves en la costa del Istmo Sur de Tehuantepec. Oaxaca siglos XVIII-XXI”. Tesis doctoral, UAM-Iztapalapa, 2008.

DELGADO CALDERÓN, Alfredo. “La conformación de regiones en el Sotavento veracruzano: una aproximación histórica”. Eric Léonard y Emilia Velásquez (eds.). *El sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*. México: CIESAS/IRD, 2000.

Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif).

GARCÍA ARENAS, Martha Patricia. “Reconfiguraciones socioespaciales en Las Choapas, Veracruz. Del espacio “vacío” a la ganaderización, siglos XIX-XXI”. Tesis de maestría, Universidad Autónoma de Chiapas, 2019.

GARCÍA MORALES, Soledad y José Manuel Velasco Toro. *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista 1877 1911*. México: Gobierno del Estado del Veracruz, 1991.

IGLESIAS, José María. *Acayucan en 1831*. México: Ed. Citlaltépetl, 1966.

JIMÉNEZ MORALES, César del Ángel. “Petróleo e impuestos a la tierra: disputa entre las compañías petroleras y los gobiernos revolucionarios, 1909-1920”. Tesis de licenciatura, Universidad Veracruzana, Facultad de Historia, 2018.

KUNTZ FICKER, Sandra (ed.). *La expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México, 2015.

MACHUCA GALLEGOS, Laura. “*Haremos Tehuantepec*”. *Una historia colonial (siglos XVI-XVIII)*. México: Gobierno de Oaxaca, Culturas Populares, Conaculta, CIESAS, 2008.

MACHUCA GALLEGOS, Laura. “Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desen-

- cuentros”. Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (eds.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- MANZO, Carlos. “El Istmo de Tehuantepec, de la economía mundo a la aldea global: comunalidad, resistencia indígena y neocolonialismo en el sur de México, siglos XVI-XXI”. Tesis doctoral, Universidad de Guadalajara, 2011.
- MORALES LUIS, Javier. “Hacendados, rancheros y comerciantes: la conformación de una élite en la región del Coatzacoalcos a finales del Porfiriato”. Tesis de licenciatura. Universidad Veracruzana, Facultad de Historia, 2002.
- OROPEZA, Minerva. “Poblamiento y colonización del Uxpanapa en el marco del Istmo veracruzano”. Eric Léonard y Emilia Velázquez (eds.), *El sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*. México: CIESAS/ IRD, 2000.
- Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif).
- REINA AOYAMA, Leticia. *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2013.
- REINA AOYAMA, Leticia. “El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX”. *Revista Alquimia*, 65, (enero-abril, 2019): 6-27.
- ROJAS ROSALES, Armando. *El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec ¿Eje del comercio del mundo? 1893-1913*. México: UAM-Iztapalapa, 2004.
- RUIZ ABREU, Carlos Enrique y Jorge Luis Ballina Capdepont. *Las fronteras del agua. Historia de los límites territoriales en Tabasco*. México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 2015.
- SANTIAGO GERÓNIMO, Carlos Roberto. “Transformaciones del paisaje costero y ribereño de la provincia de Coatzacoalco: el caso de Los Aguascalcos,

- 1588-1600”. Tesis de licenciatura, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 2022.
- SARAIBA RUSSELL, María de los Ángeles. *Procesos modernizadores en el Istmo veracruzano 1900-1921*. México: UNAM, 2001.
- Secretaría de Fomento, Legislación sobre ferrocarriles, 1824-1870. Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro, tomo I. México: Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882.
- SEDANO ORTEGA, Mario. “Ansia para hacer su agosto. El ferrocarril de Tehuantepec y la sociedad del Istmo, 1899-1911”. Tesis de licenciatura, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 2012.
- SIMMENS, Alfred H. y Lutz Brickmann. “El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII, un análisis de la Relación de Corral. *Historia Mexicana*, vol. XXVI, núm. 2, (1976).
- SUÁREZ ARGÜELLO, Ana Rosa, “De paso por el Istmo de Tehuantepec”. *Histoire des itinéraires y des étapes en Amérique Latine XVIe.-XXe. Siècle*. México: Les éditions de la Maison des Sciences de L’Homme, 2015.
- SUÁREZ ARGÜELLO, Ana Rosa. *El camino de Tehuantepec. De la visión a la quiebra (1854-1861)*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013.
- SUÁREZ ARGÜELLO, Ana Rosa. *La batalla por Tehuantepec. El peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos, 1848-1854*. México: Secretaría de Relaciones Exteriores, 2003.
- SUÁREZ ARGÜELLO, Ana Rosa. “¿La frontera en Tehuantepec? El discurso mexicano de defensa de la integridad y la soberanía territorial entre 1851 y 1852”. *Regiones. Revista Interdisciplinaria en Estudios Regionales*, 18 (2007): 49-67.
- VELÁZQUEZ, Emilia, Eric Léonard, Odile Hoffmann y M.F. Prevot-Shapira (eds.). *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*. México: Ediciones de La Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.

WINFIELD, Fernand. "Chinameca: una relación geográfica del siglo xviii". *La Palabra y el Hombre*, 15, Universidad Veracruzana, 1975.

ZÁRATE TOLEDO, Ezequiel. "Dynamiques territoriales et rapports de pouvoirs entre Huaves et Zapotèques de la région Sud de l'isthme de Tehuantepec, Oaxaca, Mexique". Tesis de doctorado, Universidad de París III, la Sorbona, 2013.



# DINÁMICAS DE COLONIZACIÓN EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC: MIGRACIÓN, TERRITORIO Y TRANSFORMACIÓN SOCIAL, 1856-1910<sup>1</sup>

YURIDIA ODALIS MENDOZA DUARTE

## INTRODUCCIÓN

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC se constituyó como un territorio estratégico de singular relevancia durante la segunda mitad del siglo XIX. Los gobiernos liberales desplegaron una estrategia territorial fundamentada en dos proyectos: la colonización y la construcción de vías de comunicación. Esta visión estratégica por parte de los gobiernos liberales atrajo a diversos actores sociales y movilizó intereses comerciales internacionales, por la potencialidad de los recursos madereros, la modernización portuaria y el ambicioso proyecto geopolítico de construir una vía de comunicación interoceánica.

A través de la política de colonización, el Istmo experimentó cuatro oleadas distintas. La primera oleada, entre 1858 y 1865, surgió tras una concesión gubernamental que atrajo a empresarios, técnicos y militares de Estados Unidos, Prusia, Hungría e Inglaterra. La segunda, en la década de 1870, atrajo a europeos, principalmente italianos, franceses y alemanes, dedicados a la industria maderera y su comercialización en Europa. La tercera oleada, comprendida entre 1880 a 1893, se distinguió

---

1 Agradezco al Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec de la Universidad Veracruzana (PUIS-CIIT, UV) por su invaluable apoyo en la realización de este estudio. Durante un año, el programa proporcionó los recursos necesarios para desarrollar trabajo de campo y la investigación documental en el Archivo General del Estado de Oaxaca, Archivo General de la Nación y el Archivo Municipal de Acayucan; asimismo, reconozco el apoyo en equipamiento tecnológico y el valioso acompañamiento brindado por el equipo humano que hizo posible esta investigación.

por la llegada de inmigrantes asiáticos, predominantemente chinos y japoneses, quienes establecieron colonias agrícolas y participaron como trabajadores en la construcción ferroviaria. La cuarta y última, entre 1900 y 1910, introdujo a inmigrantes del Medio Oriente, especialmente sirios y libaneses, orientados en actividades comerciales.

Estas migraciones, predominantemente compuestas por hombres solteros, se concentraron en los principales centros comerciales del Istmo, específicamente en Minatitlán, Tehuantepec, Coatzacoalcos y Juchitán, lo que conllevó a una transformación de la estructura socioeconómica y demográfica de estos territorios.

El presente capítulo examina el proceso migratorio en el Istmo de Tehuantepec durante la segunda mitad del siglo XIX, desde cuatro perspectivas complementarias. En primer lugar, analiza las dinámicas estructurales que condicionaron y modelaron los flujos migratorios hacia la región. En segundo término, estudia cómo la construcción del camino de Tehuantepec propició las primeras oleadas de extranjeros en las ciudades de Minatitlán y Tehuantepec, entre 1856 a 1886, seguidas por el florecimiento económico de Coatzacoalcos y Juchitán en la última etapa del siglo XIX. En tercer lugar, ofrece un análisis estadístico de los patrones de asentamiento de estos inmigrantes, principalmente en Tehuantepec y Juchitán, identificando sus principales núcleos de concentración. Finalmente, reflexiona sobre las transformaciones socioterritoriales que emergieron a partir de la incursión y establecimiento de estos actores extranjeros en el espacio istmeño. Esta aproximación cuatripartita permite comprender tanto los factores que impulsaron la migración como sus consecuencias en la reconfiguración del territorio.

La relevancia de esta investigación radica en que combina el análisis estadístico de los flujos migratorios en el Istmo, con particular énfasis en Juchitán y Tehuantepec, con las dinámicas internacionales de la época. Este abordaje permite no solo cuantificar el fenómeno migratorio regional, sino también revela las redes sociales que se tejieron, mani-

festadas en alianzas matrimoniales y las relaciones de poder entre extranjeros y líderes locales. Además, documenta cómo estos nuevos actores fueron adquiriendo y transformando lugares estratégicos en el contexto del proyecto interoceánico.

El estudio toma como punto de partida 1856, año crucial en el que el gobierno mexicano otorgó la concesión a la compañía de Luisiana Tehuantepec para la construcción del camino transoceánico, acontecimiento que catalizó una significativa afluencia de extranjeros al Istmo. El periodo de análisis concluye en 1910, con el estallido de la Revolución mexicana, movimiento que transformó radicalmente las dinámicas sociales, económicas y migratorias de la región, marcando así el fin de una era caracterizada por las políticas liberales de inversión extranjera y desarrollo infraestructural.

## CONTEXTO INTERNACIONAL Y NACIONAL DE LAS MIGRACIONES EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC: 1850-1910

El flujo migratorio hacia el Istmo de Tehuantepec, durante el periodo de 1850 a 1910, estuvo determinado por diversos factores externos e internos. En el ámbito internacional, la fiebre del oro en California, iniciada en 1848, no solo atrajo a miles de buscadores de fortuna hacia Estados Unidos, sino también influyó en los patrones migratorios posteriores hacia México. Conforme la bonanza aurífera californiana comenzó a declinar, numerosos inmigrantes europeos redirigieron su atención hacia el territorio mexicano, atraídos por las políticas de colonización y las oportunidades comerciales que ofrecía el Istmo. Esta reorientación del flujo migratorio respondió tanto al agotamiento de las posibilidades en California como a los incentivos que el gobierno mexicano ofrecía para el establecimiento de colonos extranjeros en la región.<sup>2</sup>

---

2 Chantal Cramaussel, "El perfil del migrante francés de mediados del siglo XIX", Javier Pérez-Siller y David Skerrit (eds.), México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 2008. <https://books.openedition.org/cemca/1649>

Entre los factores más significativos que impulsaron la migración transoceánica hacia México destacaron las guerras civiles, la persecución político-religiosa, los avances tecnológicos y el expansionismo de potencias como Estados Unidos, Francia e Inglaterra. La innovación en el transporte marítimo, ejemplificada por los vapores<sup>3</sup> de la United States Mail Steamship Company, facilitó significativamente la movilización hacia América. Este desarrollo tecnológico se conjugó con el “expansionismo económico y comercial de [Inglaterra y Estados Unidos] potencias que buscaban rutas comerciales, productos y mercados para [...] manufacturas”.<sup>4</sup>

En este contexto de competencia internacional, Inglaterra y Francia perseguían el establecimiento de rutas comerciales más eficientes que conectaran los puertos europeos con los mercados asiáticos, específicamente con China, Japón y Australia. Esta convergencia de intereses geopolíticos y comerciales desencadenó, durante la segunda mitad del siglo XIX, una intensa rivalidad entre las potencias por obtener concesiones para el desarrollo y control de las rutas de tránsito a través del Istmo de Tehuantepec.<sup>5</sup> A finales del siglo XIX, Inglaterra se había consolidado como líder mundial debido a su auge mercantil y su estabilidad financiera.<sup>6</sup>

En Francia, los artesanos tradicionales enfrentaron una severa crisis económica debido a la competencia de las nuevas fábricas industriales, consecuencia directa de la Revolución Industrial. Esta transformación del sistema productivo provocó el desplazamiento de trabaja-

---

3 David I. Folkman, *La ruta de Nicaragua. El tránsito a través de Nicaragua*, p. 17, Managua: Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, 1976. Consultar a Agustín Díaz, “aviso importante”, *La Voz de México* (14 de diciembre de 1877): 8.

4 Héctor Luis Zarauz López, “Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz”, *Uluá* (julio-diciembre de 2003): 135.

5 Leticia Reina, “Los istmos centroamericanos: Nicaragua, Panamá y Tehuantepec”, *Dimensión Antropológica*, vol. 2 (septiembre-diciembre, 1994): 72. <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/dimension/article/view/10607>

6 Samantha Álvarez Macotela, *El peso de nuestro descontento. La diplomacia británica en torno al paso interoceánico por el Istmo de Tehuantepec, 1847-1858*, pp. 18-19, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora, 2003.

dores, quienes encontraron en México, particularmente en el Istmo, una alternativa prometedora para establecerse y desarrollar sus oficios, dando lugar a un significativo movimiento migratorio durante este periodo.<sup>7</sup>

Los conflictos en Europa central también contribuyeron significativamente a los movimientos migratorios hacia el Istmo. Las guerras de independencia contra los Habsburgo, los enfrentamientos entre Austria y Prusia contra Dinamarca y las disputas territoriales<sup>8</sup> generaron un éxodo de exoficiales húngaros, quienes primero se establecieron en Estados Unidos y posteriormente se trasladaron al Istmo. La última oleada migratoria hacia la región provino de Asia y Medio Oriente, específicamente de Japón, China y Líbano, fue motivada principalmente por factores económicos y la búsqueda de mayor libertad religiosa y cultural.<sup>9</sup> En el caso particular de China, las severas condiciones ambientales y las hambrunas provocadas por las sequías, inundaciones y plagas de langosta, impulsaron a su población a buscar mejores oportunidades en nuevos territorios.<sup>10</sup>

En el contexto nacional, los gobiernos liberales mexicanos implementaron una estrategia dual: por un lado, buscaban poblar territorios considerados despoblados pero ricos en recursos naturales y, por otro, promovieron una apertura económica hacia el exterior. Esta política facilitó la inversión de potencias como Inglaterra, Estados Unidos y Francia, en infraestructuras estratégicas en el Istmo. Por otro lado, la baja densidad demográfica de la región la convirtió en un objetivo prioritario para las políticas de colonización, cuyos objetivos fundamentales comprendían la expansión poblacional, la dinamización económica

---

7 Chantal Cramaussel, "El perfil del migrante francés de mediados del siglo XIX".

8 Jan Bazant, *Breve historia política y social de Europa Central y Oriental*, pp. 130-143, México: El Colegio de México, 1991.

9 Catherine Blair Winter Guenther, "La migración del Medio Oriente a Oaxaca", *Cuadernos del Sur*, año 11, núm. 22 (agosto 2005): 67.

10 Jesús Aarón González Cruz, *La inmigración china en el Istmo de Tehuantepec oaxaqueño y su importancia para la modernización económica de la región a finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX*, p. 15, México: UAM, 2020.

territorial y el fortalecimiento de la comunicación institucional entre el gobierno federal y los jefes políticos locales.

Respecto a la política de colonización, resultó particularmente atractiva para los europeos,<sup>11</sup> a quienes se les ofrecían terrenos, apoyo económico y la ciudadanía mexicana inmediatamente al establecerse en la colonia.<sup>12</sup> El historiador Bernardo García Díaz señala que estos colonos extranjeros cumplían un doble propósito: eran mano de obra pero también agentes de modernización social.<sup>13</sup> Para implementar estas estrategias, el gobierno de Antonio López de Santa Anna creó en 1853 el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, encargado de gestionar los terrenos baldíos y de establecer la organización del Istmo, que incluía los distritos de Minatitlán y Tehuantepec.<sup>14</sup> “En 1854, Santa Anna promulgó un decreto de colonización europea que promovía prerrogativas significativas para el extranjero”,<sup>15</sup> como resultado de estas políticas, Minatitlán se transformó en un importante centro maderero internacional, alcanzando en 1854 un volumen de exportación de 3 214 toneladas de caoba.<sup>16</sup>

En 1857, el gobierno mexicano otorgó privilegios a la compañía Luisiana de Tehuantepec (TLC), establecida en Nueva Orleans, para desarrollar una ruta interoceánica. Para 1858, la compañía ya operaba

---

11 S/N, “Exposición que hace el secretario de Fomento sobre la colonización de la Baja California”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca* (15 de enero de 1888): 2.

12 “Reglamento de colonización de la república mexicana de 1846 en la que se señala que los pobladores extranjeros serán considerados como ciudadanos de la República desde su arribo a la Colonia”. Archivo General del Estado de Oaxaca, fondo de Gobierno, Sección de Tierras, Serie Colonizaciones, caja 779 (1846), exp. 8.

13 Bernardo García Díaz y Ricardo Pérez Montfort, “Veracruz y sus viajeros”, Bernardo García Díaz (ed.), *Viajeros en Veracruz del siglo XIX*, p. 95, México, 2001.

14 Héctor Luis Zarauz López, “Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz”, *Ulúa*, 2 (julio-diciembre 2023): 139.

15 Gerardo Manuel Medina Reyes y Marcela Martínez Rodríguez, “Extranjeros y orden legal en el siglo XIX. La naturalización en el estado de Veracruz”, *Revista de Historia e Interdisciplina*, (1 de julio 2019). <https://www.revistaoficio.ugto.mx/index.php/ROI/article/view/95/160#toc>

16 Héctor Luis Zarauz López, “Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz”, *Ulúa*, 2 (julio-diciembre 2023): 140.

una ruta comercial que conectaba Nueva Orleans con San Francisco, siguiendo un trayecto que iniciaba en Nueva Orleans, continuaba hacia Minatitlán, proseguía hasta Súcil, atravesaba por tierra hasta La Ventosa y finalmente completaba el viaje marítimo hasta San Francisco.<sup>17</sup> En 1859, la empresa dio un paso más en el desarrollo de la infraestructura al comenzar la construcción de una vía férrea en el Istmo.

De acuerdo con Ana Rosa Suárez, las operaciones de la compañía Luisiana de Tehuantepec atrajeron a viajeros, tanto de Nueva Orleans como de diversas partes del mundo, quienes reconocieron en el Istmo una abundancia de recursos naturales, especialmente maderas preciosas que podían comercializarse en Estados Unidos e Inglaterra.<sup>18</sup> Sin embargo, el estallido de la Guerra Civil estadounidense, en 1861, disminuyó significativamente el interés de ese país y sus corporaciones en el proyecto de la ruta interoceánica.

El proyecto de colonización se materializó en la década de 1870, mediante la Ley sobre Colonización de 1875,<sup>19</sup> que estableció un marco legal para incrementar la producción agrícola y ganadera, establecer núcleos urbanos y facilitar la naturalización y ciudadanía de colonos extranjeros.<sup>20</sup> El proyecto de colonización, según detalla Alejandro Prieto, contemplaba el establecimiento de comunidades planificadas para veinte familias. Cada asentamiento seguiría un diseño cuadrangular de 330 metros por lado, subdividido en nueve cuadrados de 100 metros, separados por calles de 15 metros de anchura. El plan urbanístico incluía

---

17 Leticia Reina Aoyama, “Los istmos centroamericanos: Nicaragua, Panamá y Tehuantepec”, pp. 71-94.

18 Ana Rosa Suárez Argüello, *El camino de Tehuantepec: de la visión a la quiebra, 1854-1861*, pp. 268-269, México: Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 2013.

19 “Decreto sobre colonización 1875”, *Memoria política de México*, 31 de mayo de 1875. <https://www.memoriapoliticademexico.org/Textos/5RepDictadura/1875DCO.html>

20 Gerardo Manuel Medina Reyes y Marcela Martínez Rodríguez, “Extranjeros y orden legal en el siglo XIX. La naturalización en el estado de Veracruz”.

una plaza central para uso público, dos cuadrados destinados a la casa municipal y la escuela, y los seis cuadrados restantes se reservarían para las viviendas de las familias colonizadoras.<sup>21</sup> El proyecto despertó un interés en las ciudades de Minatitlán, Tehuantepec y Juchitán.

El auge maderero fue notable: según Héctor Luis Zarauz López, durante el ciclo de 1870-1871 se exportaron 11 703 toneladas de caoba y esta cifra aumentó considerablemente entre 1877-1878, alcanzando las 20 038 toneladas con un valor de 329 mil 365 pesos.<sup>22</sup> Durante la presidencia de Porfirio Díaz (1876-1910), se promulgaron nuevas leyes para fomentar la colonización en el Istmo de Tehuantepec y se desarrolló una importante infraestructura portuaria que facilitó tanto la llegada de embarcaciones como el establecimiento de inmigrantes internacionales en el territorio nacional.<sup>23</sup> El desarrollo ferroviario también avanzó significativamente: en 1878, la compañía estadounidense dirigida por Eduardo Learned inició la instalación de las vías férreas, logrando construir aproximadamente 35 kilómetros, entre 1880 y 1882.<sup>24</sup>

Con la Ley de Extranjería y Naturalización, de 1886, México comenzó a conceder cartas de naturalización a extranjeros en todo el país. En 1888, a través de una nota periodística, el Presidente de la República otorgó la naturalización mexicana a varios extranjeros, incluyendo a Enrique Hinrich, un comerciante alemán en Oaxaca; a Sebastián Rocas, español, empleado de policía en Veracruz; a Enrique Laubscher, funcionario público alemán en Orizaba y a Ignacio del Cueto, marino español residente en Veracruz.<sup>25</sup> No obstante, algunos

---

21 Alejandro Prieto, *La colonización del Istmo de Tehuantepec*, pp. 4 y 28, México: Editorial Jus, 1884.

22 Héctor Luis Zarauz López, "Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz", *Ulua*, 2 (julio-diciembre 2023): 142.

23 Delia Salazar Anaya, "Los puertos del inmigrante en México, 1884-1910", *Antropología. Revista Interdisciplinaria del INAH*, 92 (2011): 22.

24 Leticia Reina, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, p. 186, México: INAH, 2013.

25 S/N, "Nuevos mexicanos", *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*, 3 de noviembre de 1888, tomo VIII, núm. 90.

extranjeros manifestaron mediante una circular a la Secretaría de Relaciones Exteriores su intención de conservar su nacionalidad original.<sup>26</sup>

De manera complementaria, y como parte de la política modernizadora, el gobierno de Porfirio Díaz implementó un programa integral de desarrollo que incluyó el mapeo del territorio y la creación de compañías deslindadoras, encargadas de identificar tierras baldías y promover la colonización extranjera.<sup>27</sup> La infraestructura nacional se fortaleció con la construcción de estaciones sanitarias y migratorias en puertos y fronteras, además de muelles, diques, varaderos y edificios para las aduanas marítimas. Estas mejoras en los puertos y principales ciudades de México facilitaron una mayor afluencia de migrantes europeos.<sup>28</sup> Para 1893, la Secretaría de Fomento del gobierno porfirista enfatizaba la importancia estratégica de establecer colonias extranjeras como medio para impulsar el progreso nacional. Según el expediente de colonización, se anota lo siguiente:

La Secretaría de Fomento, con el fin de conseguir el establecimiento en nuestro país, de colonias extranjeras que cooperen al progreso de la república con su contingente y que íntimamente mezclados con nuestra raza vayan formando una población fuerte y activa que con unidad de fines y de intereses, contribuyan eficazmente al engrandecimiento de la nación.<sup>29</sup>

---

26 “Circular dirigida a la secretaría de relaciones exteriores en la que los extranjeros manifestaron su deseo de conservar su nacionalidad”. Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Correspondencia, caja 579, 1887, exp. 13.

27 Jorge Reyes Pastrana y Juan Miguel Morales Gómez, *Administración pública e instituciones políticas del estado mexicano en el siglo XIX*, p. 202, México: Universidad Autónoma del Estado de México, 1988. También se puede consultar a Raymond B. Craib, *México cartográfico: una historia de límites fijos y paisajes fugitivos*, p. 21, México: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto de Geografía, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, 2013.

28 Delia Salazar Anaya, “Los puertos del inmigrante en México, 1884-1910”, p. 23.

29 “Circular de la Secretaría de Fomento con el fin de conseguir el establecimiento de colonias extranjeras”. Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Tierra, Serie Colonización, caja 779, 1893, exp. 11 y 11.3.

El ferrocarril del Istmo de Tehuantepec fue finalmente inaugurado en 1907, tras otorgarse la concesión a la empresa británica Pearson and Son Limited, propiedad del empresario Weetman D. Pearson. Esta obra representó la culminación de décadas de esfuerzos por establecer una conexión interoceánica en el Istmo y marcó un hito significativo en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria durante el Porfiriato. La compañía Pearson no solo completó la construcción de la vía férrea, sino que también modernizó los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, convirtiendo esta ruta en una importante arteria comercial que conectaba el Golfo de México con el Océano Pacífico.

A nivel local, el Istmo de Tehuantepec ocupaba una posición geoestratégica privilegiada, era reconocido desde la época colonial como un punto ideal para el establecimiento de una ruta transístmica. Leticia Reina destaca dos aspectos estratégicos del Istmo para Estados Unidos: el primero era su potencial para comunicar los puertos de la costa este con los de la costa oeste; el segundo, que la construcción de un paso transístmico por Tehuantepec reduciría a 11 174 kilómetros a la marina mercante estadounidense, lo que equivaldría a una temporalidad de 40 días de viaje.<sup>30</sup>

Por este motivo, a fines de la década de 1850, se configuró un significativo emprendimiento empresarial con capital privado estadounidense y asociados mexicanos, que logró inaugurar y poner en operación una empresa que incluía barcos de vapor de distintos calados, carruajes y carretas, mulas y caballos, transporte de ida y vuelta de viajeros entre Nueva Orleans, Minatitlán, La Ventosa y San Francisco.<sup>31</sup> Gracias a esta iniciativa, las ciudades de Juchitán, Coatzacoalcos, Minatitlán y Tehuantepec conocieron cierta prosperidad económica y los extranjeros se establecieron en estas ciudades.

---

30 Leticia Reina Aoyama, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, p. 71, México: INAH, 2013.

31 Ana Rosa Suárez Argüello, *El camino de Tehuantepec de la visión a la quiebra, 1854-1861*, pp. 9 y 13, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013.

Según documenta Leticia Reina Aoyama en su obra *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, el departamento de Tehuantepec era el más extenso de la región y ejercía control administrativo sobre una cuarta parte del territorio estatal. Su población experimentó un crecimiento moderado, pasando de 52 210 habitantes en 1820 a 74 800 en 1880. En contraste, los cantones de Aca-yucan y Minatitlán registraron un incremento poblacional mucho más importante: de 19 506 habitantes en 1820 aumentaron a 582 441 para 1880.<sup>32</sup>

Por otro lado, Leticia Reina destaca la supremacía comercial de Tehuantepec y Juchitán, debido a su estratégica red de comunicaciones y su intenso tráfico mercantil. Desde la villa de Tehuantepec se desplegaba un extenso sistema de caminos y veredas que la conectaban con poblaciones como Ixtaltepec, Ixtepec, Espinal y Guichicovi. La dinámica comercial de la región experimentó una transformación significativa con la llegada del ferrocarril: el flujo mercantil se reorientó hacia Juchitán, que se convirtió en un punto crucial de la ruta transcontinental. Estas dos villas ejercían un control hegemónico sobre el comercio regional, funcionando como centros de acopio para la distribución de productos hacia la ciudad de Oaxaca, Chiapas y Guatemala.<sup>33</sup>

En síntesis, la migración hacia el Istmo de Tehuantepec fue impulsada por una compleja convergencia de factores globales y regionales. Las guerras civiles en diversos países, junto con la persecución religiosa, generaron una ola de refugiados en busca de estabilidad económica. Simultáneamente, la industrialización en Europa provocó una crisis en el sector artesanal tradicional, dejando a nume-

---

32 Leticia Reina Aoyama, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, p. 70, México: INAH, 2013. [https://books.google.com.mx/books?id=X2DRDwAAQBAJ&pg=PP32&hl=es&source=gbs\\_toc\\_r&cad=2#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.mx/books?id=X2DRDwAAQBAJ&pg=PP32&hl=es&source=gbs_toc_r&cad=2#v=onepage&q&f=false)

33 Leticia Reina Aoyama, “Las mujeres zapotecas del Istmo de Tehuantepec. México en el siglo XIX”, *Nuevo Mundo Mundo Nuevo* [en línea], *Colloques, mis en ligne le* (1 diciembre 2015). <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.68503>

rosos trabajadores cualificados sin medios de subsistencia. El desarrollo de la navegación a vapor facilitó los viajes transoceánicos, haciendo más accesible la migración intercontinental. Estas circunstancias llevaron a que europeos, asiáticos y personas del Medio Oriente identificaran en el Istmo una tierra de oportunidades para su desarrollo económico y personal, contribuyendo así a la diversificación cultural y económica de la región.

## OLEADAS MIGRATORIAS EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Mientras en el apartado anterior se analizaron las causas internacionales y nacionales que impulsaron la migración extranjera hacia el Istmo, durante la segunda mitad del siglo XIX, esta sección se enfoca en examinar el papel específico que desempeñaron estos inmigrantes en la región. De particular interés es la presencia de extranjeros que se establecieron como empresarios agrícolas, diplomáticos y trabajadores en las ciudades de Minatitlán, Coatzacoalcos, Tehuantepec y Juchitán, así como las razones estratégicas que los llevaron a elegir estos centros urbanos como destino para su asentamiento. Esta exploración permite comprender la influencia extranjera en el Istmo, manifestada en la arquitectura, la actividad comercial y en la fusión cultural con el pueblo zapoteco.

Entre 1850 y 1910, el Istmo experimentó una significativa afluencia migratoria proveniente de Estados Unidos, Europa, Asia y el Medio Oriente. Según Leticia Reina, en el padrón de 1890 se registró un 10% de población masculina de inmigrantes, y una parte de ellos fueron extranjeros que se dedicaron a la agricultura, al comercio y como trabajadores asalariados en la construcción del ferrocarril.<sup>34</sup> En este con-

---

34 Emilia Velázquez, “Las comunidades indígenas del Istmo veracruzano frente al proyecto liberal de finales del siglo XIX”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévot-Schapira (eds.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, p. 294, México: CIESAS-IRD, 2009.

texto de transformación demográfica, Emilia Velázquez señala que la población de Minatitlán había ascendido a 460 personas en 1852, como producto del crecimiento maderero.<sup>35</sup>

La primera ola de extranjeros, iniciada en el periodo 1848-1859, estuvo conformada principalmente por ingleses y estadounidenses que llegaron con objetivos específicos: realizar exploraciones sistemáticas para identificar recursos naturales en la región y evaluar las condiciones existentes de transporte e infraestructura, así como analizar la disponibilidad de mano de obra local; estas expediciones iniciales sentaron las bases para futuras inversiones y desarrollos en la región.<sup>36</sup>

La compañía Luisiana desempeñó un papel crucial como puerta de entrada para profesionales extranjeros al Istmo. A través de ella arribaron ingenieros, administradores y técnicos estadounidenses vinculados a la construcción del camino, aunque su estancia fue mayormente temporal.<sup>37</sup> Entre los viajeros más notables que utilizaron el “vapor Guaza-coalcos”, propiedad de dicha compañía, para llegar a Minatitlán, se encontraban el francés Charles Brasseur, los estadounidenses John McLeod Murphy y Henry S. Steven, y el alemán Matthias G. Hermendorf.<sup>38</sup> La embarcación también facilitó el arribo de otros extranjeros que figuraron como empresarios estadounidenses, “Luis Hargous, James B. Moore, Josiah Lawrence, Henry H. Goodman y John Deich”.<sup>39</sup>

Charles Brasseur documentó su travesía a bordo del “vapor Guaza-coalcos”, perteneciente a la compañía Luisiana de Tehuantepec, en su

35 Bernardo García Díaz y Ricardo Pérez Montfort, “Veracruz y sus viajeros”, p. 24.

36 Marcela Coronado Malagón, “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévot-Schapira (eds.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, p. 228.

37 Ana Rosa Suárez Argüello, “Comer, dormir y divertirse en el camino de Tehuantepec entre 1858 y 1960”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 64 (julio-diciembre 2016): 119 y 129; Charles Brasseur, *Viaje por el Istmo de Tehuantepec, 1859-1860*, pp. 23-53, México: FCE, 1984.

38 James B. Moore, *Explicaciones sobre las propuestas para la apertura del camino de Tehuantepec, siglo XIX*, p. 6, México, Imprenta de R. Rafael, Cadena núm. 13, 1853.

39 Charles Brasseur, *Viaje por el Istmo de Tehuantepec 1859-1860*, pp. 65, 71, 75, 99-100, México: FCE, SEP, 1984.

trayecto desde Nueva Orleans hasta Coatzacoalcos.<sup>40</sup> El recorrido por el Istmo, según describe Ana Rosa Suárez Argüello, continuaba con una navegación parcial por el río Coatzacoalcos, seguida de una marcha terrestre hasta La Ventosa.<sup>41</sup> En este punto, de acuerdo con Wendy Call, los viajeros encontraban una modesta aduana constituida por chozas techadas con paja. Desde ahí, la ruta proseguía por tierra hasta la ciudad de Tehuantepec, y finalmente hacia Súchil, donde los viajeros aguardaban el vapor que los llevaría de regreso a Nueva Orleans.<sup>42</sup>

Según Victoriano Álvarez, durante el periodo de 1849-1850, el comerciante estadounidense Pedro A. Hargous estaba organizando, con otros comerciantes de Nueva York, la formación de una compañía, con el objetivo de encargarse de colonizar el Istmo. En paralelo, la compañía neoyorquina dirigida por Judas P. Benjamin intentó presionar al gobierno mexicano, mediante el envío de aproximadamente 500 hombres al Istmo, bajo el pretexto de realizar trabajos en la región. Ante esta situación, las autoridades mexicanas ordenaron la expulsión de estos trabajadores; sin embargo, esta medida resultó poco efectiva, ya que la compañía de Nueva York continuaba introduciendo personal al territorio de manera sistemática.<sup>43</sup>

La primera ola de inmigrantes también incluyó a varios franceses, entre ellos Charles Belcher, propietario del Hotel Français y Eugène Grygean, quien se desempeñó como cocinero en un hotel en Tehuante-

---

40 Charles Brasseur, *Viaje por el Istmo de Tehuantepec 1859-1860*, pp. 29 y 37, México: FCE, SEP, 1984.

41 Ana Rosa Suárez Argüello, "Viajes emprendedores por el Istmo de Tehuantepec", *Revista BiCentenario. El ayer y hoy de México*, 63, (1 de abril de 2024). <http://revis-tabicentenario.com.mx/index.php/archivos/viajes-emprendedores-por-el-Istmo-de-tehuantepec/>

42 Wendy Call, "El Istmo de Tehuantepec, visto por ojos norteamericanos: cien años de la historia istmeña en *The New York Times*", Salomon Nahmad Sittón, Margarita Dalton Palomo y Abraham Nahón (eds.), *Aproximaciones a la región del Istmo. Diversidad multiétnica y socioeconómica en una región estratégica para el país*, p. 130, México: CIESAS, Secretaría de las Culturas y Artes de Oaxaca del Gobierno del Estado de Oaxaca, Culturas Populares, Conaculta, 2010.

43 Victoriano Salado Álvarez, *Cómo perdimos California y Salvamos Tehuantepec*, pp. 47, 52, 55-56, México: Editorial Jus, 1968.

pec.<sup>44</sup> Posteriormente, diversos acontecimientos históricos, como el establecimiento del imperio de Maximiliano en México, la guerra civil en Estados Unidos y el fracaso de la guerra de independencia en Hungría, propiciaron una nueva oleada migratoria. Un caso notable fue el de Károly László, quien en 1849 abandonó Hungría junto con un grupo de soldados, bajo el mando del general polaco Jozef Bem. Tras refugiarse en Turquía y posteriormente acompañar a Kossuth a Estados Unidos, László desarrolló su carrera como ingeniero en diversas compañías de canales y ferrocarriles. En 1857, la compañía del suizo J. B. Jecker<sup>45</sup> lo contrató como jefe de dibujantes para los trabajos de deslinde en el Istmo de Tehuantepec. Su ruta migratoria lo llevó desde Washington hasta Veracruz y finalmente a Minatitlán.<sup>46</sup> La región también atrajo a inmigrantes prusianos, destacando entre ellos Hermann Kerstein,<sup>47</sup> Brown Nash y Bruno Von Natzmer.<sup>48</sup> Los últimos fueron antiguos mercenarios que habían estado bajo el mando de William Walker, el conocido filibustero estadounidense.

En este sentido, la apertura del nuevo camino en el Istmo de Tehuantepec provocó profundas transformaciones de las principales urbes de la región. La ciudad y el departamento de Tehuantepec experimentaron un notable desarrollo urbano que los consolidó como núcleos de intenso dinamismo comercial y social. En la ciudad proliferaron establecimientos hoteleros, espacios de esparcimiento y se estableció una diversa comuni-

---

44 Ana Rosa Suárez Argüello, “Comer, dormir y divertirse en el camino de Tehuantepec entre 1858 y 1860”.

45 Moisés González Navarro, *Los extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero 1821-1970*, p. 390, México: El Colegio de México, 1993.

46 Mónica Szente Varga, “Desde una visión húngara: los escritos de Károly László sobre México, 1857-1865”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 72 (julio-diciembre 2020): 1 y 17.

47 “Pasaportes para viajar por el Istmo mexicano”. Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo de Gobierno, Sección de Secretaría del Despacho, Serie de Servicio Exterior, Subserie Pasaportes, caja 579, 1857, exp. 02.

48 Alejandro Bolaños Geyer, *William Walker el predestinado de los ojos grises*, pp. 149-150, 156-157, St. Charles Missouri: tomo v, Trujillo, 1994; véase también Charles Brasseur, *Viaje por el Istmo de Tehuantepec, 1859-1860*, p. 99.

dad de extranjeros.<sup>49</sup> Por su parte, la ciudad de Minatitlán se erigió como punto neurálgico del lucrativo comercio de maderas preciosas, actividad que impulsó el desarrollo económico y demográfico.

En la región sur de Veracruz, varios empresarios ingleses alcanzaron posiciones prominentes durante el siglo XIX. Destacó Ricardo H. Leet, quien se convirtió en el principal concesionario de corte de madera en Minatitlán. Su éxito en este negocio lo transformó en uno de los hombres más acaudalados de la región, lo que le permitió diversificar sus inversiones hacia haciendas ganaderas y fincas. Por su parte, Guillermo Wright, también comerciante inglés, se estableció en Minatitlán en 1861, donde alcanzó importantes cargos públicos como regidor del cantón y miembro de la Junta de Instrucción Pública. En este mismo contexto de explotación maderera, James Welsh se distinguió por sus actividades de exportación de caoba.<sup>50</sup> Entre los artistas en litografía destacan tres extranjeros: el inglés Robert Dale, el suizo Johan Salomon Hegi y el mayor J. G. Barnard, quienes representaron la ciudad y el malecón de Minatitlán.<sup>51</sup>

Durante 1881, Minatitlán experimentó una profunda crisis económica derivada de la explotación forestal, que condujo al agotamiento de su principal actividad productiva. En contraste, Coatzacoalcos emergió como un nuevo polo de desarrollo estratégico, donde la reubicación de la aduana marítima y del puerto de altura marcó un punto de inflexión en su configuración urbana y económica. Este proceso se intensificó durante la etapa de reconstrucción ferroviaria, momento en que el puerto se constituyó como sede principal de la casa Pearson.<sup>52</sup> Según

---

49 Ana Rosa Suárez Argüello, "Comer, dormir y divertirse en el camino de Tehuantepec entre 1858 y 1860", pp. 128-132.

50 Héctor Luis Zarauz López, pp. 150, 152-153.

51 José Ríos, "De esta forma fue retratada la villa de Minatitlán hace más de 160 años. La importancia de este malecón ha quedado retratada a lo largo de la historia en diversas fotografías, dibujados e ilustraciones", *Diario del Istmo* (18 de julio de 2024). <https://diariodelistmo.com/regional/de-esta-forma-fue-retratada-la-villa-de-minatitlan-hace-mas-de-160-anos/50551483>

52 Leticia Reina, "El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX", *Alquimia*, 65 (2019): 13-14.

Alejandro Prieto, la exportación de cedro y caoba realizada por el puerto de Coatzacoalcos alcanzaba un volumen considerable, no inferior a las 20 mil toneladas anuales, las cuales eran enviadas principalmente a los puertos de Estados Unidos e Inglaterra.<sup>53</sup>

En síntesis, la construcción del camino de Tehuantepec propició la migración de extranjeros provenientes de Estados Unidos, Inglaterra, Prusia, Hungría y Francia, quienes se establecieron estratégicamente en las principales ciudades del Istmo de Tehuantepec. Las urbes de Minatitlán, Tehuantepec, Juchitán y Coatzacoalcos experimentaron transformaciones económicas, demográficas y sociales como consecuencia de este fenómeno. En Minatitlán, entre 1850 y 1880, el asentamiento de extranjeros se debió principalmente a la riqueza generada por la explotación de maderas finas como caoba y cedro. Coatzacoalcos, por su parte, se consolidó hacia 1881 en el principal puerto de la región, funcionando como puerta de entrada para diversos grupos de inmigrantes. En el caso de Tehuantepec, se consolidó como un prominente centro comercial y un destino estratégico para los extranjeros, quienes acudían con el propósito de establecer sólidas relaciones mercantiles con los experimentados comerciantes zapotecos de la región. Sin embargo, el incremento de población extranjera en el Tehuantepec y sus implicaciones socioculturales será abordado con mayor profundidad en el siguiente apartado.

## CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN INMIGRANTE EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC: 1870-1910

En el apartado anterior se analizó cómo la construcción del camino de Tehuantepec abrió paso a la migración de extranjeros hacia el Istmo de Tehuantepec y el consecuente crecimiento económico experimentado por las ciudades de Minatitlán, Tehuantepec, Juchitán y Coatza-

---

53 Alejandro Prieto, *Proyectos sobre la colonización del Istmo de Tehuantepec*, p. 53, México: Imp. De I. Cumplido, 1884.

coalcos. Esta sección se enfocará en la década de 1870, periodo en el que las políticas migratorias se concretaron y donde, a partir de registros históricos se puede documentar con mayor precisión el crecimiento poblacional de extranjeros en el Istmo de Tehuantepec.

Desde inicios del siglo XIX, la provincia de Tehuantepec experimentaba un desarrollo económico heterogéneo, con marcadas diferencias de mercantilización y riquezas entre sus distintas zonas. Laura Machuca señala un notable incremento en las instituciones religiosas locales: en Santo Domingo Petapa, las cofradías y hermandades aumentaron de cuatro en 1776 a 10 en 1802; en San Mateo, de cinco a 10 y en San Dionisio, de tres a 14. Estos bienes eclesiásticos comprendían tanto capital monetario como cabezas de ganado.<sup>54</sup>

Paralelamente, las condiciones geográficas privilegiadas permitieron a la población de la provincia destacarse como comerciantes, aprovechando una extensa red de caminos que enlazaba estratégicamente con Oaxaca, Chiapas y Coatzacoalcos. Tanto Leticia Reina como Charles Brasseur señalan que, hacia mediados del siglo XIX, Tehuantepec se consolidó como un eje comercial zapoteco de considerable importancia, donde prosperó el intercambio de diversos productos artesanales y agrícolas. La influencia económica y territorial de este enclave alcanzó tal magnitud que logró dominar aproximadamente un cuarto del territorio estatal, estableciéndose como un centro de poder mercantil que extendía sus vínculos comerciales desde el sur de México hasta Perú y Filipinas. La estructura urbana complementaba su vocación comercial, contando con una plaza central, un edificio municipal, un monasterio, posadas y establecimientos comerciales que combinaban cantina y billar, ofreciendo entretenimiento a los visitantes.<sup>55</sup>

---

54 Laura Machuca Gallegos, *Haremos Tehuantepec. Una historia colonial, siglo XVI-XVIII*, pp. 99 y 134, México: Culturas Populares, Conaculta, Secretaría de Cultura, Gobierno de Oaxaca, CIESAS, Fundación Alfredo Harp Helú, Oaxaca, 2008.

55 Leticia Reina, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, pp. 57-58; Charles Brasseur, *Viaje por el Istmo de Tehuantepec 1859-1860*, pp. 144-145, 148-149 y 158.

Por tal motivo, en 1865 la junta de colonización de Oaxaca, integrada por Roberto Márquez, Eugenio Lanson, Antonio Álvarez, Juan Láenz Frápaga, Constantino Rikard y Esteban Chapital,<sup>56</sup> autorizó el establecimiento de un grupo de extranjeros en las villas de Juchitán y Santo Domingo de Tehuantepec. La selección de estas localidades no fue casual: ambas villas contaban con una red de caminos que facilitaría a los colonos tanto su movilidad como el desarrollo de actividades comerciales con otros puntos del Istmo. Estos primeros migrantes centraron sus actividades económicas principalmente en la agricultura y la ganadería.<sup>57</sup> En esta misma lógica de colonización, el Ministro de Fomento, José C. Colmenero, registró la inminente llegada de 10 colonos adicionales que se quedaron en Minatitlán y se establecieron en la zona denominada Las Perlas, propiedad nacional, así como en los territorios al oeste de Súchil y a lo largo de la ribera izquierda del Coatzacoalcos.<sup>58</sup>

En 1870, según los registros del Servicio Migratorio,<sup>59</sup> documentó la presencia de 116 extranjeros en la región del Istmo oaxaqueño, destacando la preponderancia de españoles, con 46 individuos, seguidos por 27 franceses, 13 estadounidenses y seis italianos, que se establecieron de manera estratégica en el Istmo.<sup>60</sup> De los 116, se concentraron en seis poblaciones claves: Tehuantepec, Huajuapán, Etloc, Juchitán, Tapaná-

56 “Circular de colonización”, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo de Gobierno, Sección Tierra, Serie Colonizaciones, caja 779, 1865, caja 779, exp. 9.

57 Jesús Aarón González Cruz, *La inmigración china en el Istmo de Tehuantepec oaxaqueño y su importancia para la modernización económica de la región a finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX*, p. 107, México: UAM, 2020.

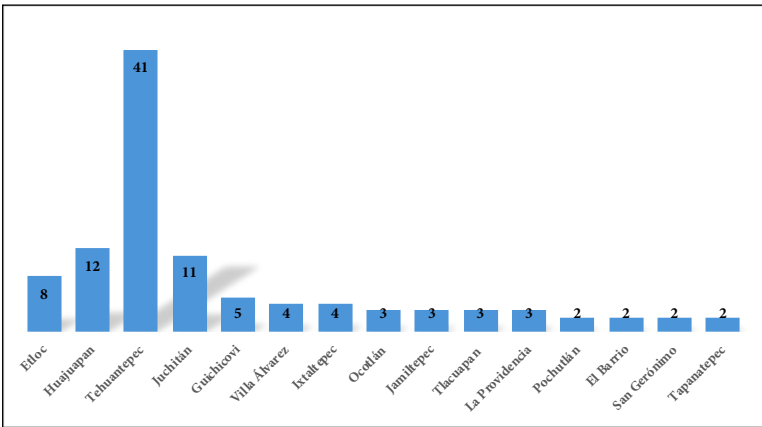
58 S/N, “Los colonos de Tehuantepec”, *La Voz de México* (6 de julio de 1878): 3.

59 “Lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870”, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, caja 579, 1870, exp. 17.

60 Es importante señalar que estas cifras corresponden únicamente a quienes se registraron voluntariamente en el consulado, sugiriendo que la población extranjera real pudo haber sido considerablemente mayor. A pesar de esta limitación, los registros consulares constituyen una fuente invaluable de información sobre las características y perfiles demográficos de los inmigrantes establecidos en la zona ístmica durante este periodo, permitiéndonos comprender mejor la composición de la comunidad extranjera en el contexto nacional e internacional de la época.

tepec y Guichicovi, mientras que el resto se dispersó en diversas ciudades del estado de Oaxaca. Esta distribución geográfica no fue fortuita, pues estas tres localidades fungían como importantes centros comerciales y puntos de conexión en las rutas mercantiles de la región, lo que las convertía en destinos atractivos para los inmigrantes que buscaban establecer negocios y participar en el desarrollo económico local<sup>61</sup> (Gráfica 1).

GRÁFICA 1. Destino de los extranjeros, 1870



FUENTE: elaboración propia a partir de la revisión de la lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, caja 579, 1870, exp. 17.

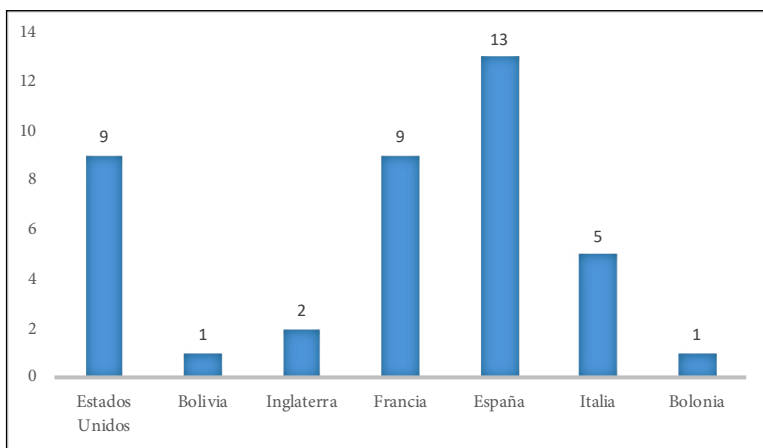
El análisis de la distribución demográfica muestra una clara jerarquía: Tehuantepec encabeza la concentración de extranjeros con el porcentaje más alto, seguido por Huajuapán y Juchitán en segundo lugar y Etloc en tercer lugar; se establecen así los tres principales núcleos de asentamiento.

61 "Lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870", Archivo General de Oaxaca, 1870.

tos de inmigrantes en la región. Entre las figuras más destacadas de esta población extranjera se encontraba Tomás Molrich, quien adquirió extensas propiedades en Juchitán, y Alejandro De Gyves, cuyos descendientes llegaron a ocupar posiciones de jefatura política en la misma localidad. Los detalles sobre la influencia de estos personajes se abordarán en el siguiente apartado.

Dado que Tehuantepec registró la mayor concentración de extranjeros en la región, se realizó un análisis sobre el origen de estos inmigrantes. Los registros demográficos revelan que Tehuantepec atrajo principalmente a inmigrantes provenientes de España, Estados Unidos y Francia, conformando así una comunidad extranjera dominada por estas tres nacionalidades (Gráfica 2).

GRÁFICA 2. Procedencia de los extranjeros en Tehuantepec, 1870

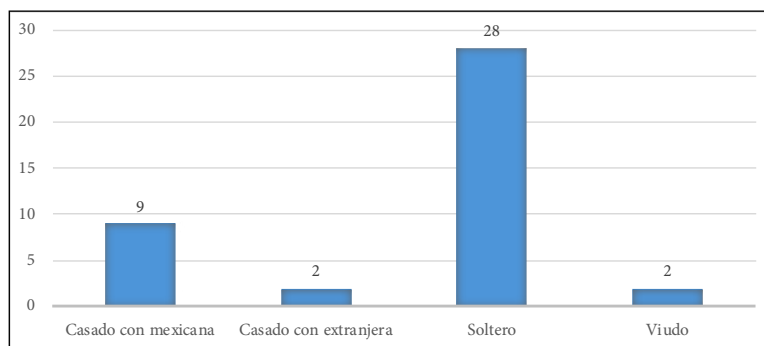


FUENTE: elaboración a partir de la revisión de la lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870, documento ubicado en el Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, caja 579, 1870, exp. 17.

Al identificar que Tehuantepec concentró el mayor porcentaje de población extranjera, se realizó un análisis detallado de su estado civil. Los

resultados revelaron que la mayoría de los extranjeros eran solteros, seguidos por aquellos casados con ciudadanas mexicanas. En menor proporción se encontraban los extranjeros casados con mujeres de otras nacionalidades y los viudos. Cabe destacar que el registro matrimonial distingue específicamente entre los extranjeros unidos en matrimonio con mexicanas y aquellos casados con extranjeras, lo que permite una comprensión más precisa de los patrones de integración social de esta población (Gráfica 3).

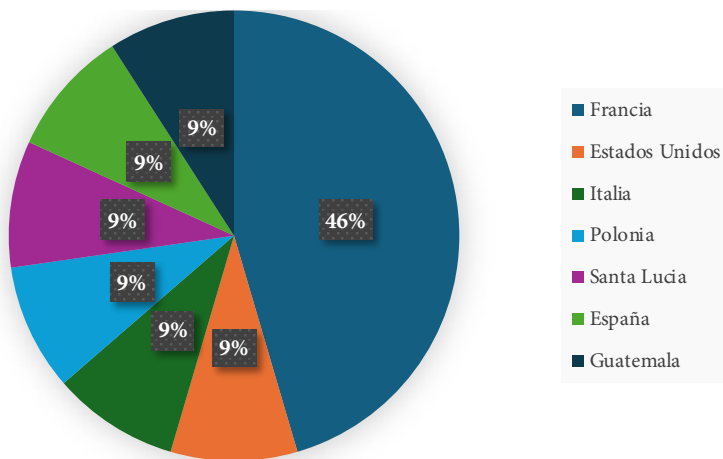
GRÁFICA 3. Estado civil de los extranjeros en Tehuantepec, 1870



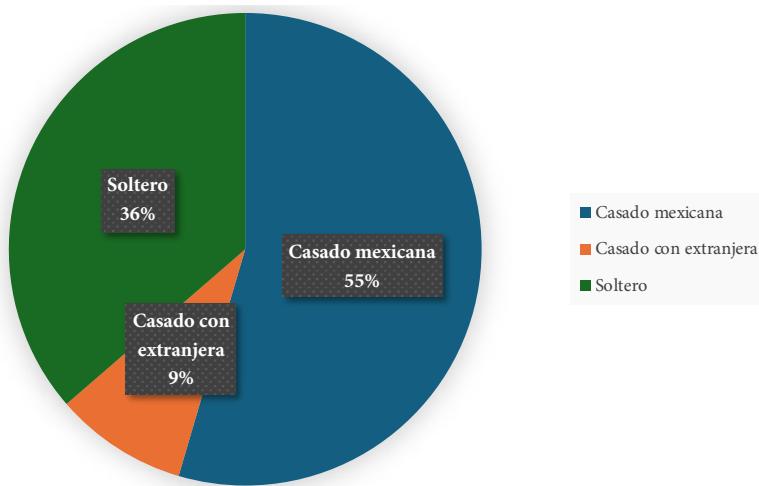
FUENTE: elaboración a partir de la revisión de la lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870, documento ubicado en el Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, caja 579, 1870, exp. 17.

Por su parte en Juchitán, la comunidad extranjera estuvo dominada por inmigrantes de origen francés, quienes constituyeron la nacionalidad predominante en esta localidad (Gráfica 4). El análisis del estado civil de los extranjeros en Juchitán reveló un patrón diferente del de Tehuantepec: la mayoría de ellos estaban casados con mexicanas, lo que sugiere una mayor integración con la población local. El segundo grupo más numeroso lo constituían los solteros, mientras que una proporción menor correspondía a extranjeros casados con mujeres de otras nacionalidades (Gráfica 5).

GRÁFICA 4. Procedencia de extranjeros en Juchitán, 1870



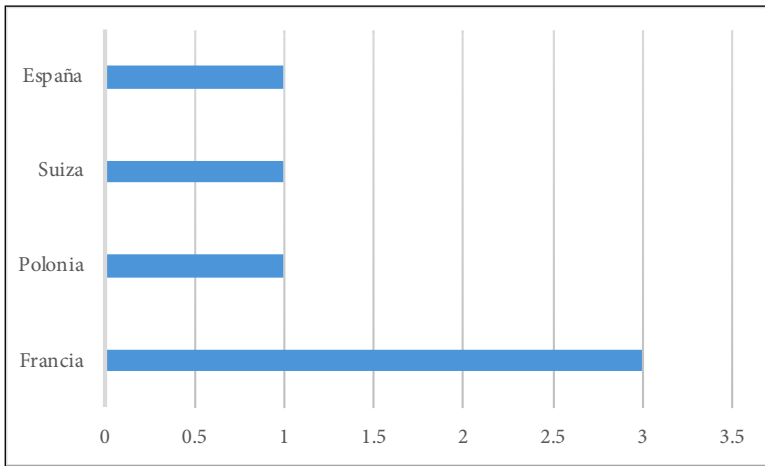
GRÁFICA 5. Estado civil de los extranjeros en Juchitán, 1870



FUENTES: elaboración a partir de la revisión de la lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870, documento ubicado en el Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, caja 579, 1870, exp. 17.

Dado el predominio de matrimonios entre extranjeros y mexicanas en Juchitán, se analizó la composición por nacionalidad de estos inmigrantes. Los resultados mostraron que la mayoría de los extranjeros casados con mexicanas provenían de Francia, seguidos por aquellos originarios de España, Polonia y Suiza (Gráfica 6).

GRÁFICA 6. Nacionalidad de los extranjeros casados con mexicanas, 1870



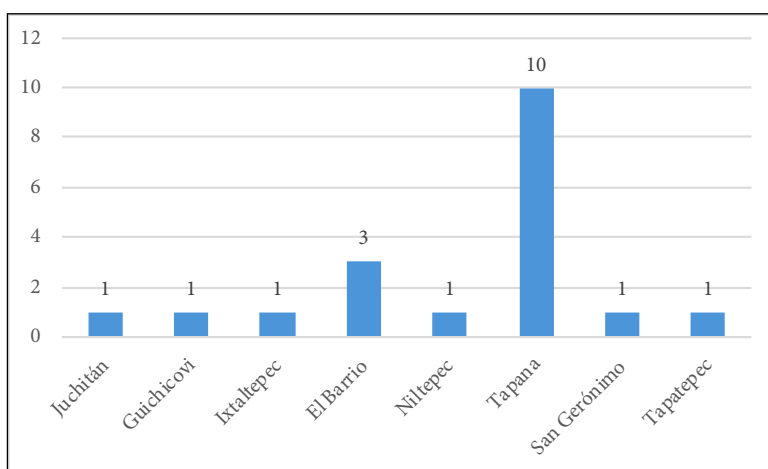
FUENTE: elaboración a partir de la revisión de la lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870, documento ubicado en el Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, caja 579, 1870, exp. 17.

Esta primera oleada de extranjeros fue seguida por una segunda en 1875,<sup>62</sup> que alcanzó un total de 35. Este nuevo flujo fue impulsado por dos factores clave: el auge de la industria maderera y la expansión del sistema ferroviario. Durante este periodo, las localidades de Tapaná,

62 “Lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1875”, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Informes, caja 579, 1875, exp. 14 y Fondo Registro, Sección Administrativo, Serie Registro de Extranjeros, caja 45, 1875, exp. 06.

Tehuantepec, Ixtepec y Juchitán se convirtieron en polos de atracción para empresarios y técnicos provenientes principalmente de Alemania, Francia, Inglaterra e Italia, quienes a diferencia de sus predecesores, establecieron residencia permanente en la región, contribuyendo así al desarrollo económico y a la diversificación cultural del Istmo (Gráfica 7).

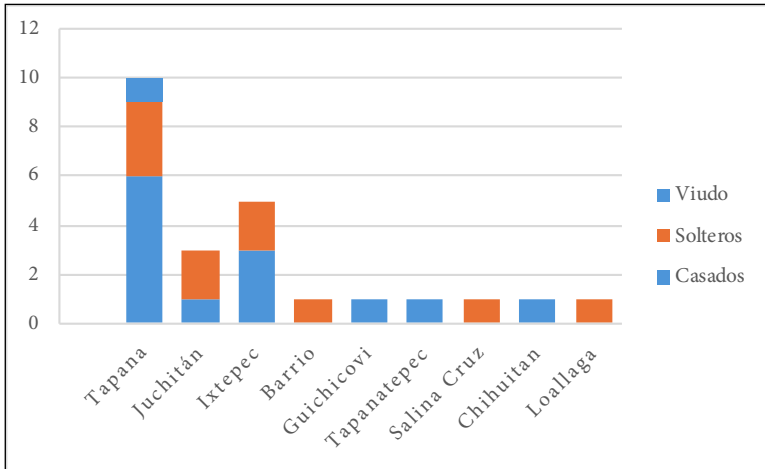
GRÁFICA 7. Residencia de extranjeros, 1875



FUENTE: elaboración a partir de la revisión de la lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870, documento ubicado en el Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, caja 579, 1870, exp. 17; Subserie Informes, caja 579, 1875, exp. 14; Lista de Extranjeros del Registro de Extranjeros de 1875 en Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Registro civil, Sección Administrativo, Serie Registro de Extranjeros, caja 45, 1875, exp. 06.

El análisis del registro demográfico revela que la mayoría de la población extranjera estaba constituida por personas casadas, seguida por una proporción menor de individuos solteros (Gráfica 8).

GRÁFICA 8. Estado civil de los extranjeros, 1875



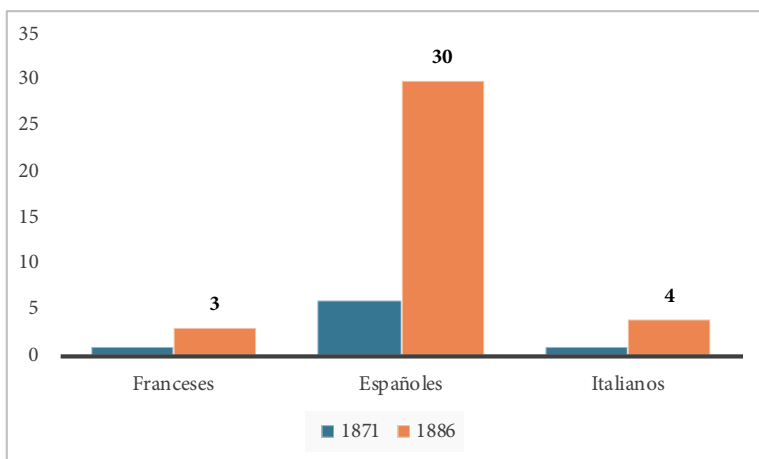
FUENTE: elaboración a partir de la revisión de la lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870, documento ubicado en el Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, caja 579, 1870, exp. 17; Subserie Informes, caja 579, 1875, exp. 14; Lista de Extranjeros del Registro de Extranjeros de 1875 en Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Registro civil, Sección Administrativo, Serie Registro de Extranjeros, caja 45, 1875, exp. 06.

El registro civil de 1878 documentó la presencia de 19 extranjeros en la región, predominando entre ellos los franceses y españoles. La mayoría de estos inmigrantes se estableció en el pueblo de Tapana, lo que sugiere una preferencia específica por este asentamiento como destino de la migración europea en la zona. Un aspecto destacable de esta población extranjera en Tapana es que la mayoría estaban casados, aunque la fuente no especifica si sus cónyuges eran de origen mexicano o extranjero.<sup>63</sup>

63 "Lista de extranjeros del registro de extranjeros de 1878", Archivo General del Estado de Oaxaca, caja 45, 1878, exp. 07, Fondo Registro Civil, Sección Administrativa, Serie Registro de Extranjeros.

Respecto a la migración de extranjeros en Minatitlán, David Skerritt y Bernardo García Díaz señalan que se registró una mayor concentración de españoles entre 1871 a 1886, seguido por franceses e italianos. La presencia española experimentó un incremento significativo específicamente durante 1886 (Gráfica 9).

GRÁFICA 9. Extranjeros en Minatitlán en el periodo de 1871 a 1886



FUENTE: David Skerritt y Bernardo García Díaz, *Franceses en el estado de Veracruz* (México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos): <https://books.openedition.org/cemca/1654>

La construcción del ferrocarril evidenció la falta de mano de obra, ante la cual la élite porfirista implementó una estrategia de reclutamiento de trabajadores chinos. La compañía Mexicana de Navegación del Pacífico fue la encargada de trasladar a trabajadores de China.<sup>64</sup> De acuerdo con el *Diario Progresista*, Emilio Vogel, representante de dicha compañía, contrató a 500 trabajadores asiáticos para la región; sin embargo, las

64 María Elena Ota Mishima, *Siete migraciones japonesas en México, 1890-1978*, p. 33, México: El Colegio de México, 1982.

condiciones adversas resultaron en el fallecimiento de 50 de ellos en apenas dos meses, mientras que otros 100 optaron por emigrar hacia Estados Unidos.<sup>65</sup> Los trabajadores chinos que permanecieron se establecieron principalmente en Tehuantepec y Juchitán.<sup>66</sup>

Paralelamente, la migración japonesa hacia el Istmo se desarrolló bajo diferentes circunstancias. El ministro de relaciones exteriores japonés, Enomoto Takeaki, estableció la Compañía Colonizadora de Japón, enviando una comisión liderada por Hashiguchi Bunzo para evaluar las condiciones del ferrocarril de Tehuantepec. En 1897, Enomoto, a través del cónsul Murota Toshibumi, negoció un acuerdo para el establecimiento de colonos japoneses en Escuintla, departamento de Soconusco. Sin embargo, las adversidades en la Colonia provocaron la dispersión de los colonos hacia el sureste de México. Entre estos migrantes destacaron Shibayama Oscar y Oshino Justo, quienes se establecieron en Juchitán, mientras que Shudayaku Takeshi se asentó en Minatitlán y Okamoto Kakuji en Villa Cardel.<sup>67</sup>

La última oleada migratoria hacia México provino del Medio Oriente, principalmente de Tel Keif y Líbano, donde los conflictos políticos obligaron a muchos habitantes a abandonar sus países. Estos inmigrantes llegaron a finales del siglo XIX, atraídos por la política de colonización mexicana y las oportunidades comerciales que ofrecía el país. Su travesía comenzaba en los puertos libaneses de Trípoli o Beirut, desde donde viajaban a Marsella, Francia. Después de una breve estancia en esta ciudad, embarcaban rumbo a América, para desembarcar finalmente en el puerto de Veracruz. Los inmigrantes tendían a establecerse en localidades conectadas por el ferrocarril, como fue el caso de

---

65 S/N, "Exterior", *Diario progresista. El Telegrama*, p. 172, Ecuador, Quito: 8 de abril de 1891.

66 Jesús Aarón González Cruz, *La inmigración china en el Istmo de Tehuantepec oaxaqueño y su importancia para la modernización económica de la región a finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX*, p. 110.

67 María Elena Ota Mishima, *Siete migraciones japonesas en México, 1890-1978*, pp. 39-48.

Tobías David Miguel y Acar Fares Bernardo, quienes llegaron en 1900 y se asentaron en Tuxtepec y Tehuantepec. En 1903, Nahed Estefan José y Yesin Francisco José eligieron Ixtepec y Tehuantepec como sus nuevos hogares. A ellos se sumaron otros inmigrantes de la región, como Acar Jean, quien arribó en 1904, y Weheb Chadad Enrique, que llegó en 1910.<sup>68</sup>

A principios del siglo xx, el Istmo de Tehuantepec continuó atrayendo una diversa oleada migratoria internacional. Entre los nuevos pobladores destacaron estadounidenses, ingleses, así como inmigrantes provenientes de Medio Oriente, Japón y China. Casos representativos de esta época fueron el estadounidense Milbur Barquer, quien arribó en 1903 y el empresario inglés Carlos Ricardo Butt, quien se estableció en México en 1904. La integración de estos inmigrantes a la sociedad mexicana se evidencia en los procesos de naturalización, como es el caso de Jacinto Joy Luisa, ciudadano chino de 65 años, quien tramitó su nacionalidad mexicana en el municipio de Guichicovi.<sup>69</sup>

Si bien la política de colonización del Istmo de mexicano se fundamentó en una retórica oficial de progreso, fueron factores económicos y estructurales los que verdaderamente atrajeron a inmigrantes de diversas nacionalidades. El bajo costo de las tierras, la abundancia de recursos madereros y la construcción de las primeras líneas ferroviarias crearon un entorno propicio para que extranjeros de diferentes partes del mundo vieran en el Istmo una oportunidad única. Estos colonos no solo adquirieron terrenos a precios accesibles, sino que también aprovecharon la nueva infraestructura ferroviaria para desarrollar un lucra-

---

68 Catherine Blair Winter Guenther, “La inmigración del Medio Oriente a Oaxaca”, pp. 69-70 y 79.

69 Magaly Muñoz Ferman, “La diversificación de la cultura zapoteca, derivada del asentamiento de extranjeros en el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca”, Archivo General del Estado de Oaxaca, s/f. <https://www.oaxaca.gob.mx/ageo/la-diversificacion-de-la-cultura-zapoteca-derivada-del-asentamiento-de-extranjeros-en-el-Istmo-de-tehuantepec-oaxaca/>

tivo negocio de exportación maderera, transformando así el panorama económico de la región.

El análisis de las fuentes primarias del Registro de Extranjeros, conservadas en el Archivo General de Oaxaca, revela el especial interés de las autoridades locales por documentar la llegada de inmigrantes al Istmo de Tehuantepec, particularmente a la región oaxaqueña. Esta meticulosa documentación no era casual: servía como evidencia tangible del éxito de las políticas de colonización y respaldaba el discurso oficial sobre el progreso de la región. Los registros funcionaban como un instrumento para demostrar que las iniciativas gubernamentales estaban logrando sus objetivos estratégicos de desarrollo y poblamiento en los territorios que se consideraban como escasamente habitados.

## IMPACTO DE LA INMIGRACIÓN EXTRANJERA, 1856-1910

Mientras que anteriormente se analizó el flujo migratorio de extranjeros hacia el Istmo, esta sección se enfoca en examinar las transformaciones socioeconómicas en estas localidades. Estos cambios fueron impulsados por tres factores principales: el crecimiento poblacional de la región, la implementación de políticas de desarrollo, tanto federales como locales, y la significativa participación de extranjeros en las directivas políticas de los ayuntamientos. Las transformaciones se manifestaron en múltiples ámbitos, desde la renovación arquitectónica y el establecimiento de nuevas alianzas matrimoniales, hasta el impacto en el entorno natural y el desarrollo de infraestructura que mejoró la conectividad interregional.

Ana Rosa Suárez Argüello señala que la ruta de Tehuantepec se convirtió en un potente imán para hombres de negocios, profesionales y técnicos. Su apertura oficial, el 1 de noviembre de 1858, marcó el inicio de una notable transformación en el Istmo: barcos cargados de carruajes, caballos, mulas y edificios prefabricados comenzaron a arribar regularmente a la desembocadura del río Coatzacoalcos y a estable-

cerse en sus márgenes. La región experimentó además una significativa diversificación demográfica con la llegada de inmigrantes franceses, españoles, ingleses y estadounidenses, quienes impulsaron particularmente el comercio maderero.<sup>70</sup>

La misma autora puntualiza que esta oleada transformó especialmente cinco poblaciones: Minatitlán, Súcil, San Juan Guichicovi, El Barrio y Tehuantepec. Minatitlán se convirtió en una villa próspera con numerosas construcciones de madera y ladrillo, incluyendo un hotel de tablas perteneciente a un comerciante estadounidense. En Súcil se estableció el almacén general de la empresa Luisiana de Tehuantepec y tres hoteles, mientras que en el camino hacia San Juan Guichicovi se encontraba la Posada de Sanderson. El pueblo de El Barrio albergaba el Hotel Français, una construcción de piedra y adobe administrada por una sociedad entre el mexicano Blanco y el francés Belcher. Tehuantepec, por su parte, se transformó en una próspera ciudad que concentraba los establecimientos hoteleros de mayor prestigio, ubicados cerca de la plaza central: el California House de Alexander Bell, el Hotel San Francisco de Eugène Grygean y el Hotel Oriental, conformando así un dinámico centro de actividad comercial y social.<sup>71</sup> Según Brasseur, Minatitlán se convirtió en punto de asentamiento para comerciantes estadounidenses, quienes introdujeron un estilo arquitectónico distinto: “casas de tablas sobre pilotes que elevan considerablemente sobre el suelo, rodeada de toscos balcones”. Un ejemplo notable de estas edificaciones era la propiedad del cónsul estadounidense, ubicada a la entrada de la ciudad, que constaba de una pieza principal y dos recámaras.<sup>72</sup>

En estos años, las transformaciones en el Istmo no se limitaron a la infraestructura, sino que también tuvieron un profundo impacto ambiental. La selva istmeña sufrió una significativa degradación debido a la intensa actividad maderera desarrollada principalmente por empre-

---

70 Ana Rosa Suárez Argüello, pp. 121-126.

71 Ana Rosa Suárez Argüello, pp. 128-132.

72 Charles Brasseur, pp. 38 y 40

sarios estadounidenses, quienes implementaron prácticas intensivas de tala que alteraron de forma irreversible el paisaje natural de la región.<sup>73</sup>

La apropiación de tierras comunales constituyó otro fenómeno significativo en el proceso de transformación territorial, principalmente en la región de Juchitán, Oaxaca, afectando especialmente a los municipios de Santa María, San Miguel Chimalapas y Guichicovi.<sup>74</sup> Según Leticia Reina, en 1857 se enajenaron tierras a favor de Alfonso Bouvier, las cuales posteriormente pasaron a manos de la Compañía Mixta de Fomento Territorial. En el mismo periodo Alejandro De Gyves y Tomás Woolrich se adjudicaron los terrenos de Sarabia y Boca del Monte. La expansión de la propiedad extranjera continuó y, para 1898, el ciudadano danés Cecilio Oest adquirió de Rosa Maldonado de Dublán terrenos de una superficie de 8 311 hectáreas en Santa María Chimalapa.<sup>75</sup> Es interesante mencionar que Tomás Woolrich manifestó en una nota de prensa su inconformidad por haber sido despojado de su autoridad política sobre el distrito de Juchitán en los terrenos de Sarabia y Boca del Monte. Al respecto dice:

... durante mi ausencia en el extranjero, en virtud de un expediente levantado gubernativamente y sin mi citación, fundándose en que soy deudor al pueblo de San Juan Guichicovi de una suma proveniente de la adquisición que hice de la propiedad de los expresados terrenos, [...] y declaro que el pueblo de San Juan Guichicovi es mi deudor y no mi acreedor.

Esta declaración evidencia las disputas territoriales y financieras que surgieron durante el proceso de adquisición de tierras en la región.

Las disputas por los terrenos alcanzaron la esfera pública cuando José Antonio Rodríguez, jefe político de Juchitán, utilizó la prensa para

---

73 Charles Brasseur, pp. 65, 71, 75, 99-100.

74 En los municipios de Santa María, San Miguel Chimalapas y Guichicovi.

75 Leticia Reina, "Sin propiedad comunal pero apropiación del desarrollo económico. Istmo de Tehuantepec, México, siglos XVII-XIX", *Historias* 85 (2013): 60.

denunciar los actos de corrupción de Tomás Woolrich, acusándolo de realizar “reclamaciones indebidas y [mostrar una] ambición ilimitada de asegurar un porvenir con la proyectada venta de los terrenos a los empresarios del Istmo, en el supuesto de realizarse su canalización”.<sup>76</sup> Este conflicto legal se extendió por más de medio siglo; comenzó en 1857 y no se resolvió hasta 1909, cuando finalmente se reconoció la propiedad a los descendientes de Alejandro de Gyves y Tomás Woolrich.<sup>77</sup>

El crecimiento poblacional fue resultado directo de dos factores: los proyectos de colonización y la construcción de la vía interoceánica. Las políticas de colonización en particular tuvieron un impacto favorable en el Istmo oaxaqueño, evidenciado no solo en el crecimiento demográfico, sino también en el desarrollo de la agricultura orientada a la exportación.<sup>78</sup> A partir de entonces comenzó a destacar la familia de Gyves que consolidó su influencia política en Juchitán y en Tehuantepec, mediante su participación en importantes cargos públicos de la administración local. Se confirmó como una nueva clase política al asumir cargos diplomáticos en la región. Esto se evidencia en una nota publicada en el periódico oficial del gobierno del estado de Oaxaca, en el cual la Secretaría de Estado y el Despacho de Relaciones Exteriores comunicaban: “Tengo el honor de poner en conocimiento de usted que, con esta fecha, se ha concedido autorización al Sr. Alexandre de Gyves para que, sujetándose a los preceptos de la ley del 26 de noviembre de 1859, pueda ejercer las funciones de agente consular de Francia en Tehuantepec”.<sup>79</sup>

---

76 “Remitido”, *El Regenerador, Órgano Oficial del Gobierno del Estado*, tomo II, núm. 54 (17 de junio de 1873): 1-2.

77 Leticia Reina, “Sin propiedad comunal pero apropiación del desarrollo económico. Istmo de Tehuantepec, México, siglos xvii-xix”, p. 60.

78 Leticia Reina, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo xix*, pp. 59-62.

79 “Secretaría de Estado y Despacho de Relaciones Exteriores”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*, tomo v, núm. 55 (12 de julio de 1885): 4.

En Juchitán, destaca particularmente Manuel de Gyves, quien al ejercer como síndico municipal participó activamente en decisiones cruciales sobre la gestión del territorio, obras públicas y recursos comunitarios. Su influencia quedó documentada en el periódico oficial de Oaxaca de enero de 1885, cuando bajo la presidencia de Melquiades Vicente Gurrión se aprobó una partida de 50 pesos, destinada al mantenimiento del reloj público del Palacio Municipal. Esta decisión fue respaldada por el cuerpo edilicio completo: el regidor primero Mariano Vázquez, el regidor segundo Constancio R. Vera, el regidor tercero Máximo Saynes y el propio Manuel de Gyves como síndico.<sup>80</sup>

En la región de Oaxaca diversos empresarios extranjeros establecieron importantes actividades comerciales. En la localidad de Palomares, el comerciante Geo Chang operaba un establecimiento de comida y era usuario frecuente del ferrocarril. En San Gerónimo, destacaba la presencia de prominentes familias y empresas como los Maqueo, los de Gyves, Espidosa Chemidlin y Cía., Fabregat y Cía. y Manuel Estévez, quienes desarrollaban actividades en los sectores maderero y ganadero, además de ser propietarios de tierras. En la zona de Tehuantepec y Salina Cruz sobresalían como empresarios y terratenientes Juana Cata Romero, Alberto Langner y Tomás Woolrich.<sup>81</sup>

Los matrimonios entre europeos y mujeres zapotecas constituían una importante estrategia de integración social en las comunidades del Istmo. Como señala Marcela Coronado Malgón, estas uniones “profundizaron los procesos de aculturación en las relaciones interétnicas de las comunidades zapotecas”.<sup>82</sup> La familia de Gyves ejemplifica esta diná-

---

80 “Municipalidad de Juchitán”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*, tomo v, núm. 6 (21 de enero de 1885): 3.

81 Armando Rojas Rosales, *El ferrocarril de Tehuantepec, ¿El eje del comercio del mundo? 1893-1913*, p. 177, México: UAM, 2004.

82 Marcela Coronado Malagón, “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévot-Schapira (eds.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, p. 228.

mica social: Román de Gyves contrajo matrimonio con Francisca Rasgado.<sup>83</sup>

Los zapotecas demostraron una notable capacidad de adaptación frente al proyecto liberal, según señalan Víctor Martín Cérbulo Pérez y Leticia Reina. Esta adaptabilidad se manifestó en su receptividad hacia elementos culturales españoles, ingleses, franceses, norteamericanos y árabes, así como en su particular dinámica de integración social. Un fenómeno destacable fue que, en los matrimonios con extranjeros, las mujeres zapotecas mantuvieron sus costumbres e identidad, mientras que los hombres foráneos experimentaron un proceso de aculturación, llegando a ser conocidos como “los nuevos criollos” y conformando una élite zapotequizada.<sup>84</sup> Esta transformación social se acompañó de una significativa diversificación económica en la segunda mitad del siglo XIX en los principales centros urbanos del Istmo: Juchitán, Ixtepec y Tehuantepec. Reina documenta la existencia de aproximadamente 64 oficios distintos, que incluían desde campesinos y comerciantes hasta carpinteros, alfareros, albañiles, y profesionistas como médicos, profesores y abogados.<sup>85</sup>

La modernización de la infraestructura regional, impulsada por una serie de obras públicas estratégicas ejecutadas por los jefes políticos en coordinación con la Secretaría de Fomento, constituyó un elemento fundamental en el desarrollo del Istmo. Estas intervenciones, realizadas en los departamentos de Juchitán, Tehuantepec y Minatitlán, fueron diseñadas con el doble propósito de fortalecer las redes de comunicación y estimular el desarrollo económico de la región. El proceso de modernización se desarrolló gradualmente: en 1877 se inició con la instalación de líneas telegráficas y el mejoramiento de las vías de comun-

---

83 “Juzgado de 1ª Instancia del Partido de Juchitán”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*, tomo VIII, núm. 48 (14 de junio de 1888): 4.

84 Leticia Reina, “Las mujeres zapotecas del Istmo de Tehuantepec. México en el siglo XIX”, p. 7.

85 Leticia Reina, “Las mujeres zapotecas del Istmo de Tehuantepec-México en el siglo XIX”, p. 17.

cación en Tehuantepec.<sup>86</sup> Entre 1884 y 1888, la región del Istmo oaxaqueño experimentó un impulso en su infraestructura social y urbana, materializado en diversas intervenciones estratégicas. En Tehuantepec, se concretó la construcción de 10 “escuelas públicas [y la reedificación del] panteón de la cabecera municipal, mientras que en Juchitán se proseguían los trabajos de construcción de un nuevo mercado. Simultáneamente, en Ixtaltelpec se ejecutaron proyectos de equipamiento urbano que incluyeron la edificación de una plaza de mercado y un nuevo cementerio, además de la apertura de un camino carretero que conectaba con Tapana, ampliando la red de comunicaciones regionales.<sup>87</sup>

Durante este mismo periodo se establecieron lazaretos en Yautepec para el tratamiento y aislamiento de pacientes con fiebre amarilla<sup>88</sup> y se emprendió un programa de reparación de caminos.<sup>89</sup> El desarrollo educativo continuó en 1888 con la apertura de “nueve escuelas públicas” adicionales en Tehuantepec<sup>90</sup> y la inauguración de la escuela Santa María Petapa en Juchitán.<sup>91</sup> En 1898, las mejoras en infraestructura se extendieron al sector sanitario e industrial, con la adquisición de un inmueble destinado a hospital en Tehuantepec<sup>92</sup> y la instalación de un aserradero que impulsaría la actividad económica local.<sup>93</sup>

Las mejoras en infraestructura portuaria se extendieron a los puntos estratégicos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, donde se establecieron

---

86 Agustín Díaz, “Aviso importante”, *La Voz de México* (14 de diciembre de 1877): 8.

87 “Tehuantepec”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*, tomo VIII, núm. 43 (27 de mayo de 1888): 1.

88 “Lazareto”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*, tomo V, núm. 98 (10 de diciembre de 1885): 1.

89 “Jefatura política del distrito de Yautepec”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca* (10 de diciembre de 1885): 1.

90 “Tehuantepec”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*, tomo VIII, núm. 85 (21 de octubre de 1888): 1.

91 “Juchitán”, *Periódico Oficial del Estado de Oaxaca*, tomo VIII, núm. 62 (2 de agosto de 1888): 1.

92 “Mejora en Tehuantepec”, *El Ferrocarril, el periódico independiente y liberal*, tomo I, núm. 92 (17 de noviembre de 1898): 3.

93 “Otra mejora”, *El Ferrocarril, el periódico independiente y liberal* tomo I, núm. 92 (17 de noviembre de 1898): 3.

aduanas marítimas para regular el creciente comercio internacional. En el caso particular de Salina Cruz, Leticia Reina documenta que la Secretaría de Fomento implementó un riguroso proceso de planificación, enviando diversas misiones de reconocimiento que culminaron en una decisión técnica fundamental: la construcción de un dique seco, diseñado específicamente para facilitar el acceso de buques de gran calado, obra que transformaría significativamente la capacidad comercial del puerto.<sup>94</sup> En síntesis, las transformaciones socioeconómicas del Istmo tras la política de colonización se caracterizaron por una compleja reconfiguración social y territorial. Destacan las alianzas matrimoniales, la expansión de la infraestructura educativa como respuesta a las demandas de las comunidades de origen extranjero y la intensificación de la explotación de recursos naturales.

## CONSIDERACIONES FINALES

En el marco de la construcción del Estado-nación mexicano, los gobernantes implementaron políticas de colonización como estrategia geopolítica para transformar las regiones periféricas. Estas políticas, sustentadas en una visión modernizadora, buscaban incrementar la población en territorios alejados de la capital, mediante la atracción de inmigrantes extranjeros, con el objetivo de explotar los recursos naturales y elevar la densidad demográfica; sin embargo, la narrativa del progreso encubrió un proceso de desigualdades sociales y la concentración de tierras en manos de actores foráneos.

De manera complementaria, durante el periodo comprendido entre 1850 y 1860, los gobiernos mexicanos implementaron políticas de inmigración dirigidas a españoles, franceses e italianos en el Istmo de Tehuantepec, cuya efectividad se vio limitada por la inestabilidad

---

94 Leticia Reina, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, p. 191.

de la política interna. La transformación sobrevino durante el régimen de Porfirio Díaz, cuando se produjo un incremento de la presencia extranjera, tanto a nivel nacional como regional. El proyecto gubernamental porfirista articuló una estrategia integral de modernización que comprendió la privatización territorial, la construcción de infraestructura ferroviaria y diversos proyectos de desarrollo que configuraron un nuevo escenario geopolítico, catalizando la inmigración internacional.

La investigación reveló que las motivaciones de los extranjeros para establecerse en el Istmo de Tehuantepec fueron diversas. Los inversionistas estadounidenses y británicos percibieron la región como un enclave estratégico para transporte de mercancías y pasajeros, visualizando su potencial como corredor interoceánico entre los océanos Pacífico y Atlántico. Por su parte, la inmigración se configuró bajo diversas modalidades: para algunos, representó una oportunidad laboral temporal previa al retorno a sus países de origen; para otros, particularmente los refugiados de conflictos bélicos, el Istmo significó un espacio de reconstrucción vital y de proyección de nuevas perspectivas económicas.

Finalmente, la investigación puntualizó que el proceso de colonización extranjera en el Istmo se concentró estratégicamente en cuatro ciudades: Tehuantepec, Juchitán, Coatzacoalcos y Minatitlán. Tehuantepec se distinguió por su infraestructura y red de caminos que facilitaban la comunicación con otros territorios istmeños, particularmente Juchitán, zona de notable riqueza agrícola. Minatitlán se caracterizó por la abundancia de recursos madereros, mientras Coatzacoalcos se configuró como el principal nodo portuario para la movilización hacia diferentes regiones de México. Cada uno de estos asentamientos representó un enclave estratégico que respondía a diferentes intereses económicos y geopolíticos de los inversionistas extranjeros.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARGÜELLO SUÁREZ, Ana Rosa. *El camino de Tehuantepec de la visión a la quiebra, 1854-1861*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013.
- ARGÜELLO SUÁREZ, Ana Rosa. “Comer, dormir y divertirse en el camino de Tehuantepec entre 1858 y 1890”. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 64 (julio-diciembre 2016): 116-138.
- ARGÜELLO SUÁREZ, Ana Rosa. “Viajes emprendedores por el Istmo de Tehuantepec”. *Revista BiCentenario. El ayer y hoy de México*, 63 (1 de abril de 2024). <https://revistabicentenario.com.mx/index.php/archivos/viajes-emprendedores-por-el-Istmo-de-tehuantepec/>
- BAZAN, JAN. *Breve Historia Política y Social de Europa Central y Oriental*. México: El Colegio de México, 1991.
- BOLAÑOS GEYER, Alejandro. *William Walker el predestinado de los ojos grises*, p. 501. Impresión privada St. Charles Missouri, tomo v, 1994.
- BRASSEUR, Charles. *Viaje por el Istmo de Tehuantepec 1859-1860*. México: Fondo de Cultura Económica, Secretaría de Educación Pública, 1984.
- CALL, Wendy. “El Istmo de Tehuantepec, visto por ojos norteamericanos: cien años de la historia istmeña en *The New York Times*”. Margarita Dalton Palomo y Abraam Nahón Salomon Nahmad Sittón (eds.), *Aproximaciones a la región del Istmo. Diversidad multiétnica y socioeconómica en una región estratégica para el país*, pp. 125-137. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores de Antropología, Secretaría de las Culturas y Artes de Oaxaca del Gobierno del Estado de Oaxaca, Culturas Populares, Conaculta, 2010.
- CRAIB, Raymond B. *México cartográfico: una historia de límites fijos y paisajes fugitivos*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto de Geografía, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, 2013.

- CRAMAUSSEL, Chantal. *El perfil del migrante francés de mediados del siglo XIX*. Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 2008. <https://doi.org/10.4000/cal.7830>
- CÍA DÍAZ y Ricardo Pérez Montfort (eds.). *Veracruz y sus viajeros*. México: Gobierno del Estado de Veracruz, 2001.
- Diario Progresista*. “El Telegrama. Exterior”, Ecuador, Quito: 8 de abril de 1891, pp. 1770-1772.
- DÍAZ, Agustín. “Aviso importante”. *La Voz de México*, 14 de diciembre de 1877, pp. 1-8.
- El Ferrocarril. El Periódico Independiente y Liberal*. “Mejora en Tehuantepec”. 17 de noviembre, 1898: 1-4.
- El Ferrocarril. El Periódico Independiente y Liberal*. “Otra mejora”. 17 de noviembre, 1898: 1-4.
- El Regenerador. Órgano Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*. Tomo II, núm. 54. “Remitido”, 17 de junio, 1873: 1-4.
- El Regenerador. Órgano Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*. “Aviso”, 3 de junio, 1873: 1-4.
- FERMAN MUÑOZ, Magaly. Archivo General del Estado de Oaxaca. <https://www.oaxaca.gob.mx/ageo/la-diversificacion-de-extranjeros-en-el-Istmo-de-tehuantepec-oaxaca/>
- FOLKMAN, David I. *La ruta de Nicaragua. El tránsito a través de Nicaragua*. Managua: Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, 1976.
- GARCÍA DÍAZ, Bernardo. “Viajeros en Veracruz en el siglo XIX”.
- GONZÁLEZ CRUZ, Jesús Aaron. *La inmigración china en el Istmo de Tehuantepec oaxaqueño y su importancia para la modernización económica de la región a finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2020.
- GUENTHER WINTER, Catherine Blair. “La migración del Medio Oriente a Oaxaca”. *Cuadernos del Sur*, año 11, núm. 22, (agosto 2005): 66-76.
- GÓMEZ REYES, Jorge y Juan Miguel Morales. *Administración pública e instituciones políticas del estado mexicano en el siglo XIX*. México: Universidad Autónoma del Estado de México, 1988.

- MACHUCA GALLEGOS, Laura. *Haremos Tehuantepec. Una historia colonial siglo XVI-XVIII*, México: Culturas Populares, Conaculta, Secretaría de Cultura, Gobierno de Oaxaca, CIESAS, Fundación Alfredo Harp Helú, 1982.
- MACOTELA ÁLVAREZ, Samantha. *El peso de nuestro descontento. La diplomacia británica en torno al paso interoceánico por el Istmo de Tehuantepec, 1847-1858*. México: Instituto Mora, s/a.
- MALAGÓN CORONADO, Marcela. “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo”. Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (eds.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 221-265. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- MEDINA REYES, Gerardo Manuel y Marcela Martínez Rodríguez. “Extranjeros y orden legal en el siglo XIX. La naturalización en el estado de Veracruz”. *Revista de Historia e Interdisciplina*, 9, (julio-diciembre de 2019): 113-127. <https://doi.org/10.15174/orhi.v0i9.95>
- MISHIMA OTA, María Elena. *Siete migraciones japonesas en México, 1890-1978*. México: El Colegio de México, 1982.
- MOORE, James B. *Esplicaciones sobre las propuestas para la apertura del camino de Tehuantepec, siglo XIX*. México: Imprenta de R. Rafael, Cadena, 1853.
- NAVARRO, Moisés González. *Los extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero 1821-1970*. México: El Colegio de México, 1993.
- Periódico Oficial del Estado de Oaxaca*. “Juchitán”, 2 de agosto de 1888: 1-4.
- Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*. “Juzgado de 1ª Instancia del Partido de Juchitán”. Tomo VIII, núm. 48, 14 de junio 1888: 1-4.
- Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca* “Lazareto”. Tomo v, núm. 98. 10 de diciembre 1885: 1-4.
- Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca* “Tehuantepec”. 21 de octubre 1888: 1-4.
- Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*, “Municipalidad de Juchitán”, 21 de enero de 1885: 1-4.

- Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*. “Jefatura del distrito de Yautepec”, 10 de diciembre 1885: 1-4.
- Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*. “Secretaría del Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores”. Tomo VI, núm. 55, 12 de julio 1885: 1-4.
- Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*. “Tehuantepec”. Tomo VIII, núm. 43, 27 de mayo 1888: 1-4.
- PRIETO, Alejandro. *La colonización del Istmo de Tehuantepec*. México: Editorial JUS, 1884.
- REINA, Leticia. *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio socio-cultural, siglo XIX*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2013.
- REINA, Leticia. “El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX”. *Alquimia*, 65 (2019): 6-27.
- REINA, Leticia. “Las mujeres zapotecas del Istmo de Tehuantepec. México en el siglo XIX”. *Nuevo Mundo Mundo Nuevos* (1 de diciembre de 2015). <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.68503>
- REINA, Leticia. “Los istmos centroamericanos: Nicaragua, Panamá y Tehuantepec”. *Dimensión Antropológica*, vol. 2 (septiembre-diciembre, 1994): 71-94.
- REINA, Leticia. “Sin propiedad comunal pero apropiación del desarrollo económico. El Istmo de Tehuantepec, México, siglo XVII-XIX”. *Historias*, 85, (31 de agosto de 2013): 47-66.
- ROSALES ROJAS, Armando. *El ferrocarril de Tehuantepec. ¿El eje del comercio del mundo? 1893-1913*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2004.
- RÍOS, José. “De esta forma fue retratada la villa de Minatitlán hace más de 160 años. La importancia de este malecón ha quedado retratada a lo largo de la historia en diversas fotografías, dibujados e ilusiones”. *Diario del Istmo*, (18 de julio 2024). <https://diariodelIstmo.com/regional/de-esta-forma-fue-retratada-la-villa-de-minatitlan-hace-mas-de-160anos/50551483>

- s/N “EXPOSICIÓN que hace el secretario de Fomento sobre la colonización de la Baja California”. *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca* (3 de noviembre de 1888): 1-4.
- s/N “Los colonos de Tehuantepec”. *Periódico La Voz de México* (6 de julio de 1878): 3.
- SALADO ÁLVAREZ, Victoriano. *Cómo perdimos California y Salvamos Tehuantepec*. México: Editorial JUS, 1968.
- SALAZAR, Delia. “Los puertos del inmigrante en México, 1884-1910”. *Antropología. Revista Interdisciplinaria del INAH*, 92, (2011): 21-44.
- SKERRITT, David y Bernardo García Díaz. *Franceses en el estado de Veracruz*, México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, pp. 102-120. <https://books.openedition.org/cemca/1654>
- VARGAS SZENTE, Mónika. “Desde una visión húngara: los escritos de Károly László sobre México, 1857-1865”. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 72 (julio-diciembre 2020): 9-43.
- ZARAUZ LÓPEZ, Héctor Luis. “Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz”, *Ulúa* (julio-diciembre de 2003): 135-170. <https://cdigital.uv.mx/items/9d3d9d36-05ea-402f-8b7b-e55692c9f43f>

## FUENTES PRIMARIAS

- Archivo General del Estado de Oaxaca, 1875, caja 45, exp. 06, Fondo Registro, Sección Administrativo, Serie Registro de extranjero.
- “Circular de colonización”, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo de Gobierno, Sección Tierra, Serie Colonizaciones, caja 779, 1865, caja 779, exp. 9.
- “Circular de la Secretaría de Fomento con el fin de conseguir el establecimiento de colonias extranjeras”. Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Tierra, Serie Colonización, caja 779, 1893, exp. 11 y 11.3.

- “Circular dirigida a la Secretaría de Relaciones Exteriores en la que los extranjeros manifestaron su deseo de conservar su nacionalidad”. Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Correspondencia, caja 579, 1887, exp. 13.
- “Decreto sobre colonización 1875”, *Memoria Política de México*, 31 de mayo de 1875. <https://www.memoriapoliticademexico.org/Textos/5RepDictadura/1875DCO.html> Anaya,
- “Lista de extranjeros del registro civil de 1878”, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo de Registro Civil, Sección Administrativo, Serie Registro de Extranjeros, 1878, caja 45, exp. 07.
- “Lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1870”, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaría del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Registro de Extranjeros, 1870, caja 579, exp. 17.
- “Lista de extranjeros del Servicio Migratorio de 1875”, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Gobierno, Sección Secretaria del Despacho, Serie Servicio Migratorio, Subserie Informes, 1875, caja 579, exp. 14 .
- “Pasaportes para viajar por el Istmo mexicano”. Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo de Gobierno, Sección de Secretaría del Despacho, Serie de Servicio Exterior, Subserie Pasaportes, caja 579, 1857, exp. 02.
- “Reglamento de colonización de la República Mexicana de 1846 en la que se señala que los pobladores extranjeros serán considerados como ciudadanos de la República desde su arribo a la Colonia”. Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo de Gobierno, Sección de Tierras, Serie Colonizaciones, Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo de Gobierno, Sección de Tierras, Serie Colonizaciones, caja 779, 1846, exp. 8.

LA RECONFIGURACIÓN TERRITORIAL  
DEL ISTMO: TRABAJO, TIERRA, ACTORES



# ENCUADRAMIENTO MENTAL Y OBRERIZACIÓN: ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA LLEGADA DE LA COMPAÑÍA EL ÁGUILA AL SUR VERACRUZANO<sup>1</sup>

ALEJANDRO FERNÁNDEZ OLIVAS

FERNAND BRAUDEL AFIRMÓ QUE LOS ENCUADRAMIENTOS MENTALES se inscriben como procesos de larga duración, como parte de una estructura (Braudel, 1968). Son obstáculos en el devenir de generaciones; muros que contienen, demarcan y norman fragmentos de la vida social. Un encuadramiento mental se manifiesta a través de acciones y discursos sobre un tema determinado, corresponde a un complejo ensamblaje de ideas.

Los encuadramientos mentales empujan proyectos, impulsan actos transformadores del entorno y de lo interno, de la realidad material y de la realidad intangible. A continuación, abordaremos el encuadramiento mental que ha pretendido encauzar el Istmo de Tehuantepec a lo largo del siglo xx y lo que va del xxi: la confianza en los efectos de la producción industrial. Asimismo, presentaremos dos de los efectos de dicho encuadramiento en el sur veracruzano: el arribo de la industria petrolera y el surgimiento de la figura obrera.

A fin de establecer dicha relación, es preciso interpretar que el encuadramiento mental que describimos fue configurándose paulatinamente, a paso lento, pues compete a la estructura global capitalista, es decir, a un fenómeno de larga duración. En ese tenor, para hablar de la contemporánea confianza en los efectos positivos de la producción

---

1 Agradezco al Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (PUIIS-CIIT, UV) por el apoyo brindado para la realización de este capítulo; asimismo, agradezco la invitación para sumarme a este valioso proyecto.

industrial capitalista hay que remontarnos al amanecer del pensamiento racional occidental, es decir, a la Ilustración, para después saltar a la Revolución Industrial.

## ILUSTRACIÓN, REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y MODO DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL CAPITALISTA

La Ilustración fue un movimiento revolucionario que fincó sus aspiraciones en la liberación del ser humano, basándose en la expansión del saber, y para ello era necesario superar la estupefacción y dar paso al afán por el conocimiento de la naturaleza de las cosas; había también que suprimir la tradición, la credulidad, la fe ciega demandante de no contradecir (Adorno y Horkheimer, 1997). Toda vez sorteados aquellos obstáculos, era posible dominar la naturaleza. En realidad, tal era el propósito fundacional de la tendencia ilustradora: la emancipación no solo en lo relativo a la institucionalidad religiosa, sino en el más amplio sentido social, pues un conocimiento democratizado, como se pretendió en la Ilustración, redundaría en la terminación del sojuzgamiento entre individuos (Kant, 1979).

El pensamiento científico, que no se originó a raíz de la Ilustración pero encontró en ella una síntesis filosófica, propició un proceso definitorio en la historia humana, ¡en la historia planetaria!: la Revolución Industrial. A propósito, aunque el pensamiento científico no se haya originado posterior a la tendencia ilustradora, se vio favorecido por ella, pues la Ilustración pugnó en detrimento de su rival por antonomasia: la religión, el mito. Así pues, al ser liberado, al haber sido despojado de las cadenas que lo anclaban a la verdad indiscutible, el pensamiento científico –canalizado por la clase capitalista– tuvo la fuerza suficiente para alterar significativamente los modos de producción con nuevas herramientas.

Los promotores de la Ilustración consideraron que la razón científica permitiría a los sujetos dar un paso definitivo para superar la igno-

rancia, la dominación. No obstante, como acertadamente se expuso en *Dialéctica de la Ilustración* (Adorno y Horkheimer, 1997), aquel movimiento albergó una paradoja que imposibilitó el horizonte esperado, pues el objetivo de liberar solo era posible dominando a la naturaleza, cosificándola. Por tanto, si la dominación era menester para conseguir la libertad, quedaba abierta la posibilidad de contradicción emergida en la base misma del movimiento ilustrador.

Abierto el sendero, la clase capitalista se benefició de los avances científicos, encaminándolos a la maximización productiva y no a la erradicación del sojuzgamiento. La clase burguesa impulsó los adelantos tecnológicos e hizo de ellos su mecanismo de preponderancia.

Durante los siglos XVII, XVIII y XIX en Gran Bretaña se gestaron cambios significativos en las técnicas de producción, transporte, aumento de las fuerzas productivas y proteccionismo estatal, derivando en el proceso denominado Revolución Industrial (Hobsbawm, 1971). Los cambios acaecidos en materia tecnológica estuvieron ligados a conocimientos científicos que, si bien no se originaron en el continente europeo, fue donde adquirieron una dimensión global, en tanto enclave geopolítico predominante a partir del siglo XVI por el dominio político sobre Latinoamérica (Dussel, 1992).

En aquella combinación de factores estriba el origen del modo de producción industrial capitalista, un modelo que cimbró las raíces de los modos de vida humana (Sabogal, 2015). Es, también, punto de partida del encuadramiento mental ya referido: confiar en los efectos de la producción industrial. Los países a la vanguardia de tal sistema de producción se afianzaron como potencias, como entes dominadores; mientras que los países con niveles industriales menores fueron relegados a un papel secundario en la geopolítica, al grado de padecer neocolonialismo (Mignolo, 2005).

A su vez, esa clase de dominación, de neocolonialismo, se hizo patente en las formas para salir del “atraso”. Los manuales dictaban que había que abrir el mercado a los capitales, ofrecer todo tipo de facilita-

des para el desarrollo industrial y así, sumarse exitosamente a la red global de comercio. Se asumió que sociedades capitalistas, industrializadas, dirigidas al amparo del raciocinio y apegadas al pensamiento científico occidental, eran proclives a gozar de libertad, de plenitud. La confianza en el modo de producción industrial capitalista se fijó como horizonte para las clases dominantes y las masas populares; tal concepción se ha petrificado por generaciones, se ha convertido en un encuadramiento mental que guía acciones y discursos en torno a la resolución de problemáticas como crecimiento económico y desempleo.

Por ello, territorios como México han intentado impulsar la industrialización abriendo sus regiones, sus recursos, tal es el caso de la explotación petrolera, porque al igual que cualquier otra empresa de tal magnitud, la derrama económica repercutiría en la mejora de la calidad de vida de los trabajadores mexicanos.

## INICIO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE PETRÓLEO EN MÉXICO

Si bien desde la época prehispánica el petróleo se conocía en forma de chapopoterías, otorgándole un uso práctico como unguento curativo y adhesivo, no fue sino hasta el último tercio del siglo XIX que adquirió relevancia como materia prima (Ortuño, 2010). Fue en la década de 1850 que en Estados Unidos empezó a utilizarse el petróleo como aceite iluminante gracias a Samuel Kier, un empresario que tuvo la iniciativa de buscar alternativas de uso al chapopote (Álvarez, 2005; Brice, 2008). Aquella nueva manera de utilizarlo resultó un éxito, tanto que los depósitos superficiales fueron insuficientes ocasionando que se buscara más en el subsuelo. Para la década de 1860, en Estados Unidos la producción de barriles alcanzó los millares anualmente.

Aquello fue fruto de los avances científicos en materia química que ya desde mitad del siglo XIX se habían alcanzado. Se trató de la convergencia que mencionamos al principio: razón científica con fines comerciales. Para la mitad del siglo XIX, Estados Unidos se perfilaba como una

potencia, dando muestras de adelantos tecnológicos que lo equiparaban con la gran potencia del momento: Inglaterra (Dabat y Leal, 2019).

La expansión de aquel mercado tuvo eco en México. Las primeras concesiones para la explotación del subsuelo en búsqueda de petróleo se remontan al intento imperialista francés en México, con Maximiliano de Habsburgo. De 1864 a 1866 se presentaron al gobierno, como instruía la legislación de entonces, 67 denuncias de terrenos petrolíferos por parte de particulares, siendo otorgadas por la Secretaría de Fomento 35 concesiones, cinco de ellas en la región del Istmo de Tehuantepec (Riguzzi y Gernaldi, 2015). Desde entonces surgieron algunos intentos por extraer y comercializar el petróleo, todos ellos abandonados ante su escaso rendimiento.

Para la década de 1880, en Estados Unidos la explotación del petróleo se había convertido ya en una interesante oportunidad de negocio. Mientras tanto, en México se tenía la noción de que, en distintos puntos podía encontrarse el recurso en considerables cantidades. Por ello, en 1884 el gobierno encabezado por Porfirio Díaz reformó las leyes mineras, removiendo la potestad del soberano sobre el subsuelo y cediéndosela al propietario de la superficie (Garner, 2013). Audazmente, el régimen procuró motivar a capitalistas de países industrialmente desarrollados.

En ese tenor, la primera compañía dedicada al negocio petrolero, en suelo mexicano, que gozó de éxito fue la creada por el estadounidense Henry Clay Pierce, la denominada Waters-Pierce Oil Company (Álvarez de la Borda, 2006). Los inicios de esta compañía se remontan a la década de 1870: se dedicó a la comercialización de queroseno y de otros productos derivados del petróleo en San Luis, Missouri. Para la década siguiente ya contaba con presencia en nueve estados del sur central de EEUU. Al detectar en México una valiosa oportunidad de inversión, Pierce consiguió entrevistarse con el presidente Porfirio Díaz, con el propósito de plantearle un esquema comercial. El presidente Díaz aceptó brindarle el respaldo y, para 1897, la Waters-Pierce Oil Company

dominaba monopólicamente la distribución de productos refinados de petróleo, no solamente a través de una red de puntos comerciales, sino con tres refinerías funcionando en Ciudad de México, Veracruz y Tampico (Álvarez de la Borda, 2005).

El declive de la Waters Pierce inició en 1907, ya que a la par de que el mercado interno se volvió competitivo por la entrada en escena de Edward Doheny y Weetman Pearson, dueños de la Huasteca Petroleum Company y la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, respectivamente, recibieron fuertes sanciones antimonopólicas en Estados Unidos que le restaron poder económico. Por último, al haber concentrado sus esfuerzos en la refinación y la distribución, sufrió un rezago ante sus competidores, quienes habían invertido, además, en explorar, perforar y extraer petróleo de suelo mexicano, hallando exitosamente vastas reservas. En lo sucesivo, la escena estuvo dominada por el estadounidense Edward Doheny y el inglés Weetman Pearson.

## LLEGADA DE LA COMPAÑÍA MEXICANA DE PETRÓLEO EL ÁGUILA AL SUR VERACRUZANO

La construcción, a lo largo y ancho del territorio mexicano, de más de 20 mil kilómetros de vías férreas retrata lo que, historiográficamente, se ha denominado “visión modernizadora” por parte de la administración porfiriana. Sin embargo, acorde a nuestro posicionamiento teórico, valiéndonos de la propuesta de Fernand Braudel, señalamos que aquel proyecto de nación equivale a un encuadramiento mental depositario de entusiasmo, de esperanza basada en el modo de producción industrial capitalista.

A razón de ese ideal, la firma inglesa S. Pearson and Son Limited arribó a la parte más estrecha de México. Debido a los múltiples negocios internacionales que Weetman Pearson poseía, se le imposibilitó radicar permanentemente en este país; por ello, al frente de la Pearson and Son Limited, en la sede mexicana estuvo John B. Body, un colabo-

rador muy cercano y de gran confianza para Pearson. En 1901, mientras realizaban las tareas de reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, John B. Body fue notificado por los trabajadores de la presencia de alquitrán, por lo que este, a su vez, le comunicó a Weetman Pearson del hallazgo. Pearson, que tenía conocimiento de los campos petrolíferos en Texas y del negocio multimillonario y en ascenso que era, le ordenó que de inmediato comenzara a adquirir terrenos tanto en las zonas donde había presencia superficial de alquitrán, así como en sus alrededores.<sup>2</sup> Con el control de miles de hectáreas, vía apropiación o arrendamiento, el siguiente paso fue contratar a trabajadores experimentados en la exploración, explotación y administración del petróleo, por lo que trajo a gente que había laborado para compañías petroleras estadounidenses (Alafita, 1986; Alafita, 1990; Álvarez, 2006).

En 1904, en la comunidad de San Cristóbal, próxima a Minatitlán, el equipo de exploración de Weetman Pearson, liderado por el croata Antony F. Lucas, halló un pozo cuya producción de barriles, si bien no mayúscula, animó al empresario inglés a invertir en la construcción de una refinería en Minatitlán (Aguilar y Alafita, 1995). De esa manera podría aprovechar su uso como combustible para las locomotoras del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, el cual administraba en sociedad con el gobierno mexicano (Álvarez, 2005). En un principio se trató de una refinería experimental, pero con el paso de los años fue sumando la infraestructura necesaria. Además, debió invertir en la construcción de un oleoducto que conectara San Cristóbal con la refinería.

Al respecto, un factor que definitivamente potenció el mercado petrolero fue la sustitución de carbón por petróleo como combustible para las modernas máquinas de transporte, como los ferrocarriles y embarcaciones (Brown, 1998; Uthoff, 2010). El sistema mundo atravesaba entonces una etapa vigorizante en uno de sus elementos primordiales: el tránsito de mercancías. La creación del motor de combustión

---

2 “Folks you hear about”, *Clifton and Redland free press*, 19 de mayo de 1905.

interna correspondió a avances científicos con propósitos de robustecer las capacidades industriales, los cuales no se pueden desligar de su uso político de dominación por parte de las potencias tecnológicas (Hobsbawm, 1977); se trata de lo que la Escuela de Frankfurt conceptualizó como razón instrumental (Horkheimer, 2002; Ledesma, 2015).

En lo sucesivo, Weetman Pearson invirtió con el objetivo de encontrar pozos que produjeran cantidades significativas. Para 1907, los pozos con mejor rendimiento continuaban siendo los de San Cristóbal, arrojando hasta tres mil barriles por día, una producción muy por debajo de las expectativas de Pearson y sus socios.<sup>3</sup> No obstante, ello no mermó su interés, por lo que la adquisición de terrenos y la consecuente exploración se extendió al norte del estado de Veracruz. El 4 de julio de 1908 ocurrió un acontecimiento que fortaleció aún más la determinación de Weetman Pearson de continuar con sus operaciones: el incendio del pozo Dos Bocas en San Diego de la Mar (García y Valdez, 1995; Álvarez, 2005; Ortiz, 2017). La catástrofe, lejos de desanimar al magnate inglés, le proveyó la seguridad de que vastas reservas de petróleo yacían en territorio mexicano, por ello, ese mismo año reorientó organizativamente sus actividades petroleras, al constituir la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, la cual se dedicaría exclusiva e integralmente al negocio del petróleo: exploración, perforación, producción, refinación, almacenamiento, transporte, distribución y comercialización (Connolly, 1997; Garner, 2013).

Se trató de un paso definitivo en la carrera de estructurar un auténtico modelo de producción industrial: un paso definitivo en dirección al enfoque taylorista, de racionalidad dentro del campamento (Flores y Olano, 2022). Para ello, se invirtió en adquisición de tanques de almacenaje, construcción de oleoductos, mejoras tecnológicas en la infraestructura de sus refinerías en Minatitlán, Tampico y Tuxpan,

---

3 “Coal and petroleum in Mexico. Possible developments”, *Pall Mall Gazette*, 26 de agosto de 1907.

la obtención de buques-tanques que transportaran la producción fuera del país y, por último, la apertura de múltiples puntos que abastecieran el mercado internacional. Para estos dos últimos objetivos se crearon la Eagle Oil Transport Company y la Anglo-Mexican Petroleum Products Company, y se pudo aprovechar con ellas la creciente demanda que suscitó la Primera Guerra Mundial; la compañía de Weetman Pearson se posicionó como una de las principales abastecedoras a nivel global.<sup>4</sup>

Si bien la producción petrolera en el Istmo continuaba siendo modesta, el funcionamiento del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, desde 1907, implicó un flujo de capital para Weetman Pearson y sus socios. Parte del petróleo extraído al norte de Veracruz era transportado a través de vapores hasta el puerto de Coatzacoalcos, en aquel entonces llamado Puerto México, para ser procesado en la refinería de Minatitlán.<sup>5</sup> Llegaba también a la refinería petróleo importado de los campamentos de Estados Unidos, con la finalidad de satisfacer la demanda del mercado.

## SURGIMIENTO DE LOS OBREROS PETROLEROS EN EL SUR VERACRUZANO

Como se mencionó líneas arriba, los encuadramientos mentales son capaces de transformar las realidades materiales e intangibles, es decir, el plano de las ideas de terceros. Una vez puesta en marcha la explotación petrolera en la franja veracruzana del Istmo de Tehuantepec, se introdujeron nociones organizativas en el mundo del trabajo que dieron pauta para el surgimiento de la clase obrera. Tengamos presente que al arrancar el siglo xx en el sur de Veracruz el trabajo obrero (y la figura del obrero) no destacaba como una de las actividades principales, pues se trataba aún de una subregión dedicada en su

---

4 "Faithful portraits", *Sporting Times*, 9 de agosto de 1915.

5 "Miles of oil lagoons", *Globe*, 17 de junio de 1909.

mayoría a actividades económicas del sector primario (Aguilar y Alafita, 1995).

Durante la primera década de la industria petrolera en México, quienes nutrieron la base de la estructura jerárquica de las compañías fueron, en su mayoría, hombres provenientes del mundo campesino (Delgado, 2000). Los hubo también versados en el tipo de faenas propias del contexto fabril, pero fueron los menos. En el sur veracruzano, estos últimos fueron la mano de obra que laboró en la rehabilitación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, y del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Como fuere, en ambos casos el estrato original se remontaba al mundo agrícola. Es por ello que, al referirnos a aquella primera década de la industria petrolera, debemos tener sensibilidad al considerar las transformaciones del tipo cultural echadas a andar en los sujetos.

El surgimiento de la figura de obrero petrolero inició con la migración, al requerir en los campamentos petroleros fuerza laboral que solventara las tareas de desmonte, carga, excavación, tendido de vías y tuberías, armazón y mantenimiento.

El primer ciclo migratorio estuvo compuesto principalmente por gente de origen zapoteco, que habiendo tenido contacto directo o indirecto con la rehabilitación del ferrocarril, estuvo al tanto de las nuevas actividades enfocadas al mundo petrolero (Uribe, 2009).

La movilización de trabajadores se produjo bajo un ritmo constante, lo que se explica parcialmente por la falta de posesión de tierras de la masa campesina (Velásquez *et al.*, 2010). También nos da elementos para comprender el papel jugado por una figura clave en el procedimiento de adhesión a espacios fabriles: los enganchadores. En la época porfiriana, la figura del enganchador se utilizó en pro de satisfacer la demanda de mano de obra, consiguiéndola a través de falsas promesas relativas a buena remuneración y condiciones laborales (Anzzolin, 2022). A diferencia de los especialistas o del personal avezado en tareas administrativas u operativas, que eran evaluados y cuya contratación debía ser aprobada en las oficinas centrales de El Águila, en Londres, o

Ciudad de México, los estratos jerárquicamente más elementales fueron colmados gracias al rumor difundido en las comunidades por enganchadores (Uribe, 1985; Graillet, 2015).

En 1906, el superintendente de la refinería de Minatitlán, H. Dickson, estableció un contrato con Antonio Burelo para reclutar entre 50 y 200 obreros; el pago acordado fue de \$1.50, otorgándose cada sábado. El superintendente Dickson se comprometió a brindarles un espacio habitacional, mientras que la dotación de alimentos correría por cuenta de Burelo. El contrato tuvo duración de un año, con la condición de ser vetado quien no tuviese buen comportamiento. Asimismo, en 1907 el representante de El Águila, Ricardo A. Mestres, acordó con el oriundo de Jáltipan, Felipe Carrión, la contratación de 100 hombres para la refinería, por un pago de \$1.50, y por parte de Carrión del 15% de dicha cantidad por cada hombre. Además, por cada 12 trabajadores Carrión se comprometió a proporcionar un cabo, el cual percibiría \$2.50. El Águila ofreció entre seis y diez galeras para dormir, más una cocina.<sup>6</sup>

Son tres los aspectos que podemos distinguir en el proceso de obrerización impulsado por El Águila: 1) el aspecto técnico, que es el relativo a la adquisición de conocimientos y familiarización con herramientas respectivas a la cuadrilla o taller al que estaban integrados; 2) el aspecto organizativo, referente al cumplimiento de normas, ritmos de trabajo y estructuración jerárquica establecida por la compañía; y 3) el aspecto identitario, manifiesto a raíz de la cohesión de voluntades, que fue el movimiento obrero convertido en sindicalización.

## TUTELAJE TÉCNICO POR PERSONAL EXTRANJERO

Sobre el aspecto técnico, en el que los trabajadores mexicanos comenzaron a recibir adiestramiento, la Pearson and Son Limited se hizo de los

---

6 Archivo Histórico del Petróleo (AHP en adelante), Fondo Expropiación, caja 3336, fojas 136.

servicios de la firma de Boverton Redwood para el ámbito exploratorio de 1902 a 1909. Al ser ambas compañías británicas, la gran mayoría de los especialistas en el rubro geológico fueron ingleses. El estudio del sur veracruzano se realizó bajo el método geológico superficial y con balanza de torsión (Contreras, 1950). El equipo estuvo conformado por: W. H. Dalton, Leonard V. Dalton, Grimely, George Jeffrys, F. Laurie, George Madgwick, F. W. Moon y P. C. A. Stewart (Sorkhabi, 2018). De 1906 a 1909, los Dalton fueron los responsables de supervisar y orientar a las cuadrillas que participaban en los reconocimientos.

Entre los pocos geólogos no ingleses, durante los primeros años, encontramos la presencia del croata Anthony F. Lucas. Weetman. Pearson supo de él por ser quien estuvo al frente del descubrimiento del maravilloso campo Spidlentop. Pearson hizo todo lo posible por incorporarlo al staff. Cuando finalmente Anthony F. Lucas aceptó, le fue asignada la zona sur, específicamente los proyectos San Cristóbal y Jáltipan –los primeros estudios que la Pearson hacía– de 1902 a 1904 (Meneses, 2017). Del primer pozo se obtuvo aceite ligero de parafina de alta calidad, mientras que del segundo se extrajo crudo pesado (Sayers McBeth, 2021).

Cuando El Águila fue adquirida por la Royal Dutch-Shell, en 1919, se optó por relevar al equipo de geólogos, cambiando a los estadounidenses por ingleses, holandeses y suizos (DeGolyer, 1952). Al incorporar la exploración de los flancos de las estructuras se hallaron pozos con reservas significativas en Filisola y Tonalá (Álvarez, 2006; Prévôt-Schapira, 2009). A estos les siguieron los hallazgos en El Burro, El Plan y Cuichapa, entre 1931 y 1935. Si bien los pozos hallados no alcanzaron los márgenes de producción que en la “faja de oro” se obtuvieron, le permitieron a la Royal Dutch Shell incrementar notablemente la producción, incluso volviendo a índices alcanzados en 1921-1922, de alrededor de 35 millones de barriles.

En el área química de la refinería en Minatitlán se desempeñó como titular Wilfred T. Jarrett, contratado desde 1922 desde la ciudad

industrial Sittingbourne, Inglaterra. El tratamiento en esa área constó de tres categorías básicas: destilación, conversión y reformación. Debido a su buen ejercicio se le promovió al puesto de superintendente de destilación, ahí fue responsable del proceso en el que los componentes del petróleo son separados, se fraccionan; en la siguiente etapa, cada fracción deriva en un producto acorde a la temperatura que haya sido expuesta. Seis productos se obtenían de la refinería: gasolina, diésel, keroseno, lubricantes, *motor-spirit* y asfalto.<sup>7</sup>

Respecto al bombeo de petróleo, durante los primeros años el ensamblaje de oleoductos se efectuaba con tuberías roscadas que eran unidas por los obreros utilizando pinzas gigantes; así ocurrió hasta la década de 1920, cuando la soldadura reemplazó la vieja técnica. El cambio se produjo debido a la sustitución en la manufactura del acero de baja aleación, con la cual se fabricaban las tuberías roscadas. Posteriormente, con el apogeo de la construcción de oleoductos se necesitó de un método que redujera contingencias y desperfectos, llegando así al método *electric resistance-welded*: los componentes metálicos son unidos mediante altas temperaturas causadas por corriente eléctrica, consiguiendo entonces un ensamblaje más apto. Los obreros mexicanos recibieron instrucción del inglés Alfred J. Assheton, contratado como mecánico de oleoductos y con más de 10 años de experiencia.<sup>8</sup>

Al primer conector entre pozo y tanque de almacenamiento se le llama línea de flujo. Consiste en una tubería con un diámetro menor al que tienen los oleoductos que conectan a los tanques de almacenamiento con los puntos de descarga. Esas dos tuberías eran las que los obreros a cargo de Assheton debían supervisar. A pesar de que las líneas fabricadas con acero de baja aleación podían resistir el paso de los años sin presentar afectaciones serias, durante el propio proceso de fabricación o en el momento de montarlas las averías sucedían; era durante el

---

7 "The Eagle Oil Transport Co", *Westminster Gazette*, 18 de diciembre de 1912.

8 AHP, Fondo Expropiación, caja 3 009, expediente 77 969, 55 fojas.

montaje que los obreros intervenían, siendo dirigidos por especialistas que supervisaban la manipulación y colocación.

El tutelaje técnico ejercido por personal extranjero adentró a los recientes obreros en la ejecución de actividades prefabricadas, como los levantamientos de torres de perforación, pero también los fue instruyendo en la toma de decisiones ante situaciones imprevistas, como fugas o incendios.<sup>9</sup> Ciertamente, los obreros no participaban encabezando la solución de percances, pero de forma inevitable aprehendieron procedimientos elementales.

Hasta 1938, año de la expropiación petrolera, los extranjeros ocuparon los puestos de mando, los altos cargos dentro de los campamentos de El Águila, lo que pone de manifiesto el control sobre una industria geoestratégica. Paralelo a la aprehensión de destrezas, el proceso de obrerización también se caracterizó por la asimilación de jerarquías; insuperables jerarquías en tanto dominio de saberes técnicos.

## FORMACIÓN ORGANIZACIONAL DE LOS OBREROS

Sobre el aspecto organizativo, la compañía El Águila funcionó como una empresa moderna, ajustándose a la división de trabajo por áreas. Su operatividad estuvo ceñida a una lógica taylorista, en la que la resolución de proyectos era en buena parte predefinida en oficinas centrales de la región en concordancia con las planeaciones en Ciudad de México. En ese sentido, el sur veracruzano fue dividido en cuatro grupos logísticos responsables del funcionamiento de los campamentos que la componían: comité de ventas de productos refinados, comité de ventas de petróleos para combustibles, comité de contratos de arrendamiento de terrenos y comité de exploración de yacimientos.<sup>10</sup>

---

9 "Refinery fire", *East Anglian Daily Times*, 1 de enero de 1909.

10 АНР, Fondo Expropiación, caja 39, expediente 1024, f. 15.

La refinería de Minatitlán estuvo compuesta por plantas de crudo, gasolina, asfalto (con 10 alambiques), planta de parafina con su departamento adjunto de refrigeración y enfriadores, una planta de lubricantes (con siete alambiques, condensadores y desflamadores). Tuvo además planta eléctrica, planta de bombas para agua, una para ácido sulfúrico y talleres mecánico y de fontanería (Aguilar, 1999).

Los campamentos petroleros de El Águila incluyeron talleres mecánicos, de carpintería, torneros, herreros, tarrajistas, electricistas, pintores, paileros, bodegueros, bomberos, telefonistas, fogoneros, carreros, veladores, maquinistas de lanchas, hojalateros, tuberos, gruecos, marineros, pintores y cocineros.<sup>11</sup> De igual manera, contaron con departamentos de teléfonos, de oleoductos, de producción, de marina y departamento de vigilancia, y con una unidad de servicio médico (Pulido, 1998).

Los obreros iniciaban actividades a las 7:00 de la mañana; y su jornada acababa a las 5:00 de la tarde. Si bien hubo trabajadores estadounidenses al frente de cuadrillas o liderando los trabajos en campo, durante los primeros años de desarrollo de la Pearson and Son Limited –posteriormente Compañía Mexicana de Petróleo El Águila– destacó una forma de organización conocida como “disciplina inglesa”. Esta denominación se popularizó entre los obreros mexicanos para identificar la administración meticulosa del tiempo, compromiso con el espacio laboral y mantenimiento de los instrumentos de trabajo (Aguilar, 1999).

El hecho de que los obreros mexicanos tuvieran una denominación de esa naturaleza habla de la identificación de prácticas promovidas por las capas superiores y pone de manifiesto que hubo contrastes percibidos por los obreros respecto al mundo de trabajo en el que estaban involucrados. Reconocieron formas y mecanismos de trabajo industrial, discordantes al mundo agrícola del que provenían.

---

11 AHP, Fondo Expropiación, caja 3065, expediente 81096.

La estructuración jerárquica de El Águila sobrepasó las fronteras de la propia compañía, pues estuvo involucrada, a su vez, en el ordenamiento espacial de las localidades. Ante el poblamiento devenido de las operaciones en los campamentos petroleros y en la refinería de Minatitlán, la compañía inglesa acondicionó colonias destinadas a sus empleados. Para el caso de quienes ocupaban puestos de mando, las colonias fueron instauradas próximas a los centros de trabajo, sus calles se trazaron bajo una lógica racionalista, las casas fueron edificadas al estilo inglés contando con instalaciones eléctricas, y se diseñaron áreas de esparcimiento como canchas deportivas. Todo ello, en conjunto, reforzó en el imaginario la noción de superioridad, de predominio sustentado por técnicos, operarios y administrativos arribados de potencias industriales.

En contraste, las colonias de los obreros mexicanos no tuvieron un respaldo logístico ni económico remotamente similar al de las capas dirigentes. Algunos de los terrenos donde se asentaron fueron adquiridos por la compañía El Águila; en tales casos se les proporcionaron materiales para la construcción de viviendas austeras. Sin embargo, la generalidad indica que las colonias obreras se erigieron con total iniciativa de sus habitantes, reflejándose tal situación en lo enrevesado de las calles debido al acomodamiento arbitrario de las viviendas. Respecto al servicio eléctrico, en un inicio, al observar que los estratos dirigentes gozaban de él mientras que había asentamientos obreros que no, se presentaron casos en los que se “colgaban” de la red.

Se trató de un acto de resistencia, de abocarse a lo reivindicativo por mano propia. El hecho delinea la complejidad subsistente en las relaciones grupales, así como respuestas trasgresoras pertenecientes al mundo obrero. No fue el rigor ni la disciplina exigida por los altos mandos lo que generó inconformidad entre los obreros mexicanos en los albores de la explotación petrolera. Ellos supieron adaptarse a las arduas circunstancias de tal industria en un paraje tropical. En cambio, el malestar se produjo al cerciorarse de las disparidades en el trato promovido por la firma inglesa. Esa inconformidad fue un murmullo que

acompañaría la causa obrera, no solamente en los campamentos del Istmo, sino nacionalmente.

Muy pronto la industria petrolera adquirió tal trascendencia en el Istmo veracruzano que las fronteras entre los centros de trabajo y la vida cotidiana en la localidad se desdibujaron.

La actividad laboral, contenedora de un alto grado de significancia en la vida de los actores sociales, incidió sobre el pensar y actuar en la vida. La explotación petrolera, como vertiente del encuadramiento mental que pondera la producción industrial capitalista, fomenta una organización social verticalizada a partir del saber con fines extractivistas. Como consecuencia de tal encuadramiento el mundo campesino es crispado, tanto por la ocupación de las tierras de forma legal o ilegítima, como por la demanda de mano de obra. Además, una vez insertados en aquel mundo de trabajo industrial, les fue recalcado con las disposiciones del espacio habitacional que el saber científico con fines extractivistas, capitalistas, repercutía en la adquisición de bienes materiales y, por lo tanto, en un estatus social.

## IDENTIDAD OBRERA

Finalmente, en el aspecto identitario, hasta 1917 fue permitida la libre asociación de los trabajadores;<sup>12</sup> la filiación a un solo tronco cultural, el

---

12 La promulgación de la Constitución en 1917 incluyó dos aspectos que terminaron por generar un ambiente enrarecido para los magnates petroleros. El primero de ellos fue la restitución de la nación como propietaria de las riquezas del subsuelo (Richmond, 1982). El texto retornaba a lo estipulado en la Constitución de 1857, lo cual, a su vez, era continuación de determinaciones virreinales, en las que el subsuelo era parte del dominio del soberano. En la realidad, esta modificación no tuvo efectos sobre las operaciones que la industria llevaba a cabo, pues el texto hacía explícito el carácter no retroactivo. Sin embargo, aunque no se atentó contra las actividades que cotidianamente se cumplían, el hecho de reintroducir la potestad de la nación sobre el subsuelo sí impactó en las consideraciones que gente como Weetman Pearson albergaban en torno a invertir su capital en México, e implícitamente en el trato que sostendría con los sucesivos gobiernos revolucionarios. El segundo aspecto fue dotar a los trabajadores del derecho a la libre asociación, cuestión que durante el Porfiriato se mantuvo restringida y, por lo tanto, reprimida. Al

zapoteca, contribuyó a la cohesión de los obreros en torno a una causa en común.

1917 resulta un año sumamente significativo porque marcó el inicio de acciones estratégicas por parte de El Águila, para impactar en la dimensión de pertenencia de los obreros mexicanos. Hasta entonces, la compañía inglesa no había elaborado proyectos o iniciativas que apelaran a estimular el grado de pertenencia a El Águila. Tampoco había puesto en marcha estrategias para obtener el beneplácito de las poblaciones donde estaban erigidos sus campamentos o la refinería, en Minatitlán. Pero, ante un proyecto de nación que incorporó demandas populares de justicia, así como reivindicaciones a sectores sociales o gremiales,<sup>13</sup> la respuesta de El Águila debió incluir consideraciones de índole política en el plano local.

Tampoco podemos perder de vista que directivos y altos mandos de El Águila se aliaron con sindicatos afines a sus intereses, los llamados sindicatos blancos (Olvera, 1986; Benítez, 1988; Brown, 1998). El princi-

---

integrarse este derecho laboral a la Constitución de 1917 se atendió la demanda popular obrera de permitírseles formar agrupaciones en favor de la protección, defensa y obtención de prerrogativas, lo que representó un logro considerable en aras de la justicia social (Carbonell, 2006). Sin ambages, los constituyentes emanados de la Revolución respaldaron a la creciente masa obrera del país, y giraron radicalmente respecto de la legislación porfirista. Este último cambio legislativo ocasionó un serio dilema al interior de los grupos de accionistas de las compañías petroleras. El tono nacionalista y parcialmente reivindicativo de la clase política mexicana de aquella época introdujo problemáticas en el seno de los centros de trabajo, tanto para los directivos de las compañías como para los altos mandos en los campamentos petroleros (Meyer, 2022). Ante la posibilidad de crear sindicatos, la unión de los obreros se perfiló como un tema susceptible con el cual lidiar. Hasta entonces las grandes compañías, como la Huasteca Petroleum Company y la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila habían polemizado con autoridades estatales y federales, principalmente por razones fiscales, y si bien ya existían manifestaciones y protestas relativas a las condiciones salariales de los obreros, la presión que estos últimos podían ejercer estaba vedada por la imposibilidad de unirse como fuerza política. Por lo tanto, un frente más de diálogo se abrió. Dirigentes y altos mandos de la compañía El Águila debieron diseñar y ejecutar acciones que les permitieran sortear los reclamos de los obreros.

13 "Mexico Will Seek to Solve Oil Dispute by Compromise", *New York Tribune*, 23 de marzo de 1919.

pal objetivo de estas agrupaciones consistió en fragmentar la causa obrera, al acceder a los planeamientos que a El Águila convinieran.

Cuando se incrementaron las tensiones entre gobierno y compañías petroleras, derivado del triunfo del levantamiento armado y la consecuente caída del régimen porfirista, la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila recurrió a estratagemas focalizadas a la acción dentro de sus campamentos, dentro de su territorio. En la refinería de Minatitlán, a mediados de la década de 1910, el empleado norteamericano C. E. Hodgson presentó al gerente de la región sur, Alan Gulston, la iniciativa de crear una sociedad gimnástica que contribuyera al mejoramiento de las relaciones entre compañeros, así como al aumento de la condición física y mental entre los mismos.<sup>14</sup> La propuesta fue sumamente novedosa y muy atractiva por los tiempos que corrían. A la compañía inglesa le resultaba conveniente una iniciativa de esa naturaleza, por lo que el gerente estuvo de acuerdo en destinar fondos para acondicionar una antigua bodega y surtirla con los materiales necesarios para la práctica deportiva. Desde la gerencia supo interpretarse que la iniciativa podía ganarle simpatías entre algunos trabajadores, quizá generarles un sentido de pertenencia hacia El Águila y así restarle unos cuantos miembros al movimiento obrero.

No podemos saber si C. E. Hodgson hizo el planteamiento de la sociedad gimnástica pensando en una estratagema que apuntara hacia la distensión, pero pertenecía a una sociedad internacional que aspiraba a impulsar acciones que mejorasen las relaciones sociales, la denominada Knight of Pythias, fundada en Washington, D. C. en 1864. Esta organización internacional, activa hasta el día de hoy, persigue los objetivos de fomentar actividades sociales que generen fraternidad.<sup>15</sup>

Asimismo, la implementación de escuelas primarias fue utilizada como recurso por parte de la compañía petrolera en aras de distender

---

14 AHP, Fondo Expropiación, caja 2890, exp. 77667, fojas 136.

15 "Who is here", *Wichita Daily Eagle*, 21 de mayo de 1902.

los ánimos locales. En la Constitución de 1917, en su artículo 123 fracción XII, quedó estipulado que toda aquella industria, agrícola o minera, que contara con más de 100 trabajadores en una locación rural o urbana debía edificar escuelas y enfermerías dirigidas a sus empleados. En los casos en los que la escuela de la localidad rural tuviera una distancia mayor a tres kilómetros de cualquier otro centro educativo, la manutención de las instalaciones quedaría a cargo de la empresa. No obstante, la dirección administrativa y operativa recaería en autoridades estatales.

A partir de la década de 1920, y a lo largo de la década de 1930, distintas localidades emitieron peticiones para que El Águila construyera escuelas. Las peticiones fueron formuladas por los propios trabajadores de los campamentos. Así ocurrió en 1921 en El Chapo y La Concepción, al sur de Veracruz, en 1923 en Minatitlán, donde el gerente de la refinería G. H. Coxon accedió a poner al servicio del Estado una casa ubicada en la colonia Portada Norte para habilitarla como escuela, contando con seis mesabancos, un pizarrón de madera con su tripié y un librero.<sup>16</sup> Coxon manifestó que la cesión era en calidad de préstamo, quedando enteramente restringido el uso para otra actividad que no fuera la escolar, o de lo contrario la compañía finiquitaría la cesión.

De igual manera, los obreros organizados del campamento de Agua Dulce presentaron reiteradamente solicitudes a los responsables del distrito sur para la edificación de una primaria, pues la productividad, y por ende la masa de obreros, iba en aumento en aquella zona. Debido a que el movimiento sindical vivía su etapa de consolidación, la respuesta de la compañía fue positiva. Por ello, en 1929, los responsables del distrito sur accedieron a satisfacer las demandas obreras de instaurar una escuela. Xavier Icaza Jr., representante legal de la compañía, informó al gobernador de Veracruz, Adalberto Tejeda Oliva-

---

16 АНР, Fondo Expropiación, caja 2 174 exp. 58 784, f 43.

res, del acuerdo. A pesar de ello, no fue sino hasta 1934 que la construcción dio inicio.<sup>17</sup>

Para el plano identitario la fuerza del sindicalismo fue de suma importancia, pues en torno a ella los petroleros sucesivamente consiguieron prerrogativas gremiales que, a la postre, los convirtieron en una corporación del Estado mexicano. La fuerza política que irradió la unificación de los múltiples sindicatos, y que devino en la creación del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, se encuentra en su etapa embrionaria en la lucha obrera de la década de 1910.

## CONCLUSIÓN

Los avances en materia tecnológica, derivados de la práctica científica orientada a la maximización productiva y, por ende, de ganancias, otorgaron ventajas geopolíticas a Inglaterra y Estados Unidos, especialmente. Mientras tanto, países como México comenzaron a quedar relegados en el tablero internacional, ocupando una posición de sometimiento ante aquellos. Entonces, la industrialización se volvió menester para progresar, para mejorar la calidad de vida; así se reconoció globalmente, y así se urdió la confianza en el modo de producción industrial, en un marco de economía capitalista globalizada. El encuadramiento mental ganó expansión.

En el caso mexicano, la administración de Porfirio Díaz resulta un hito por el impulso a la modernización, siendo dúctil con las clases empresariales nacionales y extranjeras. Para efectos de este análisis, la figura de Díaz es emblemática para describir el encuadramiento mental que tratamos, pues, hasta hoy, quienes detentan confianza en el modo de producción industrial tienen en él a un referente de cómo deben hacerse las políticas de desarrollo.

---

17 AHP, Fondo Expropiación, caja 528, exp. 14483.

Al despegar la explotación petrolera en el sur veracruzano, la incipiente industria implicó un salto cualitativo en el modo de vida de personas que se adentraron en el trabajo de fábricas y talleres, pues en su mayoría provenían del mundo campesino. Todo proceso de industrialización conlleva pautas técnicas, organizacionales e identitarias que impactan tanto en los actores involucrados como en el resto de la población del lugar. Y, como ello trae consigo un aumento en la derrama económica, el encuadramiento mental se expande aún más, a pesar de que en los tiempos actuales atravesamos por crisis medioambientales o de escasez de agua.

Hoy en día, gobiernos, clases empresariales y buena parte de la sociedad en general, están de acuerdo que la industrialización continúa siendo la vía para lograr desarrollo regional. Tal homogeneidad podemos reconocerla como un encuadramiento mental, pues traza las fronteras de lo posible y lo deseable de la vida social.

En el marco del actual Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, en el que se estructura un territorio en aras de explotar sus capacidades geoestratégicas, los mecanismos de obrerización acaecidos en la industria petrolera de inicios del siglo xx muestran el fuerte impacto cultural que puede suscitar el arribo de grandes capitales y de formas de organización de índole industrial capitalista.

Si bien es cierto que la calidad de vida, en términos de comodidades materiales, mejoró a partir de la industria petrolera, la actualidad demanda análisis que cuestionen los impactos sociales y medioambientales. En ese tenor, aun cuando el Corredor Interoceánico repercutiera favorablemente en el aumento de ocupación laboral y el mercado interno mejorara, es pertinente reflexionar sobre las consecuencias perpetradas al espacio Istmo de Tehuantepec y, finalmente, al mundo.

Aún para que sea más cuestionable este tipo de proyectos regionalizantes, la experiencia muestra que, lejos de terminar con la dominación o iniciar su proceso de extinción, el modo de producción industrial capitalista lo intensifica. Los textos de Gualberto Díaz y Julio Urbina,

así como el de Virginie Thiébaud, en este mismo volumen, introducen a una serie de repercusiones que el modo de producción industrial capitalista ya deja sentir –sea por las formas o por el fondo– en lo que es apenas la primera fase del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Y no debemos omitir los estudios que señalan la relación entre la crisis medioambiental con el reforzamiento de desigualdades económicas, es decir, de dominación. Para finalizar, no deja de ser revelador que el proyecto Corredor Interoceánico concentre opiniones positivas, esperanzadas, en buena estima, en el Istmo veracruzano o en las ciudades más pobladas del Istmo oaxaqueño; mientras que las voces críticas respecto a los procedimientos y efectos, tanto culturales como medioambientales, radiquen donde la producción industrial capitalista se mantiene en índices bajos. Es entonces que los encuadramientos mentales de los que hablaba Braudel se hacen notorios, pues los planteamientos alternativos nos llaman a considerar escenarios fuera del molde convencional, escenarios transgresores de la norma.

## BIBLIOGRAFÍA

- ADORNO, Theodor y Max Horkheimer. *Dialéctica de la Ilustración: fragmentos filosóficos*. Madrid: Editorial Trotta, 1997.
- AGUILAR, Martín. “La organización petrolera y la formación de la cultura sindical en Minatitlán, 1920-1945”. *Sotavento*, 3(6), (1999): 59-90. <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/8812/sotav6-Pag59-90.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- AGUILAR, Martín y Leopoldo Alafita. “El Istmo veracruzano: notas para la historia de la construcción de una región”. *Anuario*, X, (1995): 67-86. <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/8562/anuaX-pag67-86.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- ALAFITA, Leopoldo. “Perforación y perforadores: 1906-1938”. *Anuario*, VII, (1990): 147-159. <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/8521/anuaVII-pag147-159.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

- ALAFITA, Leopoldo. "Trabajo y condiciones obreras en los campamentos petroleros de la Huasteca 1900-1935". *Anuario*, IV, (1986): 169-207. <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/8281/anua-IV-pag169-207.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- ÁLVAREZ DE LA BORDA, Javier. *Crónica del petróleo en México*. México: Petróleos Mexicanos, 2006.
- ÁLVAREZ DE LA BORDA, Javier. *Los orígenes de la industria petrolera en México 1900-1925*. México: Petróleos Mexicanos, 2005.
- ANZZOLIN, Kevin. "Trabajador sin ser esclavo: la biopolítica, el costumbrismo tardío y el *homo œconomicus* en el Veracruz del Porfiriato". *Balajú*, 16, (2022): 154-181. <https://balaju.uv.mx/index.php/balaju/article/view/2676/4667>
- BENÍTEZ, Mirna. "La organización sindical de los trabajadores petroleros en la Huasteca veracruzana, 1917-1931". *Anuario*, V, (1988): 13-33. <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/8320/anuaV-pag13-33.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- BRAUDEL, Fernand. *La historia y las ciencias sociales*. Madrid: Alianza, 1968.
- BRICE, William. "Samuel M. Kier (1813-1874): the Oft-Forgotten Oil Pioneer". *Oil-Industry History*, 9(1), (2008): 73-96. [https://archives.datapages.com/data/phi/v9\\_2008/brice3.htm](https://archives.datapages.com/data/phi/v9_2008/brice3.htm)
- BROWN, Jonathan. *Petróleo y revolución en México*. México: Siglo XXI Editores, 1998.
- BROWN, Jonathan. "Los trabajadores y el capital foráneo en la industria petrolera mexicana". *Secuencia*, 34, (1996): 93-128. <https://secuencia.mora.edu.mx/Secuencia/article/view/525/473>
- CARBONELL, M. "La libertad de asociación y reunión en México". *Anuario de Derecho Constitucional Latinoamericano*. México: UNAM, 2006.
- CONNOLLY, Priscilla. *El contratista de don Porfirio: obras públicas, deuda y desarrollo desigual*. México: Fondo de Cultura Económica, 1997.
- CONTRERAS, Hugo. "Posibilidades del alto salino de Moloacán-Ixhuatlán". *Mexicana de Geólogos Petroleros*, (1950): 473-491.
- CORIAT, Benjamín. *El taller y el cronómetro*. México: Siglo XXI Editores, 2000.

- DABAT, Alejandro y Paulo Leal. “Ascenso y declive de Estados Unidos en la hegemonía mundial”. *Problemas del Desarrollo*, 50(199), (2019): 87-114.
- DEGOLYER, Everette. “Historia de la exploración de petróleo en México antes de la expropiación, 1938”. *Mexicana de Geólogos Petroleros*, pp. 303-322, 1952.
- DELGADO, Alfredo. “La conformación de regiones en el sotavento veracruzano: una aproximación histórica”. *El sotavento veracruzano: procesos sociales y dinámicas territoriales*, pp. 27-41. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2000.
- DUSSEL, Enrique. *1492 el encubrimiento del otro: hacia el origen del mito de la modernidad*. Madrid: Nueva Utopía, 1992.
- FLORES, Ray y Jacqueline Olano. “La pedagogía tecnicista: fundamentos y concepciones”. *Revista Educa UMCH*, 20, (2022): 129-144.
- GARCÍA, Feliciano y Emilia Valdez. “Dos Bocas una contribución a la historia de los desastres en Veracruz”. *Anuario*, X, (1995): 105-121. <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/8564/anuaX-pag105-121.pdf?sequence=2>
- GARNER, Paul. *Leones británicos y águilas mexicanas: negocio, política e imperio en la carrera de Weetman Pearson en México, 1989-1919*. México: Fondo de Cultura Económica, 2013.
- GRAILLET, Luis. “Petróleo, tecnología y raza en México”. *Ludus Vitalis*, 43, (2015): 105-124.
- HOBBSAWM, Eric. *En torno a los orígenes de la Revolución Industrial*. México: Siglo XXI Editores, 1971.
- HOBBSAWM, Eric. *Industria e imperio: una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Barcelona: Ariel, 1977.
- HORKHEIMER, Max. *Crítica de la razón instrumental*. Madrid: Trotta, 2002.
- KANT, Immanuel. *Filosofía de la Historia*. México: Fondo de Cultura Económica, 1979.
- LEDESMA, Álvaro. “Razón instrumental, ciencia y dominio”. *Eikasía Revista de Filosofía*, 63 (2015): 125-41. <https://doi.org/10.57027/eikasias.63.777>

- MENESES, Javier. “Hilando los descubrimientos del sureste de México”. *Petroleum*, (2017): 18-21.
- MEYER, Lorenzo. *Las raíces del nacionalismo petrolero en México*. México: Fondo de Cultura Económica, 2022.
- MIGNOLO, Walter. *La idea de América Latina: la herida colonial y la opción decolonial*. España: Gedisa Editorial, 2005.
- OLVERA, Alberto. “Origen social, condiciones de vida y organización sindical de los trabajadores petroleros de Poza Rica, 1932-1935”. *Anuario*, IV, (1986): 11-56. <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/8277/anua-IV-pag11-56.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- ORTIZ, Martín. “Incendio del pozo petrolero Dos Bocas y del pozo San Diego de la Mar, en 1908”. *Revista Iberoamericana de Ciencias*, 4(6), (2017): 60-72: <http://www.reibci.org/publicados/2017/dic/2600117.pdf>
- ORTUÑO, Salvador. *El mundo del petróleo. Origen, usos y escenarios*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie (ed.). *El Istmo mexicano: una región inasequible*. México: IRD Éditions, La Nación, 2009. <https://doi.org/10.4000/books.irdeditions.19263>
- PULIDO, Javier. *Nanchital en el tiempo. Historia y testimonios sobre Nanchital*. México: H. Ayuntamiento de Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río, 1998.
- RICHMOND, Douglas. “Intentos externos para derrocar al régimen de Carranza (1915-1920)”. *Historia Mexicana*, 32(1), (1982): 106-132. <https://historia-mexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2618/2129>
- RIGUZZI, Paolo y Francesco Gherardi. “Los veneros del emperador. Impulso petrolero global, intereses y política del petróleo en México durante el Segundo Imperio, 1863-1867”. *Historia mexicana*, 65(2), (2015): 747-808. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2448-65312015000400747&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-65312015000400747&lng=es&tlng=es)
- SABOGAL, Julián. “El modo de producción capitalista, su actual crisis sistémica y una alternativa posible”. *Sociedad y Economía*, 28, (2015): 75-94.

- SAYERS MCBETH, Reid. (2021). *A story of the life and accomplishments of capt. Anthony F. Lucas*. [http://www.croatianhistory.net/etf/lucas\\_mcbeth.html#4](http://www.croatianhistory.net/etf/lucas_mcbeth.html#4)
- SORKHABI, Rasoul. "Sir Thomas Boverton Redwood (1846-1919): a watershed in the British oil industry". J. Craig, F. Gerali y M. F. *History of the European Oil and Gas Industry*, pp. 423-452. Londres: The Geological Society, 2018.
- THOMPSON, Edward. *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Barcelona: Editorial Crítica, 1989.
- UHTHOFF, LUZ. "La política fiscal de la Revolución: los impuestos al petróleo y su legislación". *Iztapalapa*, 51, (2001): 289-308. <https://revistaiztapalapa.izt.uam.mx/index.php/izt/article/view/516/669>
- URIBE, Manuel. Petróleo y clase obrera orígenes y conformación (1908-1921). *La Palabra y el Hombre*, 56, (1985): 33-40.
- URIBE, Manuel. "La población zapoteca en el Istmo veracruzano: redes sociales y territorialidad". Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 635-675. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009. <https://doi.org/10.4000/books.irdeditions.19404>
- VELÁSQUEZ, Erik, Enrique Nalda, Pablo Escalante, Bernardo García Martínez y Bernd Hausberger. *Historia general de México ilustrada: volumen II*. México: El Colegio de México, 2010. <https://muse.jhu.edu/book/74559>

## REFERENCIAS HEMEROGRÁFICAS

- "Folks you hear about", *Clifton and Redland free press*, 19 de mayo de 1905.
- "Coal and petroleum in Mexico. Possible developments", *Pall Mall Gazzete*, 26 de agosto de 1907.
- "Faithful portraits", *Sporting Times*, 9 de agosto de 1915.
- "Miles of oil lagoons", *Globe*, 17 de junio de 1909.

“The Eagle Oil Transport Co”, *Westminster Gazette*, 18 de diciembre de 1912.

“Refinery fire”, *East Anglian Daily Times*, 1º de enero de 1909.

“Mexico Will Seek to Solve Oil Dispute by Compromise”, *New York Tribune*, 23 de marzo de 1919.

“Who is here”, *Wichita Daily Eagle*, 21 de mayo de 1902.

# EL DESENVOLVIMIENTO DEL ESPACIO CAPITALISTA EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC: UNA APROXIMACIÓN DESDE EL MUNDO DEL TRABAJO, 1980-2020<sup>1</sup>

JOSÉ ANTONIO MELÉNDEZ GARCÍA

## INTRODUCCIÓN

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC ha ganado relevancia en la historia del país; la razón: la puesta en marcha del proyecto denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), una de las grandes obras de infraestructura legadas por el expresidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) durante su gobierno (2018-2024). En el marco de la apertura del tren destinado a pasajeros, el mandatario expresó: “Estamos inaugurando una nueva etapa”, y anotó la existencia de “condiciones inmejorables para lograrlo, y nada deseo más que florezca este proyecto en esta nueva etapa y va a depender de todas y de todos nosotros, porque este proyecto, si lo analizamos bien, ya no es solo para nuestra generación”.<sup>2</sup>

Este trabajo busca analizar la conformación del espacio capitalista en el Istmo de Tehuantepec, desde la óptica del mundo del trabajo durante 1980-2020; como puede intuirse, el análisis corresponde a los años del

---

1 Este capítulo fue realizado dentro del Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (PUIIS-CIIT) de la Universidad Veracruzana, a quien se agradece el apoyo otorgado a lo largo de la investigación; en este mismo marco fue posible la colaboración de José Antonio Cruz López como becario, a quien se agradece también por su contribución en el proceso de recopilación de los datos estadísticos presentados en la tercera sección del texto.

2 Redacción, “AMLO inaugura línea del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”, *Contralinea*, 22 de diciembre de 2023. <https://shorturl.at/nuV8X>

neoliberalismo en México.<sup>3</sup> El gobierno de AMLO constituyó el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT), con vista a “impulsar el crecimiento de la economía regional”;<sup>4</sup> para apoyar dicho propósito fue creado el Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2023-2024,<sup>5</sup> el cual contiene la lista de municipios que en este análisis se ha considerado como Istmo de Tehuantepec.<sup>6</sup>

Desde una visión analítica, se estará trabajando con una definición y delimitación oficial del espacio, lo cual puede parecer poco robusto; sin embargo, el PDIT busca dinamizar la economía de la zona en el marco del CIIT. Por ello, para valorar mejor esta intervención territorial

---

3 Véase la periodización de Arturo Guillén, *Modelos de desarrollo y estrategias alternativas en América Latina y Desarrollo Económico. Estructura, inserción externa y sociedades*, p. 31, Eugenia Correa, José Dénis y Antonio Palazuelos (eds.), Madrid: Akal, 2008. El inicio del modelo neoliberal aparece fechado en 1983; en este análisis se ha escogido comenzar en 1980 para contar con un punto de referencia en torno al Istmo y al viejo patrón de acumulación. El año de cierre es 2020 debido a que en ese año se crea el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

4 Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Decreto por el que se aprueba el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024, 4 de agosto de 2020.

5 Gobierno de México y Secretaría de Marina, “Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2023-2024”, *Diario Oficial de la Federación*, 3 de julio de 2023.

6 Por parte de Oaxaca, los municipios son: Asunción Ixtaltepec, Chahuities, Ciudad Ixtepec, El Barrio de la Soledad, El Espinal, Guevea de Humboldt, Juchitán de Zaragoza, Magdalena Tequisistlán, Magdalena Tlacotepec, Matías Romero Avendaño, Reforma de Pineda, Salina Cruz, San Blas Atempa, San Dionisio del Mar, San Francisco del Mar, San Francisco Ixhuatán, San Juan Cotzocón, San Juan Guichicovi, San Juan Mazatlán, San Lucas Camotlán, San Mateo del Mar, San Miguel Chimalapa, San Miguel Tenango, San Pedro Comitancillo, San Pedro Huamelula, San Pedro Tapana-tepec, Santa María Chimalapa, Santa María Guienagati, Santa María Jalapa del Marqués, Santa María Mixtequilla, Santa María Petapa, Santa María Totolapilla, Santa María Xadani, Santiago Astata, Santiago Ixcuintepec, Santiago Lachiguiri, Santiago Laollaga, Santiago Niltepec, Santiago Yaveo, Santo Domingo Chihuitán, Santo Domingo Ingenio, Santo Domingo Petapa, Santo Domingo Tehuantepec, Santo Domingo Zanatepec y Unión Hidalgo. Por parte de Veracruz, los municipios son: Aca-yucan, Agua Dulce, Ángel R. Cabada, Catemaco, Chinameca, Coatzacoalcos, Cosoleacaque, Hidalgotitlán, Hueyapan de Ocampo, Isla, Ixhuatlán del Sureste, Jálti-pan, Jesús Carranza, Juan Rodríguez Clara, Las Choapas, Mecayapan, Minatitlán, Moloacán, Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río, Oluta, Oteapan, Pajapan, Playa Vicente, San Andrés Tuxtla, San Juan Evangelista, Santiago Tuxtla, Sayula de Aleman, Soconusco, Soteapan, Tatahuicapan de Juárez, Texistepec, Uxpanapa y Zaragoza; Gobierno de México y Secretaría de Marina, “Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2023-2024”.

a gran escala del Estado mexicano, es necesario dar cuenta de la trayectoria seguida por el territorio que conforma al Istmo de Tehuantepec.

La exposición ha sido ordenada en tres apartados. En el primero se realiza la discusión teórica que habrá de guiar y ordenar la problemática a tratar. A continuación, se describe brevemente la dinámica del sistema mundial capitalista y se da cuenta de la lógica del patrón de acumulación de capital en el país, junto a las mutaciones espaciales que el mismo ha suscitado. Enseguida, se muestra la conformación espacial del Istmo de Tehuantepec, a partir de la dimensión del mundo del trabajo. Por último, se ofrecen las reflexiones finales.

## EN TORNO AL ESPACIO: UNA APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA BAJO EL CAPITALISMO

Cabe señalar que este trabajo se ocupa del espacio dentro de una perspectiva social; por ello, se puede hablar del espacio geográfico en tanto zona de despliegue de las acciones de las personas.<sup>7</sup> Entonces, al momento de pensar el espacio, conviene dejar de lado su concepción como recipiente. Al respecto, se ha señalado:

... una de las nociones de espacio –dominante en la construcción de las ciencias sociales– lo considera como continente o receptáculo de todo lo viviente. Dicha noción es usada para “orientar” las relaciones sociales desde un lugar privilegiado *a priori*, con lo cual se centralizan las relaciones sociales históricamente determinadas. El espacio como receptáculo otorga importancia crucial a las distancias y a los costos económico-temporales implicados en la superación de distancias medidas a partir del centro privilegiado.<sup>8</sup>

---

7 Neil Smith, *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*, p. 101, Madrid: Traficantes de Sueños, 2020.

8 Feliciano García Aguirre, *Atrapados por la modernidad. La erosión del espacio y el tiempo*, p. 58, México: Universidad Veracruzana, 2007.

El territorio, como receptáculo, se vincularía a la obtención de ganancias; además, no sería más que algo pasivo. Tal visión del espacio emergería con la sociedad moderna. Sin embargo, existe otra caracterización del espacio como algo conformado por los vínculos entre los objetos, no aislado de los mismos.<sup>9</sup> Por ello, importa ponderar al territorio desde una concepción relacional.

Por otra parte, respecto a la relevancia de conceptualizar el espacio como una articulación, el geógrafo Carlos Walter Porto señala: “Si aceptamos esa premisa de que el espacio es constituido por los cuerpos que lo constituyen, o la de que las cosas no existen antes de las relaciones, son las relaciones las que constituyen las cosas, eso me parece epistemológicamente fundamental”.<sup>10</sup> Esto dialoga con lo que entiende Neil Smith por territorio, como una configuración de relaciones, lo cual es más que una adición de elementos.<sup>11</sup> En este sentido, el ejercicio de pensar al Istmo espacialmente, no es solo realizar una enumeración de eventos o de fenómenos, sino dar cuenta de los nexos entre ellos.

Asimismo, hay que considerar las transformaciones de los espacios. Respecto al Estado-nación se ha señalado: “la India es un invento del sistema-mundo moderno. El funcionamiento de la economía-mundo capitalista se basa en la existencia de una superestructura política de estados soberanos unidos en un sistema interestatal y legitimados por este. Como esa estructura no ha existido siempre se tuvo que erigir”.<sup>12</sup> De esta manera, los espacios que hoy se conocen, como México, Brasil o Argentina, no han estado siempre ahí. En el caso de la India, Wallerstein recuerda que dicho país no ha tenido siempre esas

---

9 Neil Smith, p. 103.

10 Carlos Walter Porto-Gonçalves, “Entrevista por Gina Lucía Aichino y otros en Cardinalis”, *Revista del Departamento de Geografía*, año 3, núm. 4 (2015): 254.

11 Smith, 2020, p. 121.

12 Immanuel Wallerstein, *Impensar las ciencias sociales*, pp. 144-145, México: Siglo XXI, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades-Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.

dimensiones; por ejemplo, existió la secesión de Pakistán.<sup>13</sup> Se debe pensar en la mutación de las relaciones constituyentes del espacio.

No obstante, este trabajo no se concentra en la espacialidad en general, sino de aquella que es forjada por la dinámica de la acumulación del capital, lo cual implica tener presentes las especificidades de tal mecánica. Por ejemplo, Veraza señala la relevancia del espacio para la expansión de las ganancias, porque al extender el espacio se pueden instalar más plantas industriales donde ubicar la mano de obra o más zonas de venta.<sup>14</sup> En este sentido, Milton Santos ha señalado que el espacio se entiende como una articulación entre actividades y objetos a partir de una dinámica.<sup>15</sup> De esta forma, el espacio capitalista se refiere a la articulación entre actividades y objetos que permiten al capital transmutar entre sus diferentes formas con miras a lograr la acumulación de capital.<sup>16</sup>

La importancia de la conformación del espacio dentro del proceso de acumulación de capital ha sido resaltada por Harvey; dentro de dicho planteamiento se encuentran los vaivenes del mundo del trabajo.<sup>17</sup> Dentro de la propuesta de Harvey hay que atender distintos trabajos concretos, debido a que son los que generan bienes que habrán de satisfacer necesidades; el intercambio es el que habrá de vincular a dichas actividades, dando origen a una integración territorial y finalmente emerge el trabajo abstracto.<sup>18</sup> De esta forma, el trabajo abstracto que será fundamento para la compra y venta de mercancías, descansa

---

13 Immanuel Wallerstein, p. 146.

14 Jorge Veraza, *Revolución mundial y medida geopolítica de capital. A 150 años de la revolución de 1848*, p. 33, México: Editorial Itaca, 1999.

15 Milton Santos, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, p. 18 y 36, España, Ariel, 2000.

16 David Harvey, *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*, p. 379, México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

17 David Harvey, pp. 377 y 379. La importancia de esta instancia radica en que, una vez adquirida la mano de obra asalariada en el mercado, ella se encuentra a disposición del capital para generar el excedente bajo las relaciones sociales burguesas. Karl Marx, *El capital*, pp. 32-33, tomo II, vol. 4, México: Siglo XXI, 1976.

18 David Harvey, p. 378.

en el trabajo concreto. Al respecto, aquí se busca una aproximación a esta última variable mediante la construcción de información en relación con el empleo por sectores de la economía.

Por otro lado, la atención hacia cuáles bienes son fabricados conlleva otras implicaciones; por ejemplo, la calificación de la fuerza de trabajo y el nivel de las remuneraciones o el tipo de instalaciones requeridas.<sup>19</sup> Así, este trabajo se enfoca también en dar cuenta de la escolaridad de la población como indicador de la calificación de la fuerza de trabajo. De esta forma, si las ocupaciones son generadas principalmente en el sector de alta tecnología, la demanda de mano de obra implicará brazos altamente calificados; por el contrario, si las actividades económicas utilizan medios de producción tradicionales, la calificación requerida será baja.

Ahora bien, las peripecias para integrar o no a la población al mundo del trabajo descansan sobre el supuesto de que hay brazos disponibles. Como señala Harvey: “Si la integración espacial se logra por medio de la circulación de capital a través del espacio, entonces nuestra atención debe enfocarse en la forma en que se mueven el capital y la fuerza de trabajo”.<sup>20</sup> Así, tiene que darse cuenta de la disponibilidad de la mano de obra y su inserción a la producción. Respecto a la disponibilidad, se ha recurrido al comportamiento de la población económicamente activa (PEA); y para dar cuenta de la integración, al cálculo de la tasa de desempleo.<sup>21</sup>

Por otro lado, el espacio no se construye en el vacío. Por ejemplo, es factible decir que la dinámica de la acumulación de capital en el Istmo de Tehuantepec no puede ser entendida sin tener presente la economía mexicana; esta, a su vez, habrá de ser mejor comprendida al tomar en cuenta el sistema internacional. Intuitivamente se puede estar de acuerdo

---

19 Jaime Osorio, *Explotación redoblada y actualidad de la revolución*, p. 122, México: UAM-Xochimilco, 2009.

20 David Harvey, p. 379.

21 Como indica Harvey, 1990, pp. 383-384: “En busca de empleo y de un salario para vivir, el trabajador se ve obligado a seguir al capital a donde quiera que este fluya”.

con lo dicho, pero es un modo descriptivo de plantear el asunto. En términos espaciales, hay que señalar la cuestión de las escalas.

Al respecto, la dinámica de la acumulación encuentra un territorio heterogéneo; lo central va estableciendo una jerarquía que sostiene la configuración de disparidades geográficas.<sup>22</sup> No obstante, aquí se ha recurrido a la cuestión de los grados de abstracción derivados de la crítica de la economía política<sup>23</sup> para dar cuenta de las escalas espaciales. En este sentido, “pueden distinguirse modo de producción, modo de producción capitalista, sistema mundial, patrón de reproducción de capital, formación económico-social y coyuntura”.<sup>24</sup> Al ser grados de abstracción, cada uno de estos escalones implica diferente número de variables a ser consideradas para su estudio, pero también una organización y escala espacial diferentes. En este trabajo se recupera la noción de sistema mundial y patrón de reproducción del capital como aproximación al Istmo de Tehuantepec.

En referencia al sistema mundial, se trata de una organización dispar entre centros y periferias, cuya distinción radica en que cedan o se apropien de porciones del excedente generado.<sup>25</sup> Por su parte, el “patrón de reproducción del capital apunta a dar cuenta de las formas en que el capital se reproduce en periodos históricos específicos [...] sea en el mundo imperial o en el dependiente, en el marco de sus interrelaciones”;<sup>26</sup> además, se ocupa el territorio de diferentes formas, según el patrón en curso.<sup>27</sup> Con estas herramientas en mano, hay que dar cuenta brevemente del patrón de acumulación de capital en México en el marco del actual sistema mundial capitalista, en orden a comprender espacialmente al Istmo de Tehuantepec.

---

22 Smith, p. 184.

23 Jaime Osorio, *Crítica de la economía vulgar. Reproducción del capital y dependencia*, p. 36, México: Universidad Autónoma de Zacatecas, Miguel Ángel Porrúa, 2004.

24 Jaime, Osorio, *Crítica de la economía vulgar*, p. 36.

25 Jaime Osorio, p. 37.

26 Jaime Osorio, pp. 36-37.

27 Jaime Osorio, p. 60.

## LA ACUMULACIÓN DE CAPITAL EN MÉXICO DENTRO DEL SISTEMA MUNDIAL

Una de las características más notables de la acumulación a escala planetaria contemporánea es la relocalización de partes del proceso de fabricación de las mercancías hacia diferentes zonas del globo.<sup>28</sup> Esto ha redundado, en general, en un aumento de los flujos del capital hacia diferentes espacios, lo cual implica que se abaratan dichos desplazamientos, así como la contracción de las barreras a la circulación.<sup>29</sup> Puede captarse una reorganización espacial del sistema mundial al ocurrir una reubicación de segmentos de la producción hacia otros espacios, ello implica una nueva relación entre esos diferentes trabajos concretos que se vincularán por medio del intercambio como trabajo abstracto.

Una forma de dar cuenta de esa creciente circulación de capitales por el globo es mediante la propuesta de Chesnais.<sup>30</sup> Al respecto, a partir del último decenio del siglo xx, se ensanchó de forma importante la movilidad de la inversión extranjera directa (IED).<sup>31</sup> Además del aumento de las inversiones extranjeras por el globo, dentro del actual sistema mundial se ha visto un auge del comercio internacional gracias a las nuevas reglamentaciones en la materia.<sup>32</sup> No obstante, las exportaciones no se dirigen a todos los países por igual. En este sentido, los principales mercados de destino de las exportaciones son aquellas economías que detentan altos ingresos; es decir, que tienen fuerte poder

---

28 Gemma Cairó i Céspedes, “Globalización productiva y cadenas de valor global”, Gemma Cairó i Céspedes (ed.), *Economía mundial. Deconstruyendo el capitalismo global*, p. 276, Barcelona: Universidad de Barcelona, 2020.

29 David Harvey, *Breve historia del neoliberalismo*, p. 102, España: Akal, 2007.

30 François Chesnais, *A mundialização do Capital*, Brasil: Xamã, 1996.

31 Ángeles Sánchez, “Las empresas transnacionales y la inversión extranjera”, Ángeles Sánchez (ed.), *Las transformaciones de la economía mundial*, p. 277, Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

32 Eduardo Bidaurratzaga, Elena Martínez y Patxi Arena, “El comercio internacional”, Ángeles Sánchez (ed.), *Las transformaciones de la economía mundial*, p. 209, Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

adquisitivo, como Estados Unidos o Alemania.<sup>33</sup> De esta forma, se cuenta con elementos para calibrar mejor al patrón de acumulación de capital en México y sus implicaciones territoriales.

Desde mediados de la década de los ochenta, México cuenta con un patrón de reproducción del capital<sup>34</sup> volcado a satisfacer mercados foráneos;<sup>35</sup> tal dinámica se ha vehiculizado mediante una “estrategia de ensamble para reexportación”.<sup>36</sup> De este modo, el país se inserta en la acumulación a escala global: el alojamiento de actividades de ensamble corresponde a la relocalización de segmentos de la valorización hacia zonas de la periferia global, y la producción orientada al extranjero tiene que ver con los lugares que puedan adquirir dichos bienes.

Por otro lado, se ha modificado la canasta exportadora del país: “De haber sido una economía centrada en las exportaciones de productos petroleros, la economía mexicana pasó a desempeñar un papel importante en el mercado mundial de manufacturas, transformando radicalmente la gama de sus exportaciones”.<sup>37</sup> Al respecto, Ruiz refiere que los dos primeros rubros dentro de la cesta de bienes vendidos al exterior son los de los sectores automotor y eléctrico.<sup>38</sup>

Esta reestructuración de la producción ha tenido su correlato en una reconfiguración del territorio en México. Se constatan, entonces, “tres espacios: una zona fronteriza norteaña próspera, pero totalmente subordinada a Estados Unidos y sometida a las expansiones y recesio-

33 Eduardo Bidaurratzaga, Elena Martínez y Patxi Arena, “El comercio internacional”, p. 215.

34 Sobre la metodología empleada para reconstruir al patrón de acumulación de capital en México, véase Osorio, 2004.

35 Héctor Guillén, “México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico”, *Revista Comercio Exterior*, 63(4), (julio y agosto, 2013): 39.

36 José Luis Bátiz, Arturo Ranfla y Miguel Ángel Rivera, “Cambio geoespacial y sectorial del ensamble para exportación en México. Estructura, geoespacio y estrategia. 1990 a 2014”, *Cuadernos de Economía*, 40 (2017): 162.

37 Héctor Guillén, “México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico”, p. 41.

38 Clemente Ruiz, “México”, Álvaro Cáliz y Mariana Blanco (coords.), *Los desafíos de la transformación productiva en América Latina. Tomo III. México y el Caribe*, pp. 200-201, México: Friedrich Ebert Stiftung, 2020.

nes del vecino del norte; un centro industrial declinante, preocupado por los problemas sociales; y un sur pobre y atrasado, sumido en el estancamiento agrícola y abandonado a una rebelión latente”.<sup>39</sup> Este comportamiento del uso del territorio nacional se vincula con las actividades económicas ejecutadas. De esta manera, las urbes que albergan factorías dedicadas al montaje de bienes del sector electrónico son aquellas próximas al vecino del norte.<sup>40</sup>

Por otro lado, tal estructura espacial no ha sido estática, sino que ha experimentado ciertas mutaciones. En este sentido, el norte de México habría visto una expansión económica vinculada al sector electrónico; posteriormente, se observaría un impulso de las ventas al exterior del ensamblaje automotriz en la zona conocida como el Bajío.<sup>41</sup> Sin embargo, hay que señalar la vinculación entre el carácter exportador del actual patrón de acumulación y el empleo del territorio: los espacios que cuentan con mayores capacidades para la atención a la demanda foránea serán los que alojen las actividades eje de la valorización del capital. De esta forma, importa la ubicación física, pero también la disposición de infraestructura. Sobre este último punto, se ha mencionado:

En el norte y el occidente del país, las empresas encontraron lugares privilegiados para la localización de sus fábricas. Las ciudades más eficientes para la dinámica productiva del TLCAN son aquellas que han construido la infraestructura adecuada para las ensambladoras automotrices: Hermosillo, Chihuahua, Saltillo-Ramos Arizpe, Aguascalientes y Torreón-Gómez Palacio. En un plano similar se encuentran ciudades del centro occidente y del centro norte, como Querétaro, Guanajuato y San Luis Potosí, donde se han beneficiado de la relocali-

---

39 Héctor Guillén, p. 48.

40 José Luis Bátiz, Arturo Ranfla y Miguel Ángel Rivera, “Cambio geoespacial y sectorial del ensamble para exportación en México. Estructura, geoespacio y estrategia. 1990 a 2014”, pp. 161-162.

41 José Luis Bátiz, Arturo Ranfla y Miguel Ángel Rivera, p. 162.

zación de armadoras automotrices estadounidenses y de numerosos fabricantes de autopartes.<sup>42</sup>

De esta manera, se puede ver cómo inciden las pautas marcadas por el patrón de acumulación en el “uso del suelo” mexicano. Asimismo, a partir del decenio de 1980, la legislación sobre IED en el país se ha liberalizado para captar dichos recursos.<sup>43</sup> Por último, el arribo de estos capitales considerará para su localización las ventajas que existan para la exportación.

En cuanto a la orientación hacia afuera del aparato productivo nacional, Gasca señala que son importantes los siguientes elementos para la captación y reubicación de capitales hacia México: presencia de instalaciones que apalanquen la exportación-importación, mano de obra capacitada y cercanía con el vecino del norte.<sup>44</sup> Tales cuestiones no son estáticas, de ahí el auge de la producción automotriz en el Bajío. Por ello, es importante considerar al espacio como elemento activo, en lugar de ser un mero recipiente.

Hasta aquí se ha señalado que, dentro del actual patrón de reproducción del capital en México, las entidades federativas del norte son las beneficiadas; no obstante, han existido planes para el impulso al Istmo de Tehuantepec como zona de producción y circulación de mercancías vinculadas a la manufactura.<sup>45</sup> Por otro lado, cabe señalar que dichas iniciativas se han malogrado debido a que en la ejecución se ha mostrado discordancia respecto al discurso; no ha existido voluntad para avanzar

---

42 José Gasca Zamora, “Reconfiguración económica del territorio mexicano en la era del TLCAN”, *Comercio Exterior*, 22 (abril-junio, 2020): 50.

43 Samuel Lichtensztein, *Inversión extranjera directa en México, 1980-2011. Aspectos cuantitativos y cualitativos*, pp. 17 y 27, México: Universidad Veracruzana, 2012.

44 José Gasca Zamora, “Reconfiguración económica del territorio mexicano en la era del TLCAN”, p. 50.

45 Al respecto, consúltese el recorrido hecho por Jaime Torres, “El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo”, *Espacios Públicos*, 48 (enero-abril 2017): 127-149.

más allá del anuncio de las mismas.<sup>46</sup> Sin embargo, hay que considerar la relevancia geoestratégica del Istmo dentro de la dinámica del sistema mundial. Respecto al Plan Puebla Panamá, se ha mencionado:

En la iniciativa se mantienen a buen resguardo aspectos importantes que la explican con claridad, cuando se mira la región Golfo-Caribe en conjunto. Estados Unidos enfrenta un problema serio para la exportación y envío de sus mercancías a los países orientales. Durante décadas canalizó sus fuerzas productivas hacia los países europeos asociados al programa de reconstrucción y fomento de posguerra, pero en la medida en que el polo de acumulación mundial se deslizó en la década de los setenta hacia Oriente, la infraestructura construida en la costa atlántica exigía reacomodos.<sup>47</sup>

Tal escenario no se ha modificado hoy en día. Respecto a la costa atlántica norteamericana, Barreda asienta que ahí se localiza una zona con fuerte empuje económico debido al número de habitantes, infraestructura, disposición de recursos medioambientales y fábricas.<sup>48</sup> Por tanto, el interés en posicionar al Istmo de Tehuantepec como territorio para la circulación mercantil no es una arbitrariedad, sino que se ubica en la mecánica de la acumulación global.

El Istmo es, entonces, un espacio acorde con los requisitos del actual capitalismo mexicano: captación de capitales, relocalización de nodos de la producción y atención a los mercados externos. No obstante, como se ha dicho arriba, el sur del país permanece como un territorio “atrasado”. Con esto en mente, se puede dar cuenta de la trayecto-

---

46 Jaime Torres, “El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo”, p. 128.

47 Feliciano García Aguirre, “Reconfiguración regional de la cintura americana”, Feliciano García Aguirre (ed.), *Desafíos actuales para América Latina. Entre la globalización neoliberal y la resistencia de los pueblos*, p. 264, México: Universidad Veracruzana, 2006.

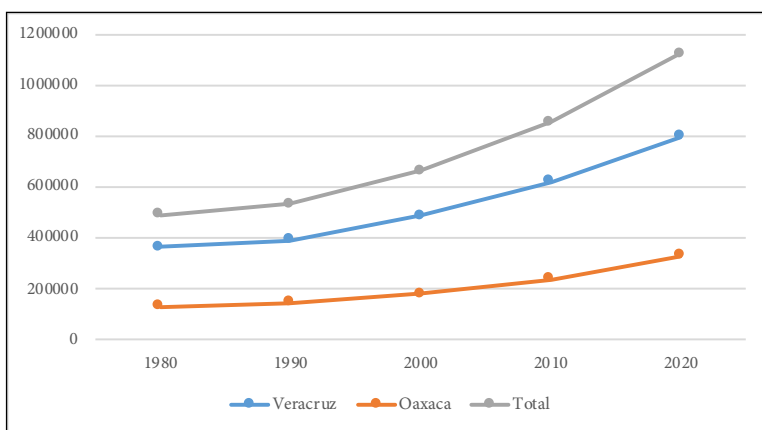
48 Andrés Barreda, “Análisis geopolítico del contexto regional”, *Revista Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamérica*, (2005): 21.

ria de la geografía istmeña a partir del desenvolvimiento del mundo del trabajo.

## EL MUNDO DEL TRABAJO EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Un aspecto nodal para dar cuenta de la construcción del espacio capitalista es el flujo de la mano de obra, como fue enunciado arriba. Dicho de otra manera: que existan brazos disponibles para llevar a cabo la producción (Gráfica 1).

GRÁFICA 1. Istmo de Tehuantepec. Evolución de la PEA, 1980-2020 (cifras absolutas)

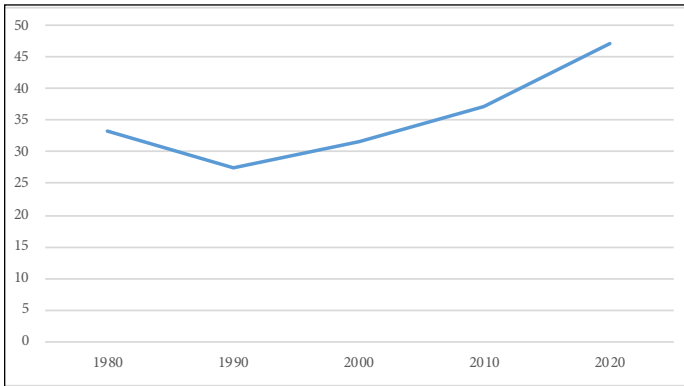


FUENTE: elaborado con base en Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Censo de Población y Vivienda, 2020, 2010 y Censo General de Población y Vivienda, 2000, 1990 y 1980. NOTA: no incluye a los siguientes municipios: Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río y Agua Dulce, para el año 1980; Uxpanapa y Tatahuicapan de Juárez para los años 1980 y 1990; en 2000, para Oaxaca, se refiere a los distritos de Juchitán y Tehuantepec.

Como se puede ver en la gráfica 1, la PEA en los municipios estudiados ha estado en crecimiento a lo largo del periodo señalado, especialmente a partir los años noventa. Dentro de esta dinámica, es la porción vera-

cruzana la que aporta el mayor número de fuerza de trabajo, llegando incluso a ser el doble respecto a la porción oaxaqueña; entonces, es posible señalar que esta geografía ha dispuesto de brazos para laborar, sobre todo en años recientes. De forma preliminar, se puede considerar que un gran proyecto impulsado en el Istmo encontraría una dotación de población lista para ser empleada en las labores. Por otro lado, los términos absolutos no permiten dimensionar si tal comportamiento demográfico ha sido dinámico o no, una manera de aproximarse a tal cuestión es mediante la gráfica 2.

GRÁFICA 2. Proporción de la PEA respecto a la población total (porcentajes)

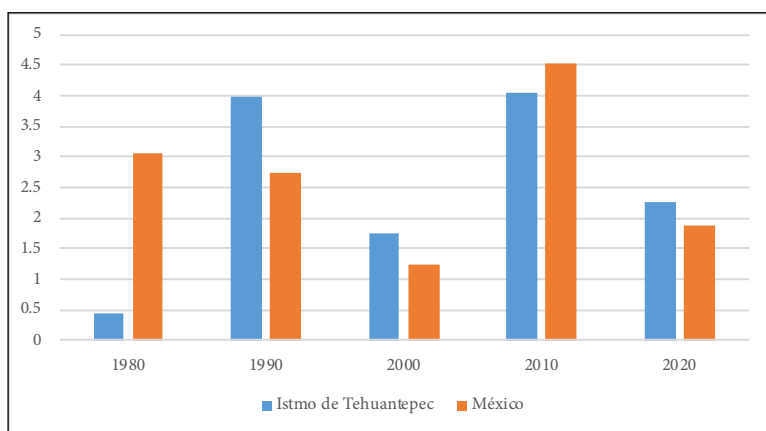


FUENTE: elaborado con base en Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Censo de Población y Vivienda, 2020, 2010 y Censo General de Población y Vivienda, 2000, 1990 y 1980. NOTA: no incluye a los siguientes municipios: Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río y Agua Dulce, para el año 1980; Uxpanapa y Tatahuicapan de Juárez para los años 1980 y 1990; en 2000, para Oaxaca, se refiere a los distritos de Juchitán y Tehuantepec.

De forma general, es posible observar que se mantiene la tendencia. La gráfica 2 muestra que, a lo largo del periodo analizado, existe una inclinación al alza si se considera el porcentaje de la PEA respecto a la población total. Asimismo, tal propensión al crecimiento se aprecia a partir del año 1990; hacia el año 2020, la mitad de la población se ubica dentro

de la fuerza de trabajo. De este modo, esta zona dispone de un número creciente de brazos. Resulta importante considerar si la mano de obra existente es integrada o no al mundo laboral.

GRÁFICA 3. Istmo de Tehuantepec, tasa de desocupación de 1980 a 2020 (porcentajes)



FUENTE: elaborado con base en Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Censo de Población y Vivienda, 2020, 2010 y Censo General de Población y Vivienda, 2000, 1990 y 1980. NOTA: no incluye a los siguientes municipios: Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río y Agua Dulce, para el año 1980; Uxpanapa y Tatahuicapan de Juárez para los años 1980 y 1990; en 2000, para Oaxaca, se refiere a los distritos de Juchitán y Tehuantepec.

Como se puede ver en la gráfica 3, en el Istmo parece existir una tendencia hacia la reducción de la tasa de desocupación. De 1980 a 1990 este indicador creció; sin embargo, este decenio corresponde al periodo de ajuste estructural en el país, cuestión que pudo incidir en la pérdida de puestos de trabajo; no obstante, hacia el año 2000 tal indicador se redujo. En la primera década del siglo XXI parece haber un alza nuevamente; la medición del año 2010 ocurre tras el estallido de la crisis global de 2008-2009, cuyos efectos se resintieron en México, pero en 2020 se ve una nueva reducción, la baja medición de este último año puede obedecer a la puesta en marcha del CIIT y del PDIT. El crecimiento de la

población istmeña tiende a ser absorbido por la demanda de mano de obra a lo largo de la marcha del actual patrón de acumulación de capital en el país, más allá de los colapsos que puedan resentirse a nivel nacional o internacional.

Por otro lado, llama la atención que, en este mismo periodo, la desocupación en este espacio tienda a ser mayor que en México. De esta manera, en 1990, 2000 y 2020 la tasa de desocupación en estos municipios es mayor que la reportada para el país; la brecha más amplia es en 1990. Sin embargo, tanto en el 2000 como en el 2020 el nivel de desempleo se reduce a casi la mitad en relación con el periodo previo. Es así como se puede reiterar que la disponibilidad de fuerza de trabajo en el Istmo tiende a ser incluida dentro del mundo del trabajo.

Se puede cuestionar que, a pesar de la tendencia en la reducción de la desocupación, dicho fenómeno persiste. Al respecto, cabe resaltar que se está analizando una economía capitalista cuyo motor es la ganancia, no la generación de empleo para la población. Asimismo, hay que recordar que la disposición de un ejército industrial de reserva cumple una tarea dentro de la reproducción del capital.<sup>49</sup> Es momento de considerar los trabajos concretos que se ejecutan en este espacio.

Como se puede ver en la tabla 1, el sector terciario es el que concentra el grueso de las ocupaciones de la población istmeña a lo largo del periodo considerado. En 1980 hay una alta proporción de empleo no especificado, cuestión que podría dificultar las comparaciones con este año. A partir de 1990 puede verse que el sector terciario incrementa su

---

49 Señala Marx: “La *acumulación capitalista* produce de manera constante, antes bien, y precisamente en proporción a su energía y a su volumen, una *población obrera relativamente excedentaria*, esto es, *excesiva* para las *necesidades medias de valorización del capital* y por tanto *superflua*”, en Karl Marx, *El capital*, p. 784, (cursivas en el original). Más adelante agrega: “Pero si una sobrepoblación obrera es el producto necesario de la acumulación o del desarrollo de la riqueza sobre una base capitalista, esta sobrepoblación se convierte, a su vez, en palanca de la acumulación capitalista e incluso en *condición de existencia del modo capitalista de producción*. Constituye un *ejército industrial de reserva a disposición del capital*, que le pertenece a este tan absolutamente como si lo hubiera criado a sus expensas” (p. 786).

TABLA 1. Istmo de Tehuantepec. Estructura del empleo, 1980-2020 (porcentajes)

	1980	1990	2000	2010	2020
Sector Primario	38.79	38.75	25.45	38.73	32.34
Sector Secundario	14.98	25.00	21.36	18.57	18.66
Sector Terciario	19.26	32.99	44.82	42.44	48.14
No especificado	26.94	3.24	4.35	0.73	0.88

FUENTE: elaborado con base en INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020, 2010 y Censo General de Población y Vivienda 2000, 1990 y 1980. NOTA 1: no incluye a los municipios de Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río y Agua Dulce para el año 1980; Uxpanapa y Tatahuicapan de Juárez para los años 1980 y 1990; en el año 2000, para Oaxaca, se han considerado a los distritos de Juchitán y Tehuantepec. NOTA 2: a partir del año 2010 se refiere al promedio simple. NOTA 3: La construcción de los sectores fue acorde con la clasificación del Banco Mundial señalada por Tobias Schmidtke, Henriette Koch y Verónica Camarero, *Los sectores económicos en América Latina* (Ciudad de México: Friedrich Ebert Stiftung, 2020).

cuota dentro del total de las ocupaciones; es decir, pasa de 32.99% en 1990 a 48.14% en 2020. En segundo lugar, se encuentra el empleo en el sector primario; aunque con oscilaciones se puede ver que ha existido una disminución en la absorción de la mano de obra en este rubro: de absorber 38.79% en 1980 y 38.75% en 1990 desciende a 32.34% en 2020. Por otra parte, el trabajo en el sector secundario ha visto otra merma; especialmente a partir de 1990, cuando representaba la cuarta parte de las ocupaciones, ya que en 2020 constituía alrededor de una quinta parte. Entonces, los empleos que se han visto mermados en las actividades primarias y secundarias, y han sido absorbidos por el terciario. Esto guarda relación con el comportamiento de la historia veracruzana reciente:

... al finalizar el siglo xx la distribución de la población económicamente activa estaba concentrada en las actividades comerciales y de servicios en

general. Las actividades agropecuarias habían perdido su sitio protagónico, las industriales conservaban su segundo lugar en medio de una mayor diversificación productiva, ahora las zonas antaño emblemáticas convivían con cementeras, siderúrgicas, papeleras, galleteras, panaderías, caleras, petroquímicas, etcétera. Los servicios adquirirían en general un lugar destacado debido, en parte, al mejoramiento de la infraestructura hotelera y a las actividades comerciales.<sup>50</sup>

No se dispone de un análisis del empleo en Oaxaca, pero se puede suponer una situación similar de terciarización de las ocupaciones; asimismo, se trata de un fenómeno de carácter nacional desde 2005.<sup>51</sup> En otras palabras, el recambio del modelo de acumulación en el país ha ocasionado en el Istmo que la fuerza de trabajo se desplace hacia las actividades de servicios y comercio. Por otro lado, conviene no olvidar que la “terciarización económica es también sinónimo de la miseria endémica que acompaña e impulsa la migración”.<sup>52</sup> Esto se podrá corroborar más adelante con los niveles de productividad y las cifras de pobreza observados para este espacio.<sup>53</sup>

Como se señaló, el país cuenta con una dinámica exportadora de manufactura, a la par que se flexibilizan las barreras a la llegada de la IED; esto dentro de una lógica del sistema mundial donde se agilizan los

---

50 Feliciano García Aguirre, “Economía veracruzana del siglo xx”, Martín Aguilar Sánchez y Juan Ortiz Escamilla (eds.), *Historia General de Veracruz*, p. 524, Xalapa: Secretaría de Educación del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana, 2011.

51 Clemente Ruiz, 2020, p. 195.

52 Feliciano García Aguirre, “Economía veracruzana del siglo xx”, p. 535.

53 Sobre esta relación: “Los obreros que producen dos o tres veces más que lo que produjeron el día anterior no doblarán ni triplicarán su paga, sino que les será dado un pequeño incremento por encima de sus compañeros, ventaja que desaparece conforme su nivel de producción se generaliza. La disputa acerca del tamaño de la porción de la fuerza de trabajo del día, cristalizada en cada producto, es por tanto relativamente independiente del nivel de pago, el cual responde principalmente al mercado y a factores sociales e históricos”, Harry Braverman, *Trabajo y capital monopolista*, p. 122, México: Editorial Nuestro Tiempo, 1981. Entonces, no hay relación mecánica entre nivel de ingresos y productividad dentro de las relaciones capital-trabajo, pero sí existe cierto vínculo debido a que es necesario que crezca el producto.

flujos de capital a escala planetaria y se relocalizan segmentos de la producción hacia zonas de la periferia de la economía internacional. En este marco, la importancia geoestratégica del Istmo es incuestionable por ser puente entre la costa este norteamericana y Asia Pacífico.

Sin embargo, a pesar de que se trata de una geografía estratégica para albergar programas económicos acordes con la lógica de la reproducción del capital en México, permanece como una porción relegada en contraposición a las entidades del norte del país o el Bajío. Dentro de la construcción de un espacio dinámico para la acumulación, es necesaria la acción del Estado como ente regulador y director.<sup>54</sup>

En la mecánica del actual sistema mundial no basta albergar producción o ensamble de manufacturas porque “las actividades asociadas al montaje [...] son las que capturan menos valor en la cadena de valor”.<sup>55</sup> Al respecto, la tabla 1 insinúa que las actividades laborales en el Istmo no son las más dinámicas; para apuntalar esta cuestión se puede observar la tabla 2.

TABLA 2. Istmo de Tehuantepec. Productividad 2019 (millones de pesos por persona)

SECTOR PRIMARIO	SECTOR SECUNDARIO	SECTOR TERCIARIO
0.061269215	7.249776952	0.282259616

FUENTE: elaborado con base en INEGI, Censo Económico 2019.

Como se deriva de la tabla 2, el sector con mayor productividad es el secundario. No obstante, se trata del sector que menos mano de obra absorbe; así, en 2020 da empleo a la quinta parte de la población, pero es el que mayor eficiencia detenta. En contraparte, el terciario ocupa a la mitad de la población, pero cuenta con una productividad muchísimo menor que el sector secundario; una situación paralela se vive en el sec-

54 Alejandro Dabat, Alfonso Hernández y Jorge Hernández, “Nueva tipología de países, de dinámica y de poder mundial”. Alejandro Dabat (ed.), *Del agotamiento del neoliberalismo hacia un mundo multipolar, inclusivo y sostenible*, pp. 100-101, México: UNAM, Aka!, 2022.

55 Gemma Cairó i Céspedes, p. 291.

tor primario que brinda empleo a la tercera parte de la población. Esto implica que la fuerza de trabajo se ubica, en su gran mayoría, donde no se genera el excedente con celeridad.

Esto es un rasgo estructural de las sociedades latinoamericanas; se trata de la llamada heterogeneidad estructural: “la articulación compleja de formas de producción ‘avanzadas’ o ‘modernas’ con formas de producción ‘atrasadas’”;<sup>56</sup> esto implica la convivencia de sectores con escasa eficiencia de la fuerza laboral junto a otros donde la eficiencia es mayor.<sup>57</sup> Así, esta situación de una mano de obra ocupada principalmente en sectores de baja productividad habrá de redundar en condiciones precarias de existencia,<sup>58</sup> una muestra de ello son las cifras de pobreza.

TABLA 3. Istmo de Tehuantepec. Evolución de la pobreza, 2010-2020 (porcentajes)

	2010	2015	2020
Istmo	68.93	67.19	65.78
Veracruz	67.79	68.02	69.76
Oaxaca	70.07	66.36	61.81

FUENTE: elaborado con base en Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), *Pobreza a nivel municipio 2010-2020*, 2023. NOTA: no incluye a Santa María Petapa, Matías Romero Avendaño y Santa María Chimalapa para el año 2015.

Como se desprende de la tabla 3, a lo largo del periodo 2010-2020, más de la mitad de la población se encuentra en condiciones de pobreza. Para los municipios considerados en este estudio ha existido una dis-

56 Arturo Guillén, p. 16.

57 Octavio Rodríguez, “Heterogeneidad estructural y empleo”, *Revista de la CEPAL*, número extraordinario (octubre, 1998): 315.

58 Por el contrario, respecto a los espacios dinámicos del capitalismo mexicano, se observa: “dos de los estados que contribuyen en mayor medida a las exportaciones de manufactura se ubican dentro de los lugares superiores en cuanto al ingreso laboral promedio dentro del país” (Rogelio Gómez, “Reconfiguraciones productivas y geoespaciales del capitalismo mexicano en la etapa neoliberal”, *Minga. Ciencias, artes y activismo para la transformación de América Latina*, año 4, núm. 6 (segundo semestre, 2021): 16.

minución de tres puntos porcentuales en este decenio; sin embargo, siete de cada 10 istmeños continuarían viviendo en esta precaria situación. Entonces, la acumulación de capital en el Istmo ha generado un espacio en el cual el grueso de la población vive en condiciones de pauperización. Tal situación sería derivada, sobre todo, de ser una zona donde el empleo se ubica principalmente en el sector terciario y primario; es ahí donde se observan los menores niveles de productividad.

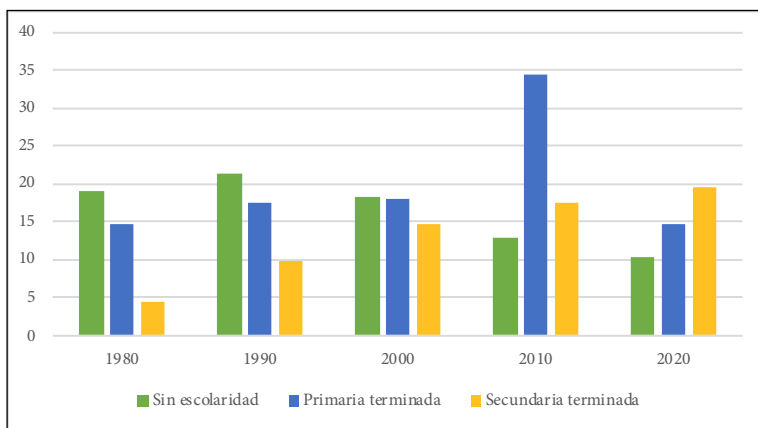
Si se observa el mapa de la página siguiente se puede percibir que el grueso de los municipios se encuentra en umbrales de pobreza superiores al 53%; cuestión que es congruente con los datos consignados en la tabla 3, donde 65.78% de la población se ubicó en dicha condición para el año 2020. Asimismo, una porción de los municipios que se encuentran en el rango de 23.10% a 34% de pobreza se localizan en la porción oaxaqueña; al respecto, la tabla 3 recuerda que es en dicha entidad donde ha existido una reducción de la pobreza en casi 10 puntos porcentuales; sin embargo, tal mancha sigue siendo minoritaria.

Por otro lado, cabe resaltar que tanto Salina Cruz, del lado oaxaqueño, como Coatzacoalcos, del lado veracruzano, se encuentran dentro de los rangos más bajos de pobreza de sus respectivas entidades. Se trata de dos puertos de la zona de los que se espera una importante actividad comercial. No obstante, ambos municipios no llegan a irradiar tal dinamismo hacia aquellos que los rodean; el caso de Salina Cruz es notorio, pero Coatzacoalcos tampoco impulsa a la economía de Pajapan o Moloacán que están a su lado, esto remite, nuevamente, a considerar dónde se está ocupando la fuerza de trabajo en esta área.

Ante tal situación, se podría concluir que urge atraer actividades económicas que eleven la productividad y signifiquen mayores ingresos; por ello, las instalaciones construidas en el Istmo deben permitir el arribo de los sectores, lo que a su vez permita agregar o capturar mayor valor. Sin embargo, la pregunta es: ¿se cuenta con la mano de obra requerida?



GRÁFICA 4. Escolaridad de la población de 15 años o más (porcentajes)



FUENTE: elaborado con base en Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Censo de Población y Vivienda, 2020, 2010 y Censo General de Población y Vivienda, 2000, 1990 y 1980. NOTA: no incluye a los siguientes municipios: Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río y Agua Dulce, para el año 1980; Uxpanapa y Tatahuicapan de Juárez para los años 1980 y 1990; en 2000, para Oaxaca, se refiere a los distritos de Juchitán y Tehuantepec.

Como ya se mencionó, para diseñar un tipo de valor de uso se requiere también de cierta calificación de la fuerza de trabajo. En este caso, para captar las actividades que arrojen mayor valor agregado, como las de la tecnología de punta, se requiere mano de obra altamente capacitada. En la gráfica 4 se ha recogido la escolaridad de la población mayor de 15 años, hasta el nivel de secundaria terminada; como fue dicho en el primer apartado, se usa este indicador a manera de aproximación a la calificación de la fuerza de trabajo. En esta dirección, la población sin escolaridad se ha reducido en el periodo 1980-2020; de ser casi 20% en 1980 ahora representa cerca de 10%; es decir, se ha recortado a la mitad; sin embargo, esto no ha redundado en que la población escale sostenidamente hacia otros niveles de instrucción terminada.

Al respecto, durante 1980-2000, la población mayor de 15 años con primaria terminada creció, pero no llegó a alcanzar 20%; dicho de otra forma, ni la quinta parte de los habitantes del Istmo lograron terminar la primaria en un lapso de 20 años. Es hasta el 2010 cuando la población con primaria terminada alcanza cerca de 35% del total. En el 2020, la proporción ronda 15%, pero se supondría que ha crecido la población con secundaria terminada; no obstante, este nivel también se ha mantenido bajo.

Como muestra la gráfica 4, la población mayor de 15 años con secundaria terminada ha tenido un crecimiento regular en el periodo 1980-2020, pero apenas uno de cada cinco istmeños ha podido terminar este nivel escolar. En el 2010 se da el pico de la población mayor de 15 años con primaria terminada, pero hacia 2020 la población con secundaria terminada queda a la zaga.<sup>59</sup>

Ahora bien, la actual estructura del empleo y la productividad en el Istmo no demandaría mayor capacitación de la mano de obra, porque la fuerza laboral se ocupa en sectores de baja eficiencia, aquellos que no demandan alta capacitación; sin embargo, la contracara serían las estadísticas de pobreza reportadas en la tabla 3. Esto da cuenta de un territorio que ha permanecido relegado de las actividades más dinámicas del patrón de acumulación en el país, que se habrían dirigido hacia el norte y hacia el Bajío.

Pese a ello, la ubicación del Istmo no deja de ser estratégica para una lógica de acumulación como la descrita en el segundo apartado: elevados flujos de inversión, relocalización de la producción y exportaciones hacia los países ricos. Al respecto, esta geografía es un puente entre la costa este norteamericana y Asia oriental.

---

59 Al respecto, en documentos oficiales se reconoce que en “el ámbito del equipamiento, más de 80% de los municipios del CIIT presentan déficit en materia de escuelas y aulas en todos los niveles educativos”, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Decreto por el que se aprueba el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024* (4 de agosto de 2020).

## REFLEXIONES FINALES

A lo largo de este trabajo se ha buscado pensar espacialmente al Istmo de Tehuantepec. Para tal fin, se señaló la importancia de considerar al espacio como algo relacional. Asimismo, dado que se asumió que no se analizaría al espacio en general, sino al espacio capitalista, se manifestó la relevancia del mundo del trabajo dentro de la construcción del territorio; se mostró la necesidad de dar cuenta de las escalas espaciales donde se desenvuelve la geografía istmeña: la lógica del actual sistema mundial y la del patrón de acumulación mexicano y el uso del territorio.

Respecto al proceso de acumulación a escala mundial, se ha constatado un crecimiento de los flujos de capital, bajo la forma de inversión extranjera directa; paralelamente, han crecido las exportaciones mundiales de mercancías. Dentro de este marco, se ha podido comprender al actual patrón de reproducción del capital en México y la nueva configuración de la geografía en el país. En ese proceso, en México se ha instalado un modelo económico cuya producción es pensada para satisfacer la demanda foránea; esto se inserta en una lógica global de fabricar mercancías para aquellas naciones que puedan pagarlas. Asimismo, la búsqueda de captar aquellos capitales externos que circulan por el globo implica la instalación de segmentos del proceso productivo dedicados al ensamblaje de productos que serán vendidos al vecino del norte. Tal escenario está apegado a la mecánica del sistema internacional, pero no incide por igual en el espacio mexicano, porque se ha señalado que aquellas entidades federativas que cuentan con la infraestructura necesaria y facilidades para la exportación son aquellas que muestran mayor dinamismo y niveles de bienestar: el norte y el Bajío; por su parte, el sur de México se encuentra rezagado.

Se ha dado cuenta del desenvolvimiento del mundo laboral istmeño como parte de la construcción espacial durante el actual patrón de acumulación. Dentro de este proceso se ha podido observar, en términos absolutos, el crecimiento constante de la mano de obra en el Istmo, aun-

que tal ritmo de expansión ha ido a la zaga de lo acontecido en el territorio nacional; no obstante, se puede considerar que hay disposición de brazos en dicha geografía. Asimismo, la fuerza de trabajo en este territorio tiende a ser absorbida por el mercado laboral si se tienen presentes los niveles de desocupación observados a lo largo de la marcha del actual modelo económico, por lo que se observa que la oferta de mano de obra suele ser integrada a la producción capitalista.

Sin embargo, esta integración en el Istmo no ha mostrado niveles de bienestar similares a los observados en los espacios más dinámicos del capitalismo mexicano. Al respecto, la integración de la fuerza de trabajo en el empleo ocurre principalmente en el sector terciario y primario; se trata de ámbitos con niveles de productividad muy por detrás del sector secundario. Esto se refleja, a su vez, en niveles de pobreza que abarcan a más de la mitad de la población de esta geografía.

En esta dirección, se puede señalar la importancia de recurrir a la relevancia geoestratégica del Istmo, en tanto puente entre el Atlántico estadounidense y el Pacífico asiático. Este espacio puede servir para agilizar el traslado de mercancías hacia dichas zonas, alojar la fabricación de manufacturas que podrían ser movilizadas en esas mismas direcciones y promover actividades que permitan mayores niveles de productividad y que agreguen mayor valor.

Sobre este último punto, al considerar si la mano de obra istmeña cuenta con la calificación necesaria, se ha podido constatar el bajo nivel en esta dimensión mediante el indicador de los niveles de escolaridad. De esta manera, la búsqueda para dinamizar a este territorio mediante nuevas actividades económicas requiere revertir tal escenario educativo. Esto no supone un proceso mecánico donde a mayor educación habrá menores niveles de pauperización; la cuestión estriba en que la fuerza de trabajo istmeña no cuenta, mayoritariamente, con elevada calificación, y para poder acceder al tipo de actividades más productivas y de mayor valor agregado se requiere subsanar dicha dimensión. Así, el potencial del Istmo para vincularse dentro de la acumulación a

escala global ha permanecido en latencia durante el actual patrón de reproducción del capital en México.

Por otro lado, dentro de la dinamización de este espacio, cabe recordar el hecho de que las labores portuarias en Salina Cruz y Coatzacoalcos no impulsen las economías de los municipios que los circundan. Esta no es una cuestión propia del Istmo; se trata de un fenómeno presente dentro del modelo económico neoliberal del país.<sup>60</sup> Así pues, es importante cuidar que las nuevas actividades que se busque instalar en la zona puedan articular el espacio.

Este análisis se ha llevado a cabo desde la óptica de la dinámica capitalista; indagaciones futuras podrían articular la trayectoria del mundo del trabajo con otras dimensiones como las representaciones sociales de la población local sobre su propio territorio. Asimismo, esta investigación no ha tenido en cuenta el desenvolvimiento de la infraestructura de comunicaciones y transportes;<sup>61</sup> una visión más acabada de un espacio para la acumulación precisa de conocer estas variables. Sería relevante conocer el proceso concreto seguido por cada uno de los planes proyectados en esta geografía en términos de política pública, a modo de conocer las disputas en torno al espacio istmeño dentro de la valorización.

Por último, pero no menos importante, en este escrito se ha reflexionado sobre la construcción del espacio capitalista desde el mundo del trabajo en el Istmo de Tehuantepec. No obstante, permanecen las disputas sobre qué tipo de espacio se construye y para quién(es) se construye. Al respecto, se puede ponderar la necesidad de conformar un territorio no capitalista, especialmente tras los consabidos efectos perniciosos que tiene este tipo de sociedad sobre el medio ambiente. Sin embargo, habría de considerarse lo que Álvaro García Linera ha deno-

---

60 Al respecto, véase José Luis Calva, “La economía mexicana en su laberinto neoliberal”, *El Trimestre Económico*, vol. LXXXVI (3), 343 (julio-septiembre, 2019): 588-589.

61 Como recuerda David Harvey (1990, pp. 379, 388) ambas dimensiones ayudan, respectivamente, a que el capital fluya bajo las formas: dineraria y mercantil.

minado como una de las “tensiones creativas de la revolución”: hay que encontrar formas de obtener los superávits necesarios para repartir entre la población, a modo de satisfacer las necesidades a la par de evitar continuar la depredación de la naturaleza.<sup>62</sup>

## BIBLIOGRAFÍA

- BARREDA, Andrés. “Análisis geopolítico del contexto regional”. *Revista Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamérica* (2005): 11-40.
- BIDAURRATZAGA, Eduardo, Elena Martínez y Patxi Arena. “El comercio internacional”. Ángeles Sánchez (ed.), *Las transformaciones de la economía mundial*, pp. 197-251. España: Universidad Autónoma de Madrid, 2021.
- BRAVERMAN, Harry. *Trabajo y capital monopolista*. México: Editorial Nuestro Tiempo, 1981.
- BÁTIZ, José Luis, Arturo Ranfla y Miguel Ángel Rivera. “Cambio geoespacial y sectorial del ensamble para exportación en México. Estructura, geoespacio y estrategia, 1990 a 2014”. *Cuadernos de Economía*, 40 (2017): 160-176.
- CAIRÓ I CÉSPEDES, Gemma. “Globalización productiva y cadenas de valor global”. Gemma Cairó i Céspedes (ed.), *Economía mundial. Deconstruyendo el capitalismo global*, pp. 275-302. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2020.
- CAIRÓ I CÉSPEDES, Gemma e Irene Maestro-Yarza. “Procesos de industrialización. La fábrica mundial”. Gemma Cairó i Céspedes (ed.), *Economía mundial. Deconstruyendo el capitalismo global*, pp. 251-274. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2020.
- CALVA, José Luis. “La economía mexicana en su laberinto neoliberal”. *El Trimestre Económico*, vol. LXXXVI (3), núm. 343 (julio-septiembre, 2019): 579-622.

---

62 Álvaro García Linera, *Posneoliberalismo. Tensiones y complejidades*, pp. 41-44, Argentina: Prometeo Libros, CLACSO.

- Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. *Zonas económicas especiales. Aspectos relevantes de la iniciativa de ley aprobada*. México: Congreso de la Unión, Cámara de Diputados, 2016.
- CHESNAIS, François. *A mundialização do Capital*. Brasil: Xamã, 1996.
- Comercio Exterior*, 22 (abril-junio, 2020): 48-51.
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval). *Pobreza a nivel municipio 2010-2020*. México: Coneval, 2021. <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza-municipio-2010-2020.aspx>
- Contralínea*, 22 de diciembre de 2023. <https://shorturl.at/nuV8X>
- DABAT, Alejandro, Alonso Hernández y Jorge Hernández. “Nueva tipología de países, de dinámica y de poder mundial”. Alejandro Dabat (ed.), *Del agotamiento del neoliberalismo hacia un mundo multipolar, inclusivo y sostenible*, pp. 95-128. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Akal, 2022.
- GARCÍA AGUIRRE, Feliciano. *Atrapados por la modernidad. La erosión del espacio y el tiempo*. Xalapa: Universidad Veracruzana, 2007.
- GARCÍA AGUIRRE, Feliciano. “Economía veracruzana del siglo xx”. Martín Aguilar Sánchez y Juan Ortiz Escamilla (eds.), *Historia General de Veracruz*, pp. 485-545. Xalapa: Secretaría del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana, 2011.
- GARCÍA AGUIRRE, Feliciano. “Reconfiguración regional de la cintura americana”. Feliciano García Aguirre (ed.), *Desafíos actuales para América Latina. Entre la globalización neoliberal y la resistencia de los pueblos*, pp. 251-278. México: Universidad Veracruzana, 2006.
- GARCÍA LINERA, Álvaro. *Posneoliberalismo. Tensiones y complejidades*. Argentina: Prometeo Libros, CLACSO, 2021.
- GASCA ZAMORA, José. “Reconfiguración económica del territorio mexicano en la era del TLCAN”.
- “Geo Grafías con Carlos Walter Porto-Gonçalves”. Entrevista por Aichino, Gina Lucía, Alexis Correa, José J., Haidar Martínez, Lucas Palladino,

- Carla Eleonora Pedrazzani y Beatriz Ensabella. *Cardinalis. Revista del Departamento de Geografía*, año 3, núm. 4 (2015): 230-263.
- Gobierno de México y Secretaría de Marina. “Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2023-2024”. *Diario Oficial de la Federación*, 1, (3 de julio de 2023): 53-96.
- GUILLÉN, Arturo. “Modelos de desarrollo y estrategias alternativas”. Eugenia Correa, José Déniz y Antonio Palazuelos (eds.), *América Latina y desarrollo económico. Estructura, inserción externa y sociedad*, pp. 15-42. Madrid: Akal, 2008.
- GUILLÉN, Héctor. “México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico”. *Revista Comercio Exterior*, 63(4), (julio y agosto, 2013): 34-60.
- GÓMEZ, Rogelio. “Reconfiguraciones productivas y geoespaciales del capitalismo mexicano en la etapa neoliberal”. *Revista Minga. Ciencias, artes y activismo para la transformación de América Latina*, año 4, núm. 6 (2021): 11-29.
- HARVEY, David. *Breve historia del neoliberalismo*. España: Akal, 2007.
- HARVEY, David. *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Censo de Población y Vivienda. México: INEGI, 2020 y 2010. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#tabulados> y <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/#tabulados>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Censo Económico. México: INEGI, 2019. <https://www.inegi.org.mx/app/saic/default.html>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Censo General de Población y Vivienda. México: INEGI, 2000, 1990 y 1980. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2000/#tabulados>, <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1990/#tabulados> y <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1980/#tabulados>
- LICHTENSZTEJN, Samuel. *Inversión extranjera directa en México, 1980-2011. Aspectos cuantitativos y cualitativos*. México: Universidad Veracruzana, 2012.
- MARX, Carlos. *El capital*, tomo I, vol. 3. México: Siglo XXI, 1975.

- MARX, Carlos. *El capital*, tomo II, vol. 4. México: Siglo XXI, 1976.
- OSORIO, Jaime. *Crítica de la economía vulgar. Reproducción del capital y dependencia*. México: Universidad Autónoma de Zacatecas, Miguel Ángel Porrúa, 2004.
- OSORIO, Jaime. *Explotación redoblada y actualidad de la revolución*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 2009.
- Redacción. “AMLO inaugura línea del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”.
- RODRÍGUEZ, Octavio. “Heterogeneidad estructural y empleo”. *Revista de la CEPAL*, número extraordinario (octubre, 1998): 315-321.
- RUIZ, Clemente, “México”. Álvaro Cáliz y Mariana Blanco (eds.), *Los desafíos de la transformación productiva en América Latina. Perfiles nacionales y tendencias regionales*, pp. 181-240. México: Friedrich Ebert Stiftung, 2020.
- SANTOS, Milton. *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. España: Ariel, 2000.
- SCHMIDTKE, Tobias, Henriette Koch y Verónica Camarero. *Los sectores económicos en América Latina*. México: Friedrich Ebert Stiftung, 2020.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público. “Decreto por el que se aprueba el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024”. *Diario Oficial de la Federación*, 3, (4 de agosto de 2020): 3-51.
- SMITH, Neil. *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2020.
- SÁNCHEZ, Ángeles. “Las empresas transnacionales y la inversión extranjera”. Ángeles Sánchez (ed.), *Las transformaciones de la economía mundial*, pp. 255-294. España: Universidad Autónoma de Madrid, 2021.
- TORRES, Jaime. “El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo”. *Revista Espacios Públicos*, 48 (enero-abril, 2017): 127-149.
- VERAZA, Jorge. *Revolución mundial y medida geopolítica de capital. A 150 años de la revolución de 1848*. México: Editorial Itaca, 1999.
- WALLERSTEIN, Immanuel. *Impensar las ciencias sociales*. México: Siglo XXI, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.



# EL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN DE LA PROPIEDAD SOCIAL EN EL ISTMO VERACRUZANO, DE 1992 AL PROYECTO DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO<sup>1</sup>

VIRGINIE THIÉBAUT

## INTRODUCCIÓN

LA PRIVATIZACIÓN DE LOS EJIDOS mediante el paso a dominio pleno, posibilitada con la reforma a la legislación agraria de 1992, ha sido objeto de numerosos trabajos. Cuando se pensaba, desde antes de sus inicios, que iba a provocar la desaparición de la propiedad social, treinta años más tarde los censos del Registro Agrario Nacional (RAN) indican que, a nivel nacional, casi la cuarta parte de los ejidos certificados (6 929 de 28 517) están ya con dominio pleno –el primer paso hacia la privatización–, pero esta concierne solamente a 6.09% de la superficie parcelada certificada (14 584.38 de 1 113 135.71 hectáreas) (Desarrollo Territorial, RAN). Sin embargo, existe una gran disparidad a nivel de los estados de la república: por ejemplo, en Baja California sur, el porcentaje de los ejidos con dominio pleno es de 65.6% y el de la superficie parcelada certificada de 41.71%, y en el estado de Guerrero los porcentajes son respectivamente de 8.5 y 1.3% (Desarrollo Territorial, RAN).

El contraste ilustra la dicotomía frecuentemente señalada entre la agricultura del norte y occidente del país –mecanizada, de riego y orientada a la agroexportación– y la agricultura del centro, sur y este –en

---

1 Agradezco al Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (PUIIS-CIIT) de la Universidad Veracruzana, por los recursos para la realización del trabajo de campo, y los comentarios de los autores de este libro durante los seminarios de trabajo, así como las valiosas recomendaciones de la doctora Emilia Velázquez del CIESAS-Golfo.

su mayor parte destinada al autoconsumo y con bajos rendimientos—.<sup>2</sup> Las diferencias se explican fácilmente: es, sin duda, en los estados con predominancia de una agricultura comercial y empresarial, que la tierra ha conocido un proceso de privatización más fuerte, correspondiendo a la sustitución de su valor de uso por el valor de cambio. Sin embargo, estos dos ámbitos agropecuarios están cada vez menos separados. En los estados de Quintana Roo y Yucatán, por ejemplo, la tierra se ha privatizado masivamente en un contexto de grandes transformaciones debido a la urbanización y a proyectos de desarrollo, fenómeno estudiado por Gabriela Torres Mazuera desde hace una década. En el estado de Veracruz la dinámica de privatización es parecida a la que fue reportada a nivel nacional, con 5.79% de la superficie privatizada y 25.5% de los ejidos con dominio pleno (Desarrollo Territorial, RAN).

Al conocer los cambios tan importantes que se dan en la propiedad social, en contextos de grandes proyectos, en otros estados del sureste del país, este trabajo se enfoca en estudiar lo que está ocurriendo en el Istmo veracruzano,<sup>3</sup> a cinco años de haber sido decretado el proyecto Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT en adelante) y en el contexto de las obras que se están realizando. Se evalúa la evolución de la propiedad social entre el año 1993 y el año 2024, tomando en cuenta la reforma a la legislación de 1992 y el proyecto CIIT que se está llevando a cabo. Se analiza al mismo tiempo el papel de las vías de comunicación en las dinámicas territoriales ejidales y se busca entender si el proyecto empezó a tener impacto en las actividades agropecuarias,

---

2 Eric Léonard *et al.*, “Introducción. La región inasequible: Estado, grupos corporados, redes sociales y corporativismos en la construcción de los espacios del Istmo veracruzano”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 19-55, México: Publicaciones de la Casa Chata, 2009.

3 En este trabajo nos referiremos al Istmo veracruzano y no al Istmo de Tehuantepec, ya que solo se estudió la parte del Istmo que está en el estado de Veracruz, tomando en cuenta los argumentos expuestos en la introducción por los autores y las autoras del libro *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*.

en las dinámicas de compraventas de las tierras ejidales y en el cambio a dominio pleno. Se intenta también tener un acercamiento a la territorialidad de los ejidatarios, de los usuarios del ejido y de los pobladores de las distintas localidades de la parte del Istmo estudiada, considerando las prácticas agropecuarias, la emigración y los programas gubernamentales, como Sembrando Vida, entre otros elementos.

Para cumplir con tales objetivos, se tomaron en cuenta los municipios situados al sur de Acayucan (Oluta, Sayula de Alemán, San Juan Evangelista), hasta el que se encuentra en el límite con el estado de Oaxaca (Jesús Carranza). Dentro de ellos se consideraron los ejidos ubicados dentro de la zona franca, franja de 11 kilómetros de cada lado de la vía de ferrocarril, delimitada para la construcción de los polos de desarrollo (Figura 1). Se descartó la parte norte del Istmo, relacionada con la industria petrolera de Minatitlán, las actividades industrial-portuarias de Coatzacoalcos y el proceso de urbanización de las dos ciudades, que implican dinámicas de tenencia de la tierra distintas. Se consideró también que, en el estado de Oaxaca, la propiedad social tiene características distintas, con la predominancia de las tierras comunales, lo que dificultaría un análisis comparativo. Para poder comparar la situación de distintos ejidos y analizar las causas de las diferencias entre ellos (adopción del dominio pleno, privatización, territorialidades distintas), se decidió estudiar los que están situados cerca de las principales vías de comunicación que atraviesan el Istmo veracruzano: la carretera transísmica y la vía de ferrocarril, consideradas como ejes en el proyecto CIIT. Incluimos también los ríos principales, Coatzacoalcos y Jaltepec, por la importancia que tuvieron para el transporte de personas y mercancías hasta épocas recientes.

La porción del Istmo que estudiamos es una gran llanura con tierras aluviales de inundación, atravesada por ríos afluentes del Coatzacoalcos. Predominan los paisajes ganaderos, con cerros cubiertos de pastizales de pasto inducido, que se intercalan con planicies, en las cuales se dan cultivos de maíz, frijol y sorgo. En ciertas partes, los suelos pobres y

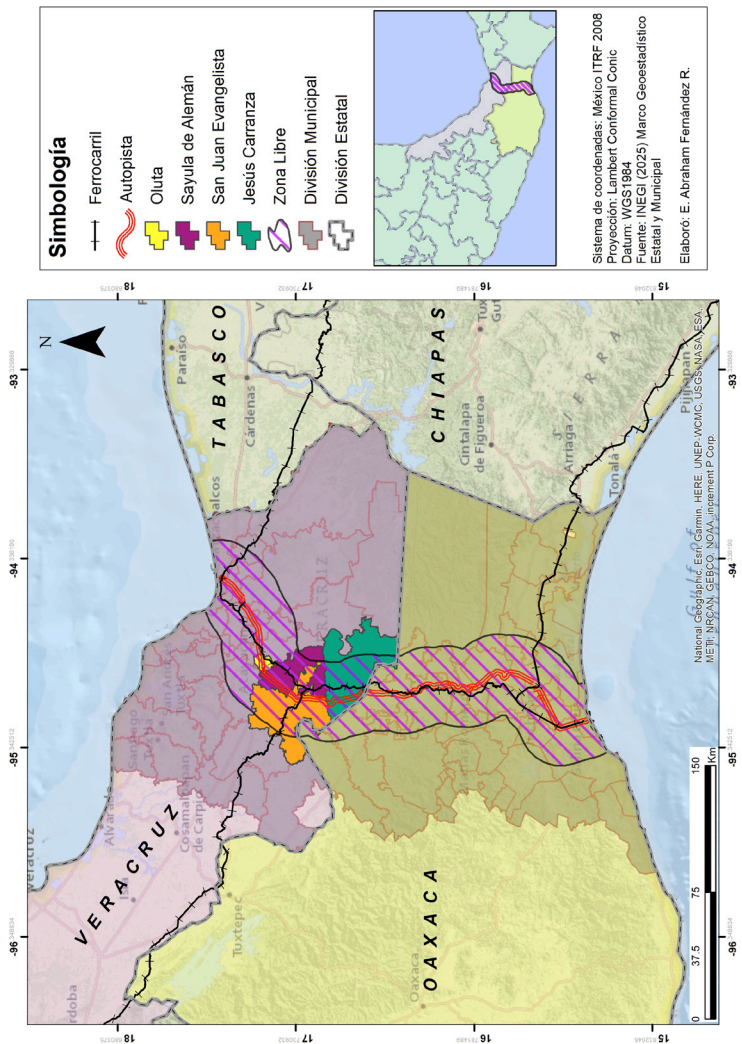


FIGURA 1. La zona de estudio: cuatros municipios del Istmo Veracruzano.

erosionados están cubiertos por una flora deteriorada de matorrales y sabanas.<sup>4</sup> En un primer apartado se examinará la situación de la propiedad social en México; en un segundo se revisará la evolución de las principales vías de comunicación del Istmo; y finalmente se analizará –con la presentación de ejemplos específicos– la relación entre las vías de comunicación y el paso a dominio pleno en el Istmo veracruzano.

## LA PROPIEDAD SOCIAL Y EL PASO A DOMINIO PLENO EN MÉXICO

La propiedad social, nacida de la Reforma Agraria, que fue aplicada en las primeras décadas del siglo xx con la dotación de ejidos y la restitución de tierras comunales, cubre 51.3% de las tierras a nivel nacional y aproximadamente la misma superficie a nivel del Istmo veracruzano. Como resultado de las políticas neoliberales implementadas a nivel nacional en las décadas de los ochenta y noventa del siglo pasado, en 1992 se modificó el artículo 27 de la Constitución mexicana, con el argumento de aportar más certidumbre a la tenencia de la tierra: la propiedad social fue transformada en “propiedad privada de dominio moderado.”<sup>5</sup>

Sin embargo, los cambios en la legislación variaron entre los tres tipos de tierras que conforman los ejidos: tierra parcelada, tierras de uso común y tierras de asentamiento humano. Las parcelas perdieron su carácter patrimonial y sus características proteccionistas de inalienabilidad, intransmisibilidad, inembargabilidad, imprescriptibilidad –solo se conservó la indivisibilidad–; se abrió entonces la posibilidad de adquirir

---

4 Joaquín González, “Paisajes culturales, siglos xvi al xxi”, Enrique Florescano y Juan Ortiz (coords.), *Atlas del patrimonio natural, histórico y cultural de Veracruz. Tomo II. Patrimonio Histórico*, pp. 92-100, México: Gobierno del Estado de Veracruz para la Conmemoración de la Independencia Nacional y la Revolución Mexicana, Universidad Veracruzana, 2010.

5 Juan Carlos Pérez Castañeda, *El nuevo sistema de propiedad agraria en México*, p. 113, México: Palabra en Vuelo, 2002.

el dominio pleno de una parcela ejidal mediante la transición de un régimen de propiedad social a uno de propiedad privada: así, las parcelas ejidales se sumaron legalmente al mercado de tierras.<sup>6</sup> En cambio, las tierras de uso común, destinadas al aprovechamiento de todos los ejidatarios, siguieron con su condición de inalienabilidad. En cuanto a las tierras de asentamiento humano, se volvieron privadas y alienables, al ser divididas y asignadas en solares urbanos certificados.<sup>7</sup>

Como se ha comprobado en varios trabajos, la reforma no siempre significó unos cambios inmediatos y significativos en las dinámicas ejidales. El hecho de aceptar la medición y certificación de las parcelas y la regularización de las tierras ejidales mediante la aplicación del programa *Procede* (Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Titulación de Solares Urbanos) (llamado posteriormente *FANAR* y *RAJA*), no llevó automáticamente a la privatización de la tierra. En efecto, el proceso conlleva varias etapas: en la primera, un ejidatario o un grupo de ejidatarios solicita el paso a dominio pleno de la totalidad del ejido, solicitud que debe ser aprobada en asamblea ejidal por mayoría. Posteriormente, los ejidatarios que lo desean cambian individualmente el régimen jurídico de su propiedad para que se vuelva privada. En este caso, piden la baja de la parcela de los libros del Registro Agrario Nacional, que solicita la expedición de un título de propiedad al Registro Público de la Propiedad.<sup>8</sup> Es solamente a partir de este momento que la parcela deja de ser ejidal y “queda sujeta a la disposición del derecho

---

6 Juan Carlos Pérez Castañeda. Sistema de propiedad agraria en México, p. 136; Juan Carlos Pérez Castañeda y Horacio Mackinlay, “¿Existe aún la propiedad social agraria en México?”, *Polis* (11) núm. 1 (2015): 45-82; Gabriela Torres Mazuera, Jorge Fernández Mendiburu y Claudia Gómez Godoy, *Informe sobre la jurisdicción agraria y los derechos humanos de los pueblos indígenas y campesinos en México*, p. 17, México: Fundación para el Debido Proceso, 2018.

7 Gabriela Torres Mazuera, “Dispossession through land titling: legal loopholes and shadows procedures to urbanized forestlands in the Yucatán Peninsula”, *Journal of Agrarian Change* (2022): 1-19. <https://doi.org/10.1111/joac.12520>

8 Juan Carlos Pérez Castañeda, *El nuevo sistema de propiedad agraria en México*, p. 130, México: Palabra en Vuelo, 2002.

común” (derecho en México), adquiriendo todas las características de la propiedad privada.

Las parcelas que han pasado por todo el proceso representan una minoría de la superficie de las parcelas regularizadas por el Procede y los siguientes programas, como se aprecia en los números y porcentajes de superficies que se mencionan en la introducción. Sin embargo, en las zonas turísticas, periurbanas y de cultivos comerciales rentables, cuando el valor de la tierra aumenta, el cambio puede ser masivo y mucho más rápido y llevar a procesos de acaparamiento y despojo de tierras. Dos estudios de caso realizados en el sureste del país permiten ilustrar este fenómeno. Thiébaud y Cedillo (en proceso) estudiaron cómo, en el valle de Perote en el estado de Veracruz, la empresa Granjas Carroll México aprovechó, casi enseguida, la modificación de la legislación agraria para incitar a las asambleas ejidales de varios ejidos a pasar a dominio pleno, a partir de 1994. El valle presentaba varias condiciones que resultaron atractivas para la inversión de capitales mexicanos y extranjeros: la situación estratégica en el altiplano –su cercanía con las ciudades de Puebla y México y el paso de la autopista Veracruz-México–, así como los importantes recursos hidráulicos del subsuelo. Después de ser adoptado el dominio pleno, la empresa se puso de acuerdo individualmente con los ejidatarios propietarios de las parcelas de su interés para que hicieran el cambio de régimen de propiedad, de manera que pudieran comprarlas. En las décadas siguientes, numerosos empresarios, interesados por el agua subterránea, aprovecharon también el dominio pleno para adquirir parcelas ejidales a bajos precios; unos para excavar pozos profundos y sembrar cultivos comerciales de hortalizas, otros para la extracción de piedra pómez o tepezil, utilizada para la construcción. A estos últimos les interesaron en especial las tierras de uso común de las laderas del valle, las cuales, como se mencionó, conservaron su condición de inalienabilidad en la nueva legislación. Los ejidatarios aceptaron vender porque el manejo forestal, única actividad que se practicaba en estas tierras, tenía baja rentabilidad y porque los

compradores ofrecían precios relativamente altos, en un contexto de desagravación y crisis del campo. Las compraventas de estas tierras de uso común fueron ilegales, ya que no pasaron por el cambio de destino, opción permitida por la legislación y que los funcionarios agrarios promueven en ciertos casos, para permitir la parcelación y la venta.<sup>9</sup>

Otro ejemplo de adopción masiva del dominio pleno ha sido documentado en los últimos años por Gabriela Torres Mazuera en la península de Yucatán (2023, 2022 y 2018), donde el mercado de tierras comunales y ejidales se ha transformado en un verdadero negocio, mediante prácticas legales e ilegales, y en detrimento de los campesinos mayas. Los casos de paso a dominio pleno de las parcelas y de cambios de destino de las tierras de uso común, para permitir su parcelación, se han multiplicado, a la par de la entrada a los ejidos de nuevos sujetos agrarios; permiten la compraventa de tierras ejidales y el posterior cambio de uso de suelo: de agrícola a urbano y de forestal a agrícola y urbano.<sup>10</sup>

En una región considerada privilegiada para las inversiones, con un importante desarrollo urbano y turístico, rica en recursos naturales y en la cual el megaproyecto del Tren Maya, lanzado en 2019, ha provocado que el valor de la tierra aumentara aún más, se analiza cómo se ha creado una verdadera “mafia agraria”, conformada por abogados, empresarios, notarios y funcionarios del Estado que controlan las instancias agrarias y tienen la capacidad económica de resolver las restricciones legales.<sup>11</sup> El resultado consiste en la fragmentación de las unidades de dotación, el acaparamiento y despojo de tierras, la deforestación

---

9 Gabriela Torres Mazuera, “Dispossession through land titling: legal loopholes and shadows procedures to urbanized forestlands in the Yucatán Peninsula”, *Journal of Agrarian Change* (2022): 1-19. <https://doi.org/10.1111/joac.12520>

10 Torres, “Dispossession through land”, pp. 1-19.

11 Gabriela Torres Mazuera *et al.*, “Extraer lo (in)productivo de las tierras comunales en el siglo XXI: Acaparamiento de tierras y expansión capitalista en la península de Yucatán”, *Trace*, 80 (2021): 138-170. <https://doi.org/10.22134/trace.80.2021.794>; Gabriela Torres Mazuera, “Dispossession through land titling: legal loopholes and shadows procedures to urbanized forestlands in the Yucatán Peninsula”, *Journal of Agrarian Change* (2022): 1-19. <https://doi.org/10.1111/joac.12520>

masiva de tierras de uso común y, por ende, la reconfiguración de los espacios rurales.<sup>12</sup>

Considerando las riquezas del Istmo veracruzano en recursos naturales, el proyecto CIIT que plantea, entre otras cosas, un corredor de transporte ferroviario que entre en conexión con el Tren Maya, podría producir efectos parecidos –en términos de régimen de propiedad y de privatización de la tierra– a los que se han evidenciado en la península de Yucatán y en el valle de Perote. Las condiciones y el contexto de los cambios en estos casos arrojan luz sobre el devenir de la propiedad social y ayudarán a analizar mejor las dinámicas presentes en el Istmo.

## LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL ISTMO VERACRUZANO

El Istmo ha sido considerado históricamente como un eje estratégico que une el Golfo de México con el océano Pacífico, y en el cual varias vías de transporte se fueron sumando y completando a lo largo del tiempo. Conocer la historia y evolución de estas vías ayudará a entender la relación con las tierras ejidales colindantes y sus dinámicas de compraventa en el contexto del proyecto CIIT.

### COMPLEMENTARIEDAD ENTRE VARIOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Antes de la construcción de las vías de comunicación que atravesaron el Istmo de norte a sur en el siglo xx, en toda la parte septentrional el transporte se hacía con lanchas colectivas, cayucos y canoas para el servicio individual; se recorrían el río Coatzacoalcos y sus afluentes. Estas vías de agua se complementaban con una amplia red de caminos y veredas. Los pueblos de las orillas de los ríos eran los puntos de encuentro donde se llegaba a embarcar y subir mercancías; en las lanchas viajaban pasajeros y se transportaban mercancías. Las embarcaciones tardaban

---

12 Torres Mazuera, "Dispossession through land", pp. 1-19.

varias horas en llegar a las ciudades de Minatitlán y Coatzacoalcos, y conectaban también con localidades medianas, como Jesús Carranza a la orilla del río Jaltepec. Las vías fluviales se siguieron utilizando hasta años recientes; en el pueblo ejidal de Piedra Bola, al sur del municipio de Jesús Carranza, en la ribera del río Coatzacoalcos, los habitantes cuentan que las lanchas pasaban cada mañana a las siete horas y llegaban a Suchilapan, la ciudad más cercana, en dos horas. Se abandonó este medio de transporte en 2020, dejando a los habitantes dependientes del uso de sus automóviles; “por la rodada llegan en una hora aproximadamente” (entrevistas MBX, mujer, 46 años; JAA, AAM, 48 y 70 años, 30/10/2024). En Madamitas, pueblo de la orilla del río Jaltepec, el comisario ejidal cuenta que iba en lancha a Jesús Carranza todos los días para estudiar la secundaria y el bachillerato, en los años ochenta. Se dejó de usar ese transporte cuando se abrió la rodada en 2000 (ECS, hombre, 50 años, 21/03/2024). En estos pueblos ribereños, las canoas sirven ahora para moverse en distancias cortas, acceder a ciertas parcelas inaccesibles por camino y para la actividad pesquera.

La inauguración de dos nuevas vías de comunicación en el siglo xx –la vía férrea y la carretera– no transformó radicalmente la movilidad por vía fluvial, más bien se sumaron, por lo menos en un primer tiempo, a las rutas de agua. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que une el puerto de Coatzacoalcos con el de Salina Cruz (actual Línea Z), se inauguró en 1907 con el objetivo de facilitar la comunicación y el transporte de mercancías y personas entre el Golfo de México y el Océano Pacífico. Además de unir los dos puntos del Istmo, la vía se juntó en la ciudad de Ixtepec con el Ferrocarril Panamericano que llega a Tapachula, en Chiapas (actual Línea K), y con el puerto de Veracruz y el sistema ferroviario nacional (mediante la actual Línea G).<sup>13</sup> Pocos años después, en

---

13 Marcela Coronado Malagón, “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 221-263, México: Publicaciones de la Casa Chata, 2009.

1914, se inauguró el canal de Panamá, que enseguida se volvió la vía privilegiada para la comunicación de mercancías y personas entre ambos océanos. La vía férrea siguió, sin embargo, teniendo importancia a nivel nacional para conectar entre sí las localidades secundarias del Istmo, y para comunicarlas con las ciudades de Minatitlán y Coatzacoalcos, que se volvieron muy importantes en el transcurso del siglo xx por su actividad petrolera, industrial y portuaria. La vía férrea pasó por localidades ya existentes (Jáltipan, Ojapa, Almagres, Juile, Medias Aguas, Santa Lucrecia), cuya población creció, por lo menos después de los estragos de la Revolución; Santa Lucrecia (actual Jesús Carranza) pasó por ejemplo de 105 habitantes en 1900 a 433 en 1910 y a 1 591 en 1921; y en Almagres eran 137 habitantes en 1900 y 356 en 1921 (INEGI). Se fundaron también asentamientos nuevos a la orilla de la vía, a lo largo de las décadas: el pueblo de Medias Aguas apareció censado a partir de 1921 con 230 habitantes; la localidad de Ruiz Cortines (actual Lázaro Cárdenas) fue registrada por primera vez como ranchería en 1960 con 110 habitantes, cuando se instaló un grupo de solicitantes de tierras ejidales a la orilla de la vía; la dotación se hizo en 1965 con 1 584 hectáreas (Phina), lo que atrajo a más habitantes: se censaron 227 en 1970 (INEGI).

Ser una localidad con estación y parada de tren implicaba grandes ventajas para los habitantes, lo que explica el poder de atracción que tuvo la vía sobre los ejidatarios y sus familias; usaban el tren para el transporte de sus cosechas y la comercialización en ciudades más grandes y vendían comida directamente a los viajeros, dentro y cerca de la estación y subiéndose a los vagones. CRT, habitante de El Juile (municipio de Sayula de Alemán), nacida en 1973 e hija de un ejidatario fundador, cuenta cómo ella y sus hermanos y hermanas se criaron viajando en el tren y viviendo de él:

Vendía tamales y pozol en el tren con mi mamá cuando tenía diez años.  
En tiempo de calor comprábamos hielo que venía de Coatza y hacíamos

raspados. Después tuve un puesto de raspados a la orilla de la vía y me subía para vender, cuando paraba el tren por unos minutos. Nos subíamos y nos bajábamos en Medias Aguas y veníamos de regreso en la tarde. A veces íbamos hasta Carranza o hasta Donají. Crecimos de este trabajo. Se llenaba un vagón solo con la gente que se subía en El Juile (CRT, El Juile, mujer, 51 años, 17/10/2023).

Un habitante de otra localidad ferrocarrilera, de Los Almagres (municipio de Sayula de Alemán), nacido en 1951, hace un relato parecido:

Mi madre vendía gallinas, totole, queso, se subía para vender, llegaba a Coatza, iba a visitar a mis hermanas y se regresaba. Se vendían también café y empanadas. Mucha gente llegaba de los ranchos a embarcar en el tren (entrevista PGF, Los Almagres, hombre, 73 años, 29/01/2024).

Además, los habitantes de los ranchos, rancherías y pueblos de los alrededores acudían por río o por veredas y caminos a la estación; en todas las localidades que tenían estación y parada (Tenejapa, Correa, Los Almagres, El Juile, Medias Aguas, Lázaro Cárdenas), se repiten los testimonios sobre los importantes movimientos de personas y mercancías, y sobre la centralidad de estos poblados ferrocarrileros a nivel local.

El tren hacía todas las paradas. Llegaban a tomar el tren a Cortines [actual localidad de Lázaro Cárdenas] desde Santa Teresita, Palma, El Oriente [...] Los ganaderos iban al mercado de Jesús Carranza los lunes (FBR, Macaya, hombre, 70 años, 01/07/2024).

La parada de Ojapa era importante: se descargaban productos y se enviaban a otros lados, venían muchos de Oteapan, Acayucan, Oluta, a pie, hacían intercambios (VHF, hombre, 74 años, Tenejapa, 01/02/2024).

En 1963 Medias Aguas (municipio de Sayula) se volvió la localidad de unión de la vía Coatzacoalcos-Salina Cruz (Línea Z) con la vía que iba a Veracruz y México (la línea G): “pasaban seis trenes de pasajeros al día, los habitantes se subían a vender. Creció el pueblo con el tren” (GGG, hombre, 58 años, 16/10/2023).

En cuanto a los campesinos de Correa (municipio de Oluta), narran que se subían al tren que paraba en la estación a las tres de la tarde para irse a Coatzacoalcos, con marranos, gallinas, elotes y otros productos. Llegaban a las cinco y pernoctaban en el mercado, en el cual vendían sus productos la madrugada siguiente, para regresarse a su pueblo con el tren de las seis de la mañana (ADM e IDA, hombres, 58 y 89 años, 28/10/2024).

El eje de comunicación norte-sur del Istmo se reforzó, en 1952, con la inauguración de la carretera transístmica. Esta nueva ruta se construyó más o menos en paralelo y a poca distancia de la vía férrea (Figura 1), y también se multiplicaron las construcciones de localidades a la orilla. Fue el caso, por ejemplo, de Campo Nuevo (municipio de San Juan Evangelista), un campamento de obreros de la carretera, que se consolidó en la década de los cincuenta (591 habitantes fueron censados por primera vez en 1960; INEGI), a ocho kilómetros de la localidad de Medias Aguas. Los núcleos agrarios de Benito Juárez y El Manantial (municipio de San Juan Evangelista), situados a unos kilómetros al sur de Campo Nuevo, se fundaron al inicio de la década de los sesenta, cuando varios grupos de personas decidieron asentarse a la orilla de la carretera para solicitar tierras ejidales: “el grupo decidió hacer el pueblo a pie de carretera”, menciona ELH, comisario ejidal de la NCPA Benito Juárez (hombre, 64 años, 29/06/2024). En otros casos, los asentamientos cambiaron de lugar dentro del polígono ejidal después de la dotación, para establecerse al lado de la carretera. El comisario ejidal de Las Flores explica que los habitantes abandonaron al mismo tiempo sus casas de palma y madera, que estaban a tres kilómetros, para fundar un nuevo pueblo cerca de la calzada, en la década de los ochenta. Cambiarse les permitió

acceder más fácilmente al transporte y a los servicios (GRT, hombre, 65 años, 29/10/2024). En otro pueblo del municipio de San Juan Evangelista, La Gloria, el cambio fue progresivo, pero ocurrió por las mismas razones: todos los habitantes abandonaron el poblado ubicado a orilla del río Naranjo, para fundar a dos kilómetros un nuevo núcleo agrario –que nombraron Lázaro Cárdenas–,<sup>14</sup> al lado de la carretera federal y a un kilómetro de la parada de tren El Naranjo (ADL, hombre, 85 años, 30/06/2024).

## EL DECLIVE DEL FERROCARRIL

En 1992, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec dejó de funcionar, quedando la población de las localidades ferrocarrileras mal comunicada y con menos ingresos. El transporte hacia Acayucan y Coatzacoalcos se complicó y encareció: los poblados están ahora conectados a la carretera federal 185, Coatzacoalcos-Salina Cruz, por kilómetros de rodadas en mal estado, y la misma carretera, transitada por tráileres pesados que van de un punto a otro, se encuentra en pésimo estado o en obras, en ciertos tramos. La desaparición del tren modificó la movilidad y afectó la situación laboral de los habitantes. Comenta, por ejemplo, un habitante de Encinal de Ojapa, que se movía diariamente a Los Pajaritos, que tuvo que renunciar a su trabajo (TCT, hombre, 60 años, 01/02/2024). La población que viajaba con mucha frecuencia para visitar a familiares y hacer compras en Coatzacoalcos dejó de hacerlo: una habitante de El Juile comenta: “ahora es complicado y caro viajar a Coatzacoalcos. Tenemos que llegar a Aguilera [diez kilómetros de rodada] y de allí ir a Acayucan y transbordar para Coatzacoalcos” (CRT, mujer, 51 años, 17/10/2023).

Las ventas de comida se terminaron, afectando a la economía familiar –y en especial a los ingresos de las mujeres–, y resultó mucho

---

14 Existe otra localidad ejidal con el mismo nombre –mencionada anteriormente– en el municipio de Sayula de Alemán, a orillas de la vía férrea.

más complicado sacar los productos que se obtienen del campo para los mercados de Coatzacoalcos y otros puntos de venta.

El pueblo se vino abajo (GGG, hombre, 58 años, Medias Aguas, 16/10/2023) [...] cambió mucho cuando dejó de pasar el tren, porque ya no pudimos viajar y bajó la economía (ADM, hombre, 58 años, Correa, 28/10/2024) [...] lloramos cuando quitaron el tren (CRT, mujer, 51 años, El Juile, 17/10/2023).

Al momento de confrontar los testimonios con datos cuantitativos, vemos que el primero de ellos no está exagerado: la localidad de Medias Aguas, muy dependiente de la vía y de las actividades vinculadas, perdió 34% de su población entre 1990 y 2000, como consecuencia del abandono del ferrocarril (Tabla 1). El hecho de que vivían ahí 604 hombres por 705 mujeres, en 2000, se relaciona sin duda con el movimiento migratorio hacia Estados Unidos, que para esa década involucraba, en su mayoría, hombres de varias generaciones. En el caso de Jesús Carranza, cabecera municipal con una población más importante y con una vocación comercial y de servicios, la disminución fue menor (10%) en el mismo lapso, y la población se recuperó en las décadas siguientes.

TABLA 1. Evolución de la población en dos localidades de la orilla del ferrocarril

AÑO	MEDIAS AGUAS	JESÚS CARRANZA
	HABITANTES	
1990	1 974	3 943
2000	1 309	3 538
2010	1 123	4 023
2020	1 003	4 405

Fuente: INEGI, Archivo Histórico de Localidades.

Por los cambios ocurridos en los medios de comunicación y transporte, a partir de 1990 los pueblos que se encuentran a orilla de la carretera fede-

ral son los que se siguieron beneficiando, a nivel de comunicación y de economía, en comparación con las localidades fluviales y ferrocarrileras. La población entrevistada menciona que puede llegar rápidamente a las ciudades más importantes, como Acayucan y Coatzacoalcos, o Matías Romero, en el caso de los pueblos del municipio de Jesús Carranza situados cerca del límite con el estado de Oaxaca. En Cuauh-témoc, “pasan autobuses y taxis colectivos constantemente” (IBM y MB, hombre y mujer, 88 y 63 años, 29/01/2024); y en todas las localidades, hasta las más modestas, existen restaurantes y puestos de comida, vendedores de productos regionales (queso, frutas), refaccionarias y talleres mecánicos.

## EL PROYECTO DEL CIIT Y SUS PRIMEROS RESULTADOS E IMPACTOS

El proyecto CIIT fue promocionado por el gobierno de Andrés Manuel López Obrador (2018-2024) como “un corredor de transporte carretero y ferroviario que reviviría los mejores años del Ferrocarril de Tehuantepec”.<sup>15</sup> Para la primera etapa, se anunció la construcción de 10 parques industriales llamados Polos de Desarrollo para el Bienestar (Podebis), en distintas partes del Istmo.<sup>16</sup> Cuando se publicó el proyecto, en mayo de 2023, en el *Diario Oficial de la Federación*, las primeras seis declaratorias de los Podebis, correspondiendo a una primera etapa, se mencionaba uno solo para la zona de estudio –en el municipio de San Juan Evangelista– y ninguno para la segunda etapa anunciada en octubre del mismo año. El trabajo de campo realizado entre los meses de octubre del 2023 y noviembre del 2024 permitió evaluar los avances concretos del proyecto. En la carretera transístmica se inauguró el libramiento de la localidad de Sayula de Alemán al inicio de 2024; y en cuanto al ferrocarril, se realizaron obras de rehabilitación de la vía

15 GeoComunes, *Reestructuración energética en México. Subordinación territorial en el Noroeste y Sureste de México*, p. 60, México: Rosa Luxemburg Stiftung, 2024.

16 GeoComunes, *Reestructuración energética en México*, p. 62.

en varios tramos: se restauraron las estaciones de Medias Aguas y Jesús Carranza, y se construyó un patio de maniobras en Medias Aguas. El tren de pasajeros empezó a circular y a hacer paradas en las estaciones señaladas en febrero de 2024, pero no había noticia fidedigna de la construcción del Podedbi de San Juan Evangelista.

El impacto que tuvo el abandono del ferrocarril en 1992 permite entender por qué las obras de rehabilitación fueron recibidas con gran entusiasmo en las localidades ferrocarrileras. Los habitantes pensaron que al volver a pasar el tren de pasajeros las dinámicas anteriores a 1992 se iban a recuperar. Pronto entendieron que el funcionamiento iba a diferir mucho del anterior, cuando existían paradas en todas las localidades ferrocarrileras. Solo se rehabilitaron las estaciones de Coatzacoalcos, Jáltipan, Medias Aguas y Jesús Carranza, en el estado de Veracruz. Los trenes, que empezaron a circular en enero de 2024, pasan con poca frecuencia: en octubre de 2024 existían solamente dos corridas de ida (viernes y domingo) y de vuelta (sábado y lunes) semanalmente para la línea Coatzacoalcos-Salina Cruz (Figura 2). Las otras dos corridas (sábado y domingo) son de la línea nombrada “FA”, que pasa por los estados de Veracruz, Tabasco y Chiapas, y une Coatzacoalcos con Palenque, donde se conecta con el Tren Maya. Los precios no tienen semejanza con los que estaban pactados anteriormente: un viaje para recorrer la totalidad de la línea cuesta 608 pesos en clase ejecutiva y 358 pesos en clase turista, aunque para ir de Jesús Carranza a Medias Aguas cuesta solamente 28 o 21 pesos. Una persona que quiere ir de Medias Aguas a Coatzacoalcos puede salir en la mañana del sábado para llegar a la 1:30 pm y regresará al día siguiente a las 3:30 pm para alcanzar su destino al final de la tarde; y pagará 294 pesos para el total de su viaje. El hecho de que existan tan pocas corridas implica una baja probabilidad de que coincidan con las necesidades de la población. Además, a finales del mes de octubre de 2024, el tren llevaba varias semanas sin funcionar por problemas en la vía debidos a la temporada de lluvia (testimonio de empleados del Tren Interoceánico, Jesús Carranza, 31/10/2024).

En las dos localidades cuyas estaciones se rehabilitaron, Medias Aguas y Jesús Carranza, además de la poca frecuencia, el acceso está restringido a los pasajeros, y la venta ambulante no está permitida. Si el paso del tren y la parada no han mejorado mucho la comunicación y conexión con otros lugares, tampoco van a beneficiar a la economía local. Los únicos beneficios para la población se dan por la presencia, durante los últimos tres años, de decenas de ingenieros y obreros que trabajaron en las obras de rehabilitación. La localidad de Medias Aguas, en especial, se caracterizaba por una intensa actividad en octubre de 2023, cuando se realizó la primera visita de campo. En este punto estratégico donde se junta la línea Z con la línea G, además de la remodelación de la estación y de la rehabilitación de las vías se estaba construyendo un patio de maniobras para el descanso de las máquinas. Cerca de la estación, se abrieron varios locales de venta de comida, los habi-



FIGURA 2. La boletera de la estación de Jesús Carranza.

FUENTE: fotografía tomada por la autora en la estación Jesús Carranza, 31/10/2024.

tantes rentaban cuartos dentro de sus casas o viviendas enteras, y se ofrecían servicios –de lavandería, por ejemplo– poco comunes en localidades rurales (1 003 habitantes en 2020, INEGI). En 2023, se instaló también un cuartel de la Marina para la seguridad en la zona. Esta nueva población –permanente en el caso de los marinos, temporal en el caso de los ingenieros y trabajadores de la vía– llevó a un aumento del consumo: los productores adscritos al programa de gobierno Sembrando Vida se alegraban, en marzo de 2024, de vender la totalidad de su producción, cuando en la mayoría de los pueblos el problema mencionado de manera recurrente era la demanda de venta (MRZ, hombre, 47 años, Medias Aguas, 19/03/2024).

#### LA PROPIEDAD SOCIAL: LOS CASOS DE DOMINIO PLENO Y SUS CAUSAS

Las vías de comunicación jugaron un papel atractivo para la implantación de ejidos y núcleos agrarios. Fundar un asentamiento al lado de la vía de ferrocarril y de la carretera facilitaba la vida de los campesinos: para ir a vender su producción, para trasladarse a trabajar a ciudades cercanas y completar las ganancias de la agricultura, para que los hijos fueran a estudiar a escuelas y universidades en Acayucan, entre otras cosas. Con el proyecto CIIT, la cercanía de las vías de comunicación representan ventajas: las tierras situadas en la zona franca podrían adquirir un alto valor sobre los cultivos y la actividad ganadera, que no suelen ser muy rentables en los ejidos (la superficie de las parcelas ejidales es de 15 a 25 hectáreas). Es importante analizar cómo transcurre el proceso de dominio pleno en los diferentes ejidos, y si el CIIT ha impactado en los planes los ejidatarios.

#### LOS EJIDOS EN EL ISTMO VERACRUZANO

De los 32 ejidos que visitamos y estudiamos para este trabajo, solo Santa Lucrecia, el ejido de los habitantes de la cabecera municipal de Jesús

Carranza, se fundó tempranamente: se solicitó en 1917, se ejecutó en 1918 y benefició a 330 ejidatarios, con 1 643 hectáreas y parcelas de cinco hectáreas en promedio (Phina). Los otros ejidos se crearon en la década de los sesenta, por lo menos dos décadas después del momento más fuerte de impulso a la propiedad social que corresponde al gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940). Otra característica es la relativa importancia de la superficie atribuida a cada ejidatario, debido a la abundancia de tierras por repartir. Las parcelas tienen entre 20 y 25 hectáreas, cuando en el centro del estado de Veracruz la superficie no rebasa las 10 hectáreas.

En el Istmo veracruzano, la repartición de los latifundios se debió en primer lugar a la política de colonización impulsada por el gobierno de Miguel Alemán Valdés (1946-1952) y llevada a cabo por la Comisión Nacional de Colonización (CNC), que se apoyó en las figuras jurídicas de “pequeña propiedad ganadera” y “colonia agrícola”, presentes en la nueva Ley de Colonización de 1947.<sup>17</sup> Se crearon en esta zona 55 colonias agrarias correspondientes a 410 mil hectáreas, de las 307 constituidas en el estado de Veracruz y de las 1 240 creadas a nivel nacional.<sup>18</sup> Como los terrenos involucrados en los proyectos de colonización no podían ser afectados por la dotación de ejidos (eran “ejidalmente inafectables”),<sup>19</sup> los ejidos de la zona fueron atribuidos en su mayoría, después de la derogación de la Ley de Colonización (1963), cuando las solicitudes de propiedad social quedaron vigentes. En caso de coincidir las solicitudes fue la dotación de ejido la que se llevó a cabo. Por ejemplo, en la década de los cincuenta, un grupo quiso fun-

---

17 Luis Aboites Aguilar, “La Comisión Nacional de Colonización y la expansión de la pequeña propiedad rural en México, 1947-1963”, *HMex* LXVIII, 3, (2017): 1165-1203. <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/3813/3760>

18 Eric Léonard, “Los empresarios de la frontera agraria y la construcción de los territorios de la ganadería: la colonización y la ganaderización del Istmo central, 1950-1985”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 501-573, México: Publicaciones de la Casa Chata, 2009.

19 Eric Léonard, “La frontera agraria y la construcción de los territorios de la ganadería”, pp. 501-573.

dar la colonia Apompal, con 50 parcelas de 50 hectáreas al lado de la carretera federal, en el municipio de San Juan Evangelista; como las tierras de las propiedades que se podían comprar no fueron suficientes para responder a la solicitud<sup>20</sup> se hizo una dotación ejidal por una superficie menor (886 hectáreas, correspondiendo a 14 hectáreas por ejidatario) para un grupo de 60 solicitantes del poblado de Nicolás Bravo (Phina). Cuentan los ejidatarios que la localidad de Apompal nunca se creó, pero algunos colonos se juntaron y construyeron sus casas en el poblado (GAC, GNS, hombre y mujer, 64 y 68 años, Nicolás Bravo, 29/06/2024). Pasó algo similar con el ejido El Manantial, del mismo municipio: una colonia peleaba en el sitio llamado Canaan: “antes de tener legalizados los colonos intentaban abarcarnos, quitaban a los ejidatarios, pero ganamos los del ejido y se fueron los colonos. Por esto el ejido se llama El Manantial y su anexo Canaan” (ORV y RBL, hombres, 77 y 73 años, 30/06/2024). Como resultado de estas dos formas de fraccionar los latifundios, las colonias agrícolas y los ejidos conviven hoy en día en toda esta parte del Istmo.

Si ciertos ejidos –como Tenejapa, El Encinal, Ojapa y Aguilera– fueron solicitados por grupos que provenían de la misma región, otros se conformaron con ejidatarios de orígenes geográficos diversos, de otras partes del estado de Veracruz y de otros estados de la república mexicana, como Oaxaca, Puebla, Guerrero, Hidalgo, Tabasco, Michoacán, entre otros; la mayoría fue bastante estable, pero algunos tardaron en consolidarse. En el ejido Lázaro Cárdenas del municipio de Sayula, por ejemplo, ejecutado en 1961 con 770 hectáreas, ya no quedan fundadores en la actualidad, ya que hubo numerosas compraventas sucesivas de parcelas. Un ejidatario entrevistado se integró al ejido en 1967, por cesión de derechos, y el comisario ejidal actual se volvió ejidatario al comprar una parcela en 1994, después de vivir 19 años en el pueblo (FGI y PLA, hombres, 71 y 75 años, 31/01/2024).

---

20 Luis Aboites Aguilar “Los colonos debían pagar sus tierras, los ejidatarios no”, 2019.



FIGURA 3. Los paisajes ganaderos del Istmo veracruzano.

FUENTE: fotografía tomada por la autora, ejido Las Perlas, 20/03/2024.

En los años sesenta, los ejidatarios de la zona se dedicaban principalmente a la siembra de maíz, frijol y arroz. Había beneficios de arroz tanto en Acayucan como en Jesús Carranza, donde se podían vender las cosechas de manera segura. El frijol y el maíz eran en parte para el autoabasto y en parte para la venta a nivel local. Rápidamente los ejidatarios tuvieron algunas cabezas de ganado, porque los ganaderos de Sayula y Jesús Carranza, de los ranchos importantes y de colonias agrícolas trabajaban con ellos con ganado “a medias”.<sup>21</sup> Pero fue a partir de la década de los setenta cuando la actividad se expandió, con la llegada de la empresa Nestlé a la región y con los créditos otorgados por los bancos –en especial Banamex–, para financiar los desmontes y la excavación de pozas para servir de abrevaderos, y para la compra de ganado; como resultado, los paisajes del Istmo cambiaron radicalmente (Figura 3).

21 Es un sistema de aparcería. El propietario del ganado se asocia con un propietario de tierras para que cuide y alimente a sus animales; la mitad de las crías y, a veces, la mitad de los productos obtenidos (leche y carne) se comparten.

Finalmente, para terminar con la caracterización de los ejidos de esta parte del Istmo, es importante precisar que los que incluyen tierras de uso común son escasos, al contrario de los ejidos de Yucatán, estudiados por Torres Mazuera. Casi todas las tierras ejidales son parceladas, y en el caso de existencia de uso común son superficies reducidas que han sido divididas entre los ejidatarios para su uso individual desde hace varias décadas. En el ejido San Martín, por ejemplo, las 78 hectáreas de uso común son tierras cercanas al río Jaltepec y han sido repartidas entre los 23 ejidatarios; se emplean como tierras parceladas. Como se trata de una superficie reducida alejada del pueblo, muchos vendieron a otros ejidatarios; el comisario ejidal tiene ahí siete hectáreas, otro ejidatario 12 (JAP, hombre, 60 años, 30/01/2024).

## LA APLICACIÓN DEL PROCEDE Y LA ADOPCIÓN DEL DOMINIO PLENO

El programa de regularización y medición de las parcelas fue aceptado en los ejidos del Istmo veracruzano en los años que siguieron a su entrada en vigor. Sin embargo, posteriormente el dominio pleno fue adoptado solo en algunos ejidos y siguiendo temporalidades distintas. En los cuatro municipios del estudio –Oluta, Sayula de Alemán, San Juan Evangelista y Jesús Carranza– el porcentaje de ejidos que han adoptado el dominio pleno para el año 2024 es de 17.4%, menos que el promedio a nivel nacional (24.3%), y la superficie que se volvió propiedad privada corresponde solamente a 3.9%, en contra de 6.09% a nivel nacional (Phina). Como las tierras de uso común fueron pocas y han sido repartidas, el dominio pleno se aplicó solo en el caso de las tierras parceladas.

Para saber si existe una correspondencia entre la adopción del dominio pleno y las vías de comunicación, por una parte, y evaluar lo que está pasando con el proyecto CIIT, por otra, se seleccionaron los ejidos de los cuatro municipios cuyos núcleos de población colindan con las vías de comunicación y se clasificaron en tres categorías: los que

se encuentran al pie de la carretera federal 180, los que están a la orilla de la vía de ferrocarril, y los que se ubican en la ribera del río Coatzacoalcos y de su afluente, el río Jaltepec. Nos acercamos después a cada una de las localidades ejidales para hablar con las autoridades sobre las razones y la temporalidad del paso a dominio pleno y sobre los impactos del proyecto del CIIT, actuales y por venir.

## LOS EJIDOS DE LA CARRETERA

De la totalidad de los ejidos estudiados, 10 están a pie de carretera, de los cuales cuatro pasaron ya a dominio pleno (Figura 4). El ejido San Martín (municipio de Jesús Carranza) es el que tiene más parcelas privatizadas; la superficie con dominio pleno representa 28% de la superficie ejidal (136 de 486 hectáreas). El cambio ocurrió pocos años después del Procede, que se dio en 1994, y aunque el proceso comenzó, como en otros casos, por la solicitud individual de un ejidatario, existieron causas más generales y profundas, como explica el comisario ejidal en turno:

El gobierno federal nos vendió la idea de que, siendo propietarios, íbamos a ser dueños y obtener recursos para trabajar, y que nos convenía para poder vender más caro. Al final era por el interés de los que quieren acaparar: los ricos. Algunas personas vendieron, se quedaron sin parcela y sin dinero. A muchos el dominio les perjudicó. Ahora nos damos cuenta de que era más importante tener un patrimonio para los hijos (JAP, hombre, 60 años, 30/01/2024).

En el caso de los otros ejidos, el porcentaje es menor: 5.5% en Campo Nuevo (municipio de San Juan Evangelista) e igual o inferior a 1% en los ejidos de Aguilera (Sayula de Alemán) y Lázaro Cárdenas (San Juan Evangelista). En todos los casos, la solicitud a la asamblea ejidal se hizo por parte de un ejidatario o un grupo que quería el paso a dominio pleno para poder privatizar su parcela. En Campo Nuevo, un ejidatario comenta:

... el ejido pasó a dominio pleno porque un señor, Don Paco, quiso vender dos hectáreas para que se pueda construir una gasolinera. La Asamblea Ejidal dio permiso, todos estuvieron de acuerdo. Después cada quien decidió hacer el trámite individual, en Acayucan y en Xalapa. Pocos pidieron el dominio pleno de manera individual. El dominio no ha cambiado nada al funcionamiento del ejido [...] yo hice el trámite del dominio pleno, porque el ingeniero de la Procuraduría Agraria me dijo que mi terreno iba a valer más con la escritura de un notario público (MCG, hombre, 57 años, 16/10/2023).

En Lázaro Cárdenas, el comisario ejidal cuenta que, en este momento:

... solo dos ejidatarios pidieron el dominio pleno de manera individual. Hay algunos más que están interesados, pero no se ha hecho formal. Quieren el dominio pleno para poder legalizar los pedazos que ya han vendido cerca del pueblo, es para poder lotificar. Dos personas de fuera han comprado, pero son conocidos (JDG, hombre, 49 años, 30/06/2024).

En resumen, un solo caso está vinculado directamente con la carretera, por la construcción de una gasolinera. En Lázaro Cárdenas, la cercanía de la carretera contribuye a que haya un leve crecimiento demográfico (359 habitantes en 1990, 460 en 2000, 494 en 2010, 512 en 2020; INEGI) y, por lo tanto, un aumento de las construcciones y cierta presión sobre la tierra. En todos los casos, las razones del paso a dominio pleno tienen que ver con la supuesta valoración de la tierra mediante la privatización: se privatiza con la idea de poder vender más fácilmente y a precios más elevados.

## LOS EJIDOS FERROCARRILEROS

De los nueve ejidos cuya localidad y tierras se encuentran cerca de la vía férrea, ninguno pasó a dominio pleno. Las autoridades ejidales mencionan que han platicado del tema en asambleas, pero que “así

están bien”, que “no conviene” (Correa, Lázaro Cárdenas, Macaya); que no tienen mucha claridad sobre lo que cambiaría (El Juile); que tienen más fuerza unidos y que es más cómodo pagar la contribución del ejido que si fuera pequeña propiedad (Los Almagres); y que ya no tendrían los mismos programas de apoyo al dejar de ser ejido (Encinal de Ojapa, Los Almagres).

Llama la atención el caso de Medias Aguas, localidad en la cual, como se comentó, se realizaron obras en los últimos años. Además de ser un lugar estratégico por el cruce de las Líneas G y Z y de tener una estación con parada, tiene la ventaja de que las parcelas ejidales rodean la localidad y están junto a la vía, de ambos lados. En 2023, cuando se publicó la declaratoria de un Podedbi en San Juan Evangelista, los ejidatarios comentan que se acercaron supuestos intermediarios de varias empresas para comprar tierras a la orilla de la vía, y se organizaron juntas de discusión con los ejidatarios, en presencia de las autoridades ejidales y municipales. Los intermediarios ofrecían 150 mil pesos por hectárea, lo que es poco para el precio normal de la tierra en la región; llegó después otro grupo dispuesto a pagar 400 mil pesos, pero ningún ejidatario aceptó vender a esos precios, ya que sabían que se puede obtener hasta un millón de pesos por hectárea, al menos en la parte norte del Istmo. Comentan, además, de los riesgos de extorsión que implicaría cobrar ese dinero en el contexto de inseguridad que prevalece, a pesar de la presencia reciente de la Marina en el pueblo. La compra no se concretó, los representantes de los empresarios no regresaron y no se supo nunca de sus intenciones reales. Al final del año 2024 no se sabía todavía dónde se iba a construir el polo de desarrollo, pero se había descartado la posibilidad de que fuera en tierras ejidales. En este contexto, existían cuestionamientos sobre el dominio pleno; el comisario ejidal comentaba que “convendría por el precio de la tierra” que subiría, pero nadie lo había planteado ni se había tomado ninguna decisión al respecto (GGG, HTX, hombres, 58 y 49 años, 16/10/2023; JPV, hombre, 70 años, 19/03/2024).



## LOS EJIDOS DEL RÍO

Aunque los ríos ya no se usan para el transporte, es en las localidades cercanas al río que se registraron más casos de dominio pleno: en cinco de los ocho ejidos estudiados. En el caso del ejido de Suchilapan, donde la superficie privatizada representa más de una cuarta parte del terreno (480 de 1 772 hectáreas), el cambio a dominio pleno se hizo en 2020, por solicitud de unos ejidatarios cuyas parcelas se encuentran cerca del núcleo urbano y a orilla de la carretera que une la localidad con la carretera federal 180. En el ejido Santa Lucrecia de Jesús Carranza, que está al lado del río Jaltepec y de la vía férrea, el porcentaje es mucho menos importante –51 hectáreas de 1 636; es decir 3%– pero las razones son las mismas:

Hay tres personas que hicieron el trámite para tres parcelas, son 30 hectáreas [51 hectáreas según Phina]. Mi esposa también lo hizo para poder lotificar, cerca de la zona urbana. Los tres casos fueron en terrenos pegados al pueblo. Veinte personas más están ahora en espera del dominio pleno. Así se puede vender fraccionado y dividir entre los hijos (FRV, hombre, 78 años, 30/01/2024).

El ejido Madamitas (municipio de Jesús Carranza) es el que tiene el porcentaje más importante de tierras privatizadas de todos los ejidos estudiados (202 de 530 hectáreas: 38%). En menos de 10 años, ocho ejidatarios de los 21 que pertenecían al ejido se salieron; la razón es que ya no quieren participar en las faenas ni ir a las juntas, “se fastidieron” por las obligaciones que conlleva ser ejidatario (ESC, hombre, 50 años, 21/03/2024). Este argumento se repite en el ejido Las Perlas, que está enfrente de Madamitas, del otro lado del río. Al inicio, en la década del 2000, la Asamblea ejidal aceptó el paso a dominio pleno, porque un ejidatario vendió su parcela cerca de la localidad para que pudieran construir un centro de salud, la Telesecundaria y el Telebachillerato. Varios ejidatarios pidieron después su baja al RAN para obtener su título

de propiedad, para tener más opciones de crédito, como explica el secretario ejidal, y para ya no asistir a las asambleas (FVX y GSB, hombre y mujer, 66 y 60 años, 20/03/2024).

En otro pueblo cercano, Arenales, la decisión se tomó más bien para poder dividir la parcela entre los hijos –ventaja que resaltaba también en el ejido Santa Lucrecia– y para vender: 60 hectáreas se privatizaron según el informante en campo 37, según Phina (7.2% de la superficie del ejido):

La asamblea aceptó el dominio hace dos años. No hubo discusión, todos estuvimos de acuerdo. Son las parcelas de DR (20 hectáreas), su padre se las heredó y le dio la mitad a su hermano; de su primo, RR pidió el título de propiedad por la misma razón, para poder dividir con su hermano; AMG tiene el título porque su parcela está dividida: vendió cinco hectáreas a dos personas y se quedó con diez hectáreas. No hubo más interesados que estos tres. Todos lo hicieron para poder dividir (DCG, hombre, 69 años, 28/06/2024).

Para explicar la privatización, las razones son diversas, pero no tienen que ver con la comunicación y el transporte, en desuso, en el caso de las vías fluviales.

## A MODO DE CONCLUSIÓN

A pesar de lo que buscan hacer creer los anuncios oficiales, el proyecto CIIT está en sus inicios: en la parte veracruzana del Istmo solo se han realizado obras de rehabilitación en la vía férrea y un libramiento en la carretera transístmica; pero la implantación de parques industriales es aún incierta. Es muy prematuro para constatar alguna consecuencia a nivel de la tenencia de la tierra, al menos al momento de concluir este capítulo, en enero de 2025. Por otra parte, no pueden establecerse relaciones claras entre las vías de comunicación y el paso a dominio pleno; si las razones para privatizar están vinculadas, en parte, con el valor

comercial en alza de la tierra, tienen que ver con el crecimiento moderado de ciertas zonas urbanas más que directamente con las vías de comunicación y las actividades relacionadas.

Se ha visto, sin embargo, en los casos del valle de Perote y de Yucatán, que los cambios en la tenencia de la tierra se pueden dar rápidamente cuando, por cuestiones estratégicas y por desarrollar nuevas actividades, grandes empresas privadas o agentes inmobiliarios buscan aprovechar estas tierras y los recursos naturales. Se demostró que, en estos casos, las poblaciones locales no se benefician de los cambios: en Perote, por ejemplo, la desigualdad y la precarización crecieron después de la llegada de las Granjas Carroll México, a pesar de que la población económicamente activa aumentó. En efecto, las fuentes de trabajo que aparecieron en este contexto corresponden a empleos precarios y mal remunerados: los hijos de ejidatarios se volvieron peones de las granjas y de empresarios de la agroindustria, actividades que se combinan muchas veces con la emigración (Thiébaut y Cedillo, en proceso).

Entonces, vale la pena seguir muy de cerca lo que está pasando y va a suceder en el Istmo en los próximos años, e intentar prevenir las dinámicas de abusos y despojos para no repetir las situaciones de acaparamiento y la creación de nuevos latifundios, hechos documentados en otras partes del país. En este sentido, es importante plantear alternativas al megaproyecto, sabiendo que los beneficios se van a concentrar, es muy probable, en algunas manos a nivel internacional, sin que haya repercusiones positivas localmente. El programa gubernamental Sembrando Vida, que impulsa el consumo local, las prácticas agroecológicas y el trabajo comunitario, ha tenido muy buena recepción y aceptación en los ejidos visitados. Dar más peso y alcance a este tipo de programas enfocados a las poblaciones locales y al medioambiente permitiría tener efectos duraderos y beneficios reales sobre la calidad de vida de las poblaciones, evitando y moderando al mismo tiempo la emigración internacional.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABOITES AGUILAR, Luis. “La Comisión Nacional de Colonización y la expansión de la pequeña propiedad rural en México, 1947-1963”. *HMex* LXVIII 3, (2019): 1165-1203. <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/3813/3760>
- CORONADO MALAGÓN, Marcela. “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo”. Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 221-263. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- Derecho en México. Procedimiento de la adquisición del dominio pleno en materia agraria. <https://derechoenmexico.mx/procedimiento-de-la-adquisicion-del-dominio-pleno-en-materia-agraria/>
- Desarrollo Territorial, Registro Agrario Nacional, Sistema Integral de Modernización Catastral y Registral. <http://consultasimcr.ran.gob.mx/hinicio.aspx>
- GeoComunes. *Reestructuración energética en México. Subordinación territorial en el Noroeste y Sureste de México*. México: Rosa Luxemburg Stiftung, 2024.
- GONZÁLEZ, Joaquín. “Paisajes culturales siglos XVI al XXI”. Enrique Florescano y Juan Ortiz (coords.), *Atlas del patrimonio natural, histórico y cultural de Veracruz. Tomo II. Patrimonio Histórico*, pp. 92-100. México: Gobierno del Estado de Veracruz para la Conmemoración de la Independencia Nacional y la Revolución Mexicana, Universidad Veracruzana, 2010.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía, “Archivo Histórico de Localidades”. <https://www.inegi.org.mx/app/geo2/ahl/>
- LÉONARD, Eric, Bruno Losch y Fernando Rello. “Recomposiciones de la economía rural y mutaciones de la acción pública en el México del TLCAN”. *Trace*, 52, (2007): 13-29. <http://dx.doi.org/10.22134/trace.52.2007.337>

- LÉONARD, Eric, Marie-France Prévôt-Schapira, Emilia Velázquez y Odile Hoffmann. "Introducción. La región inasequible: Estado, grupos corporados, redes sociales y corporativismos en la construcción de los espacios del Istmo veracruzano". Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 19-55. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- LÉONARD, Eric. "Los empresarios de la frontera agraria y la construcción de los territorios de la ganadería: la colonización y la ganaderización del Istmo central, 1950-1985". Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 501-573. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- PÉREZ CASTAÑEDA, Juan Carlos. 2002. *El nuevo sistema de propiedad agraria en México*. México: Palabra en Vuelo.
- PÉREZ CASTAÑEDA, Juan Carlos y Horacio Mackinlay. 2015. ¿Existe aún la propiedad social agraria en México?, *Polis*, 11 (1): 45-82.
- Registro Agrario Nacional, Padrón e Historial de Núcleos Agrarios. <https://phina.ran.gob.mx/consultaPhina.php>
- THIÉBAUT, Virginie y Phidel Cedillo Martínez (en proceso). "Reconfiguraciones territoriales a partir de la expansión de la agroindustria y de la extracción de material pétreo en el valle de Perote, estado de Veracruz, México". Virginie Thiébaud (coord.), *Dinámicas socioterritoriales entre campo y ciudad en el centro del estado de Veracruz*. México: Universidad Veracruzana.
- TORRES MAZUERA, Gabriela, Jorge Fernández Mendiburu y Claudia Gómez Godoy. *Informe sobre la jurisdicción agraria y los derechos humanos de los pueblos indígenas y campesinos en México*. México: Fundación para el Debido Proceso, 2018.

TORRES MAZUERA, Gabriela, Yannick Deniau, Susana Isabel Velázquez-Quesada y Jorge Adrián Flores Rangel. “Extraer lo (in)productivo de las tierras comunales en el siglo XXI: acaparamiento de tierras y expansión capitalista en la península de Yucatán”, *Trace*, 80, (2021): 138-170. <https://doi.org/10.22134/trace.80.2021.794>

TORRES MAZUERA, Gabriela. “Dispossession through land titling: legal loopholes and shadows procedures to urbanized forestlands in the Yucatán Peninsula”. *Journal of Agrarian Change*, (2022): 1-19: <https://doi.org/10.1111/joac.12520>



CONFLICTOS, RESISTENCIAS Y DEFENSA  
DEL TERRITORIO



# CONTIENDAS POR LA FRONTERA AGRARIA TRAS EL FRACCIONAMIENTO DE TERRENOS COMUNALES Y LA ERECCIÓN DEL MUNICIPIO FERROCARRILERO DE MATÍAS ROMERO AVENDAÑO, OAXACA, PRIMERA MITAD EL SIGLO XX<sup>1</sup>

JOSÉ ANTONIO MONTIEL VERA

## INTRODUCCIÓN

LOS AYUNTAMIENTOS ESTABLECIDOS en el territorio mexicano han ejercido funciones políticas y administrativas locales. Desde la segunda mitad del siglo XIX, las leyes de desamortización permitieron que terrenos pertenecientes a las corporaciones municipales fueran enajenados, lo que redujo el dominio sobre sus tierras comunales. El reparto agrario intentó diseñar una nueva relación del Estado con las colectividades campesinas por medio de la dotación de ejidos y de la formación de comunidades agrarias,<sup>2</sup> por lo que buscaba excluir las facultades que los ayuntamientos tenían para decidir sobre terrenos del común y el reparto de solares. A pesar de que los ayuntamientos están desprovistos

- 
- 1 Este capítulo es resultado de la investigación de campo y de archivo apoyado por el Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec de la Universidad Veracruzana (PUIS-CIIT, UV). Agradezco a los coordinadores del programa por el acompañamiento y por los recursos brindados, los cuales fueron esenciales para el análisis de fuentes y el desarrollo de la investigación.
  - 2 Eric Léonard y Emilia Velázquez, “El reparto agrario y el fraccionamiento de los territorios comunitarios”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, p. 401, México: Publicaciones de la Casa Chata, 2009; Aurélie Michel, “Los territorios de la reforma agraria”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, p. 461, México: Publicaciones de la Casa Chata, 2009.

de terrenos se encuentran capacitados para hacer frente a los conflictos por límites agrarios y jurisdiccionales, los cuales, en este caso de estudio, han tenido recurrencia por la imposición de proyectos de carácter económico y de conexión interoceánica que han generado despojos de tierras y cambios en los límites administrativos.

Desde el último tercio del siglo XIX, el Istmo de Tehuantepec fue considerado por el gobierno mexicano y por empresas extranjeras como una región estratégica para la consolidación de la ruta interoceánica y un territorio adecuado para la explotación agrícola, maderera y ganadera. Las leyes de desamortización y denuncia de baldíos promovieron que, en esta región, las empresas extranjeras adquirieran terrenos para crear plantaciones agrícolas, las cuales pudieron ampliar sus fronteras por medio de la apertura de la ruta ferroviaria. Por su condición geográfica, por el contexto tecnológico y por las necesidades del comercio internacional, es hasta principios del siglo XX cuando los proyectos de infraestructura permitieron la comunicación ferroviaria entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Esto provocó que las condiciones agrarias y jurisdiccionales se transformaran debido al surgimiento de nuevos asentamientos cerca de las estaciones del ferrocarril, los cuales alcanzaron categorías de agencias municipales y de municipio, como es el caso de la estación Rincón Antonio (Matías Romero Avendaño, Oaxaca), la cual obtuvo el control administrativo sobre el territorio ferroviario, además de que garantizó la colonización en los terrenos que fueron expropiados a empresas extranjeras durante el reparto agrario.

El objetivo de esta investigación es analizar cómo los proyectos nacionales de activación económica y de distribución de la propiedad rural, surgidos desde la última etapa del Porfiriato, han generado, en esta parte del Istmo de Tehuantepec, la contienda entre diferentes corporaciones agrarias y municipales, en competencia por la tenencia de la tierra y por el control de límites jurisdiccionales. El trasfondo histórico del municipio de Matías Romero Avendaño, Oaxaca, permite entender cómo estos proyectos, al transformar el territorio a partir de la privati-

zación de la tierra y posteriormente del reparto agrario, provocaron una superposición de derechos y de límites administrativos. Los proyectos de finales del siglo XIX seccionaron el territorio indígena por medio de nuevos asentamientos, plantaciones comerciales y rutas de comunicación, ejecutados en función de los intereses del corredor interoceánico. Posteriormente, la redistribución de la tierra en ejidos y comunidades agrarias provocó conflictos, al momento en que las corporaciones locales intentaron expandir su frontera agraria. Estos conflictos agrarios se transformaron en jurisdiccionales, al momento en que modificaron los referentes limítrofes del municipio. En este caso se destaca la capacidad jurídica del ayuntamiento para apersonarse en las controversias por territorio.<sup>3</sup>

El primer apartado explica cómo el gobierno porfirista transformó este territorio en función de las necesidades del comercio internacional, por lo que la producción agroexportadora y el transporte ferroviario fueron prioritarios en la consolidación de la economía regional; sin embargo, la obtención de tierras por empresas extranjeras afectó los terrenos comunales de los ayuntamientos indígenas. En el segundo apartado se menciona cómo la obtención del terreno para la estación de Rincón Antonio y la imposición del sistema ferroviario generaron una ruptura en los acuerdos locales que permitían el uso común de terrenos sobre los cuales los vecinos de diferentes municipios tenían siembras y pastoreaban su ganado. La compraventa reactivó los conflictos entre los municipios de El Barrio y Santa María Petapa, quienes antes llevaron un proceso judicial para definir sus límites jurisdiccionales y tierras comunales. Este terreno tuvo que ser enajenado en función de las necesidades de la empresa ferroviaria, por lo que se generó un nuevo núcleo

---

3 El artículo 106 de la Constitución del Estado de Oaxaca reconoce la personalidad jurídica del municipio y su facultad para ejercer el nivel de gobierno local. Asimismo, la sección VI de ese artículo menciona: “Los conflictos que se susciten entre los diversos municipios del estado serán resueltos por convenios que estos celebren, o con aprobación del Congreso local. Cuando dichos conflictos tengan carácter de contencioso, serán resueltos por el Tribunal Superior de Justicia del Estado”.

poblacional destinado a satisfacer la demanda laboral y comercial surgida por el ferrocarril. El tercer apartado aborda cómo la estación de Rincón Antonio se convirtió en la cabecera municipal de Matías Romero, la cual abarcó un radio jurisdiccional que se extendió sobre el territorio ferroviario, lo que reconfiguró los límites jurisdiccionales de los municipios de Guichicovi, El Barrio y Santa María Petapa. La erección de este municipio fue estratégica porque permitió la expansión del control judicial a nivel local. La estación de Rincón Antonio se convirtió en la cabecera municipal en 1906. Este terreno centralizó diferentes actividades comerciales, laborales, políticas y administrativas, surgidas por su posición estratégica en la ruta ferroviaria y en la carretera transistmica. El último apartado explica cómo el reparto agrario generó tensión entre diferentes corporaciones agrarias y municipios, las cuales entraron en conflicto al reivindicar sus límites de propiedad y administrativos. Se expondrán diferentes ejemplos ocurridos desde la década de 1920, en los cuales se observan conflictos por el trazado de brechas, mojoneras, cobros, pavimentación de calles, drenajes y el establecimiento de casetas de vigilancia, con los cuales las corporaciones manifestaban sus actos de dominio y de jurisdicción en los terrenos en disputa. El ayuntamiento de Matías Romero acompañó al comisariado ejidal en los pleitos llevados a cabo con comunidades agrarias y empresas vecinas, debido a que las afectaciones a la propiedad del ejido eran consideradas transgresiones a la autoridad municipal.

## EL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y LA AGROEXPORTACIÓN

A finales del siglo XIX y a principios del siguiente, los gobiernos de América Latina tuvieron la necesidad de generar rentas a partir de la explotación de los recursos naturales disponibles; la tierra se convirtió en una mercancía que se insertó en el capitalismo agrario. Se gestionaron condiciones jurídicas que promovieran la mercantilización de terrenos, la producción agropecuaria de exportación y el tendido

de vías y obras públicas.<sup>4</sup> Los gobiernos promovieron la construcción de redes regionales y proyectos que integraran la producción y el transporte para insertarse en el mercado internacional. Era necesario activar el mundo rural a través de la mercantilización de la tierra y de la modernización de las vías de comunicación. El libre mercado y el discurso de desarrollo hicieron prosperar a unas cuantas empresas, mientras que las leyes de desamortización y denuncia de baldíos despojaron a los pueblos indígenas de sus antiguos territorios; promovieron, como en el caso del Istmo de Tehuantepec, la colonización del territorio por compañías agrícolas y estaciones del ferrocarril.

El gobierno mexicano construyó un marco jurídico para legalizar la transferencia de derechos de propiedad a compañías de infraestructura. El montaje de vías ferroviarias y la interconexión portuaria formaban parte de la consolidación de la economía global, de esta manera el Estado-nación asumiría el control territorial en regiones que no habían sido explotadas.<sup>5</sup> A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX la aplicación de las leyes de expropiación por utilidad pública (1853), de desamortización (1856), de colonización (1875), de deslinde (1883) y de enajenación de terrenos baldíos (1894), fijaron la “libre circulación de la tierra” para estimular la compra o expropiación de terrenos para la vía del ferrocarril y para las plantaciones agroexportadoras.<sup>6</sup> La obtención de terrenos por

---

4 En el caso del Valle del Cauca, en Colombia, el gobierno buscó que varios actores pudieran acceder a las tierras denominadas “baldías”, a través de denuncias. La prioridad era expandir la frontera agraria dinamizada por una economía de exportación, lo que conllevó a la implementación de transportes modernos y al fomento de infraestructura. Juan Carlos Quejada Camacho, “Apropiación de tierras baldías en el departamento del Valle del Cauca, 1910-1920: una mirada micro”, *Historia y Espacio*, 8(39): 95.

5 Por ejemplo, a partir del año de 1880 la necesidad de conectar Buenos Aires con el norte de Argentina llevó al gobierno a diseñar políticas para que compañías extranjeras obtuvieran terrenos para uso de vías, estaciones y talleres. Por medio del artículo 17 de la Constitución de 1853, el gobierno argentino expropió por “utilidad pública” terrenos y promovió los recursos de donación y cesión gratuita para que las compañías pudieran tener certeza sobre la propiedad. Cecilia Alejandra Fandos, “El ferrocarril central norte en Argentina, sección San Miguel de Tucumán-San José de Metán (Salta), 1880-1885”, *América Latina en la Historia*, p. 257, 2011.

6 Leticia Reina, “Sin propiedad comunal pero apropiación del desarrollo económico. Istmo de Tehuantepec, México, siglos XVIII y XIX”, *Historias*, 85(2013): 57.

empresas extranjeras y la implementación del sistema ferroviario activaron económicamente esta región, tanto en su parte oaxaqueña como veracruzana. Esto dio paso a las plantaciones instaladas a lo largo de las vías férreas y de la ribera del río Coatzacoalcos. Las plantaciones se especializaron en cultivos de exportación, productos como hule, café, caña de azúcar, remolacha, maderas y tabaco.<sup>7</sup> Entre las plantaciones destacan La Oaxaqueña, con un área de nueve mil hectáreas; la P. A. Hearts, con una extensión de 106 mil hectáreas; la plantación Filisola de propietario alemán, con más de 10 mil hectáreas dedicadas al cultivo de café, entre otras.<sup>8</sup> En la parte central del Istmo existieron la American Land and Coffee y Fraccionadores, J. E Henry Company, Mexico American Land Company, Mexican Tropical Planters y The National Real Estate Company, las cuales fueron propiedades de ciudadanos estadounidenses quienes las adquirieron por medio de denuncias de baldíos y compras a los pueblos.<sup>9</sup> Esto provocó que la producción tradicional, basada en el cultivo de grana cochinilla y en el comercio de sal, fuera sustituida por la agricultura y la ganadería intensiva.

Las leyes desamortizadoras y la denuncia de baldíos intervinieron directamente en los pueblos indígenas. Al momento de reducir las facultades de sus ayuntamientos a actividades administrativas; terrenos que eran del común (y que en tiempos virreinales pertenecieron a las corporaciones) tuvieron que trasladarse a dominio privado. Las empresas extranjeras tuvieron ventajas, al ser las principales acaparadoras de terrenos, porque los jefes políticos recibieron la orden presidencial de adjudicar derechos a favor de los empresarios.<sup>10</sup> La Ley Lerdo con-

---

7 Emilia Velázquez Hernández, *Territorios fragmentados: Estado y comunidad indígena en el Istmo veracruzano*, CIESAS; El Colegio de Michoacán, 2006.

8 Martín Aguilar Sánchez y Leopoldo Alafita Méndez, "El Istmo veracruzano: notas para una historia de la construcción de una región", *Anuario*, X (1995): 75.

9 Leticia Reina, "Sin propiedad comunal...", pp. 58-59.

10 Por ejemplo, tras la llegada del ferrocarril al valle de Durango, aumentó el valor de la tierra y la denuncia de terrenos baldíos, esto derivó en una serie de despojos cometidos por terratenientes de la región debido al interés de apropiarse de tierras de mejor calidad. Esta apropiación de terrenos derivó en pleitos judiciales entre los

templó que los ayuntamientos y otras corporaciones vendieran fincas rústicas y urbanas y que solo mantuvieran los ejidos y terrenos destinados al servicio público, por lo que muchos terrenos fueron enajenados en detrimento de los cabildos indígenas. Asimismo, la Ley de Terrenos Baldíos (1883) facultó a comisiones de ingenieros en el deslinde de terrenos nacionales para que extranjeros o mexicanos obtuvieran una superficie no mayor a 2 500 hectáreas. Posteriormente, la Ley de Ocupación de Baldíos (1894) rectificó las categorías de excedencias, demasías y terrenos nacionales, lo que dejó indefensas las tierras que los ayuntamientos indígenas no lograron comprobar, a través de compulsas de títulos primordiales.<sup>11</sup>

Por ejemplo, en el distrito de Juchitán se realizó la mayor parte de denuncias de baldíos por las plantaciones extranjeras. La Mexico International Land Company se adjudicó terrenos cerca de las estaciones de Mogoñé y Palomares. El municipio de Guichicovi fue el más perjudicado, porque las empresas National Real Estate Company y The Real Company of México denunciaron los terrenos de Sarabia y Boca del Monte, lo que provocó un litigio entre las autoridades de este pueblo con las compañías.<sup>12</sup> En 1909 el jefe político favoreció a los dueños de estas plantaciones,

---

representantes de los diferentes pueblos con el jefe político, quien tuvo la orden presidencial de resolver los asuntos a favor de los intereses de las compañías y terratenientes. Daniel Guillermo Rodríguez Barragán, “El impacto de la conectividad por ferrocarril en la configuración territorial de los valles de Durango (1883-1913)”, *Sillares*, 1(2), (2022): 153.

- 11 La legislación de desamortización permitió que las tierras comunales de los pueblos indígenas fueran divididas, repartidas e individualizadas. Algunos pueblos lograron titularlas a nombre de sus pobladores; asimismo, autoridades indígenas localizaron en el Archivo General de la Nación compulsas expedidas de sus títulos primordiales para ampararse judicialmente ante los despojos. Ethelia Ruiz Medrano, “Negociación indígena para conservar tierras. Historia, títulos y mapas, siglos XIX y XX”, Ethelia Ruiz Medrano, Claudio Barrera Gutiérrez y Florencio Barrera Gutiérrez (coords.), *La lucha por la tierra. Los títulos primordiales y los pueblos de indios en México, siglos XIX y XX*, p. 67, México: Fondo de Cultura Económica, 2012.
- 12 Huemac Escalona Lüttig, “San Juan Guichicovi: cambios socioeconómicos a finales del siglo XIX en una comunidad mixe del Istmo oaxaqueño”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 277-278, México: Publicaciones de la Casa Chata, 2009.

quienes argumentaron que el pueblo de Guichicovi no contaba con títulos que ampararan la posesión de sus terrenos comunales.<sup>13</sup>

Paralelamente a la explotación agrícola de exportación, el gobierno porfirista tuvo la visión de ampliar las vías del ferrocarril, proyectar nuevos asentamientos humanos, construir estaciones y talleres. La importancia política del ferrocarril en esta región radicó en que el gobierno concretó relaciones comerciales internacionales y consolidó a los actores productivos regionales, en donde predominaron los propietarios extranjeros. Esta región agroexportadora estuvo atravesada por la línea ferroviaria que conectaba a dos puertos de embarque internacional de suma importancia, por donde la producción agrícola era enviada a Nueva Orleans y a California,<sup>14</sup> por lo que este territorio tuvo que ser intervenido por compras y expropiaciones en beneficio de la empresa ferrocarrilera. A lo largo de la ruta ferroviaria se edificaron una serie de estaciones en las principales poblaciones zapotecas, como Juchitán, Ixtepec y Petapa.

A finales del siglo XIX, la empresa inglesa Pearson and Son Limited obtuvo el contrato para la remodelación de la línea férrea transistmica, por lo que los jefes políticos de Juchitán y de Tehuantepec adjudicaron terrenos a esta empresa a lo largo de la vía férrea. Paralelamente, algunos ayuntamientos, como el de Ixtepec, realizaron contratos con la empresa ferrocarrilera para llevar a cabo la explotación de maderas, utilizadas para los durmientes y la construcción de estaciones. Dentro de estos contratos acordaron con la empresa los terrenos a explotar, el tipo de maderas permitidas y el monto por derrumbe.<sup>15</sup> La llegada de nueva población atraída por el trabajo asalariado, por las actividades comerciales, por la

---

13 Escalona Lüttig, p. 279.

14 Ana Rosa Suárez Argüello, "Comer, dormir y divertirse en el camino de Tehuantepec entre 1858 y 1860", *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 64 (2016): 121-122.

15 "En nombre del ayuntamiento que representa conceder un contrato exclusivo para corte de leña de monte, durmientes y pilotos para los usos de este ...". Archivo General del Estado de Oaxaca (AGEO), Gobierno, Comunicaciones y Transportes, Líneas Férreas, Concesiones y Contratos, 376, 11, 1904: Ixtepec, contrato exclusivo para el corte de madera.

agroexportación y por el ferrocarril derivó en la reorganización del espacio indígena, así como en la formación de nuevos asentamientos pluriétnicos cerca de las estaciones, como en la de Sarabia y la de Mogoñé, en el municipio mixe de Guichicovi, en donde llegaron familias zapotecas de diferentes pueblos del distrito de Juchitán y trabajadores extranjeros.<sup>16</sup> Tras la inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, el comercio de gran volumen fue controlado por población extranjera que se asentó en las principales congregaciones del Istmo oaxaqueño;<sup>17</sup> con el tiempo se integraron a la cultura zapoteca a través de alianzas matrimoniales, de las relaciones laborales y de los recursos alimenticios.

En 1902, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas aprobó el proyecto de la empresa Pearson and Son Limited para trasladar los talleres ubicados en Coatzacoalcos al terreno que estaba próximo a la rancharía de Rincón Antonio, en el kilómetro 100 del trayecto de Salina Cruz a Coatzacoalcos.<sup>18</sup> El informe del ingeniero Alejandro Prieto (1884) señaló la conveniencia de utilizar los pastos y lomas denominados Suchiapa y Boca del Monte, agostaderos de los pueblos de El Barrio, de Petapa y de Guichicovi. La compra por utilidad pública de estos terrenos generó una serie de conflictos que serán explicados en los siguientes apartados. La población zapoteca tuvo que responder a las condiciones impuestas por el sistema ferroviario, que generó un mercado de tierras y nuevos referentes espaciales relacionados con las estaciones y con el comercio.<sup>19</sup>

---

16 Escalona Lüttig, "San Juan Guichicovi...", p. 272.

17 Marcela Coronado Malagón, "Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo", Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapiro (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 227-228, México: Publicaciones de la Casa Chata, 2009.

18 Víctor Martín Cérbulo Pérez, "La fundación de Matías Romero, Oaxaca, localidad ferrocarrilera del Istmo mexicano", Víctor Martín Cérbulo Pérez (coord.), *¿No oyes pitar el tren? Un acercamiento a la historia y la cultura de Matías Romero Avendaño, Oaxaca*, p. 21, México: Conaculta, Estado de Oaxaca, H. Ayuntamiento Constitucional de Matías Romero Avendaño, 2006.

19 Un estudio sobre el suroeste de la ciudad de Santa Fe, en Argentina, aborda la activación del mercado de tierras rurales tras la instalación de una estación del ferrocarril.

Las empresas extranjeras impusieron sus límites y brechas en terrenos que en épocas anteriores fueron de uso común, por lo que el sistema ferroviario y la explotación agrícola reorganizaron la administración del territorio y la repartición de la tierra entre empresas extranjeras que fueron expropiadas a lo largo del siglo xx. En el siguiente apartado se expondrá cómo el establecimiento de los talleres y de la estación de Rincón Antonio (Matías Romero) rompió con la costumbre y con los acuerdos escriturados que permitían el uso común de la tierra entre los ayuntamientos de Santa María Petapa y El Barrio de la Soledad, municipios que cedieron los derechos de propiedad del sitio de Suchiapa a la empresa Pearson and Son Limited.

## EL TERRENO PARA LA ESTACIÓN: LA RUPTURA DE LA MANCOMUNIDAD

Desde el inicio de la era independiente, el gobierno nacional contempló diferentes proyectos de comunicación interoceánica en el Istmo de Tehuantepec. Primero, se llevaron a cabo una serie de exploraciones e informes sobre la situación geográfica de la región. A partir de 1842 se entregaron las primeras concesiones a diferentes compañías ferroviarias, las cuales no concluyeron el proyecto debido a la anulación del contrato. Las primeras obras fueron terminadas en 1894, cuando se logró el primer recorrido que enlazó a ambos puertos; sin embargo, las malas condiciones de la vía no permitían el tráfico de carga pesada. En 1899 el gobierno mexicano inició los acuerdos para la reconstrucción y administración del ferrocarril, así como para la construcción de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, con la empresa inglesa Pearson

---

Esto conllevó a la creación de un barrio ferrocarrilero que generó problemas al momento en que el municipio se vio limitado para expandir los servicios urbanos por medio de obras públicas; esto fomentó una tensión entre los intereses ferroviarios y los públicos durante la primera mitad del siglo xx. María Alejandra Saus, "Ferrocarril y mercado de tierras. Fugaz expectativa inmobiliaria para el suroeste de la ciudad de Santa Fe (Argentina)", *Cuaderno urbano. Espacio, cultura, sociedad*, 13, (2012): 33.

and Son Limited, la cual desde una década atrás ya había afianzado una serie de contratos para la realización de las obras en la ciudad de México y en el Puerto de Veracruz.<sup>20</sup> En 1902, el gobierno mexicano firmó el contrato con esta empresa y cinco años después concluyó la obra. El nombramiento de estos empresarios como “agentes y mandatarios” les permitía comprar terrenos y bienes inmuebles en nombre del gobierno federal; por consiguiente, el gobierno mexicano tenía la facultad de decidir sobre este terreno considerado de utilidad pública.<sup>21</sup>

En 1884, el ingeniero Ángel Prieto señaló que las lomas de Suchiapa y Boca del Monte ofrecían condiciones benéficas porque, en esa parte central del Istmo, no afectaban las enfermedades endémicas de la costa del Pacífico. Quince años después la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas consideró el sitio de Suchiapa como el enclave más favorable para montar los talleres y casas de los trabajadores del ferrocarril. El clima, la altura, la baja probabilidad de contraer enfermedades de tierra caliente, la disponibilidad de agua potable y las buenas condiciones para el ganado fueron tomados en cuenta para establecer los talleres en este sitio, junto al rancho de Rincón Antonio (el cual continuó dentro de los terrenos comunales de Petapa), de donde la estación obtuvo el nombre.<sup>22</sup> Sin embargo, ¿al elegir este terreno, el gobierno federal y la empresa privada comprendían los problemas que conllevaba enajenar tierra en esta parte del Istmo de Tehuantepec? Esta dinámica transformó los derechos de uso de la tierra al momento en que se compraron terrenos para construir talleres y casas para los trabajadores.

---

20 Paul Garner, “Weetman Pearson y las relaciones anglo-mexicanas, 1889-1919”, Will Fowler y Marcela Terrazas y Basante (coords.), *Diplomacia, negocios y política. Ensayos sobre la relación entre México y el Reino Unido en el siglo XIX*, pp. 306, México: UNAM, 2018.

21 Paul Garner, “Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México: 1889:1919”, *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, p. 148, 2005.

22 En 1907 se mencionó que Rincón Antonio “está en la parte más alta, más seca y más salubre del Istmo. La temperatura es agradable y el clima bueno...” Cérbulo Pérez, “La fundación de Matías Romero...”, p. 20.

El terreno de Suchiapa no podía ser enajenado súbitamente, porque estaba inmerso en una serie de acuerdos locales que antecedían más de un siglo a la llegada del ferrocarril. En 1889, Santa María Petapa y el pueblo El Barrio de la Soledad firmaron un acuerdo escriturado por el disfrute en mancomunidad de terrenos que fueron donados por Julián Maqueo, dueño de las haciendas del extinto Marquesado del Valle de Oaxaca.<sup>23</sup> En este convenio, los del Barrio pagaban impuesto al pueblo de Petapa por permitir el pastoreo de su ganado en el potrero de Guivisia; posteriormente, se opusieron a la cobranza y también alegaron derecho de mancomunidad sobre este terreno.<sup>24</sup> Según la descripción hecha por Alejandro Prieto, el uso de los potreros y agostaderos era compartido entre la población de estos municipios (también incluidos vecinos de Guichicovi), que tenía instalados ranchos de ganado vacuno y caballar. Los llanos y las lomas eran utilizados por temporadas. Cuando la lluvia era escasa, el ganado se distribuía en los llanos de Boca del Monte, que tiende a inundarse en temporada de lluvias; el ganado era trasladado entonces a la loma de Suchiapa que ofrece terreno más seco y adecuado.<sup>25</sup> La enajenación de este terreno generó conflictos entre los ayuntamientos de Petapa y del Barrio, que reclamaban derechos de propiedad sobre esta superficie, la cual carecía de linderos y de límites jurisdiccionales consistentes.

En 1899, tras presentarse el proyecto de compraventa ante la jefatura política de Juchitán sobre las 600 hectáreas para construir la estación y vías del ferrocarril, el pueblo del Barrio argumentó compartir los

---

23 La autora resalta la importancia de la población afrodescendiente y los pleitos por tierras entre los pueblos de Santa María Petapa, Santo Domingo Petapa y el Barrio de la Soledad. Laura Machuca Gallegos, "Indios y afroestizos ante el problema agrario. La región de los Petapas: siglos XVIII y XIX", Luis Alberto Arrijoa Díaz Viruell y Carlos Sánchez Silva (coords.), *Conflictos por la tierra en Oaxaca. De las reformas borbónicas a la Reforma Agraria*, México: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, El Colegio de Michoacán, 2012.

24 Laura Machuca Gallegos, p. 128.

25 Alejandro Prieto, *Proyectos sobre la colonización del Istmo de Tehuantepec*, p. 44, México: Imp. de I. Cumplido. Calle del Hospital Real 3, 1884.

derechos de posesión de ese terreno y alegó que Santa María Petapa no tenía derechos exclusivos, debido a la mancomunidad existente. Este nuevo contexto reactivó antiguas narrativas, además de que renovó el discurso corporativo de los ayuntamientos. Según la tradición narrada por las autoridades de Petapa, El Barrio de la Soledad surgió del asentamiento de afrodescendientes exesclavos del Marquesado del Valle y población de otras jurisdicciones, quienes a mediados del siglo XVIII lograron separarse de Santa María Petapa, su cabecera jurídica; además, recibieron en donativo tierras pertenecientes al extinto marquesado, por lo que se habían constituido como una república. De esta donación el municipio del Barrio obtuvo su propiedad territorial.<sup>26</sup>

Según el alcalde de Petapa, desde tiempos inmemoriales sus antepasados permitieron a los esclavos que se habían liberado hacer sus siembras “dentro de la línea divisoria de sus propiedades, pero junto a esta para protegerla y guardarla”, y por esa causa los del Barrio continuaban haciendo sus siembras en terrenos pertenecientes a Petapa. El permiso para el “cuidado de las siembras” fue renovado tras el trazo de línea divisoria en 1891 por el jefe político, que apartó una porción de los terrenos “entregándolos al pueblo del Barrio solo para cuidado, vigilancia y conocimiento de los delitos...”,<sup>27</sup> es decir, el cuidado y vigilancia fungían como actos de jurisdicción, mas no de propiedad. A pesar de las presunciones de las autoridades de Petapa –habían extraído del Archivo General de la Nación supuestos títulos primordiales que fueron presentados al jefe político de Juchitán–, las del Barrio habían hecho traslado de su expediente a la Suprema Corte de Justicia del estado de Oaxaca, en donde fue confirmada la mancomunidad relacionada a la escritura pública de 1889. El argumento del presidente municipal de Petapa se centró en demostrar que los terrenos en disputa eran de domi-

---

26 Relativo a la adjudicación de terrenos a favor de la compañía Pearson and Son Limited. AGEO, Gobierno; tierras; dotaciones, restituciones y adjudicaciones. Caja/Leg. 16; Exp. 23. Año 1901.

27 Relativo a la adjudicación....

nio de su corporación, a pesar de que estuvieran dentro de la línea jurisdiccional del municipio vecino.

Al realizarse el proyecto de compraventa, estas corporaciones tuvieron que llegar a un acuerdo, además de que un agente del Gobierno del Estado intercedió en las negociaciones. En enero de 1902 fue aprobado que Santa María Petapa y Barrio de la Soledad cedieran derechos civiles de los terrenos propuestos por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. En ese mismo año se realizaron las escrituras de compraventa entre Pearson and Son Limited, representado por su apoderado Miguel Ángel Huidobro de Azúa; presidente municipal de Petapa, Erasmo C. Hermesdorf; síndico de Petapa, Nemesio Rodríguez; el presidente del Barrio, Benjamín Figueroa; y el síndico del Barrio, Jerónimo Zarate.<sup>28</sup>

Esta compraventa tuvo grandes alcances y generó diferentes problemas. Como menciona Garner, en materia administrativa se había logrado una admirable innovación debido a que una compañía privada participaba con un gobierno nacional como socios equitativos. Asimismo, la intervención de esta compañía en México, por muy efímera que sea, formó parte del proyecto de desarrollo económico y de infraestructura nacional.<sup>29</sup> La importancia de este territorio iba en aumento por la apertura de la línea ferroviaria. Menciona Machuca Gallegos que, tras este contrato de compraventa los pueblos de Santa María Petapa y El Barrio de la Soledad rompieron con la mancomunidad: el pueblo del Barrio acordó no recibir dinero a cambio de tomar los terrenos de Guelaguetza de Abajo; sin embargo, los dos mil pesos mexicanos no fueron recibidos directamente por el pueblo de Petapa.<sup>30</sup> De esta manera, los pueblos del Barrio y Santa María Petapa perdieron el control de esta

---

28 Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca. Testimonio: que contiene el acto celebrado entre los presidentes municipales de los pueblos El Barrio de la Soledad y Santa María Petapa con el gobierno federal. Notario núm. 1 Lic. Rafael María Cano. Instrumento núm. 20. Volumen núm. 3. Oaxaca de Juárez, Oaxaca. Doce de Julio de dos mil dos.

29 Garner, "Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México: 1889:1919".

30 Machuca Gallegos, "Indios y afromestizos ante al problema agrario...", p. 129.

superficie, lo que promovió otra dinámica territorial y relaciones conflictivas con la nueva población que se asentó alrededor de la estación. La llegada de nuevos actores y la apertura de dinámicas comerciales, derivadas del transporte ferroviario, formaron la base social de una nueva entidad municipal.

## LA NUEVA CORPORACIÓN MUNICIPAL

Como se mencionó en el apartado anterior, este terreno entró en un proceso de desvinculación, en el cual las corporaciones agrarias municipales (Santa María Petapa y El Barrio de la Soledad) llegaron a un acuerdo para poder vender. La compraventa fue un éxito celebrado por el gobierno federal y por la empresa inglesa, por lo que procedieron a levantar el plano que delimitó la superficie de 600 hectáreas; no obstante, las decisiones políticas que optimizaron la comunicación entre las dos costas no contemplaron el reacomodo de los poderes locales, debido a que segmentaron los terrenos comunales y transformaron los límites administrativos de las antiguas corporaciones municipales, quienes, desde décadas atrás, fueron despojadas de sus tierras para dar paso a las plantaciones y estaciones del ferrocarril.

Una nueva municipalidad forjada junto al acero ferroviario surgió de la fragmentación de este territorio. La importancia estratégica de este municipio radicó en que mantuvo el control sobre un amplio radio jurisdiccional, por lo que las antiguas corporaciones locales necesitaron reconfigurar sus límites jurisdiccionales, difusos debido a las expropiaciones, denuncias de baldíos y trazo de líneas férreas que excluyeron a los municipios indígenas de la administración de la población recién llegada.<sup>31</sup>

---

31 Odile Hoffmann es otra autora que destaca el conflicto por límites territoriales y administrativos que remontan al siglo XVIII, estos surgidos por un reclamo de tierras entre pueblos que correspondían a diferentes administraciones jurídicas, por un lado, a la alcaldía mayor de Cosamaloapan, y por otro, a la de Villa Alta. En el siglo XIX esto generó el conflicto entre el ayuntamiento de Playa Vicente, Ver., y la

La intervención de empresas extranjeras y la desigualdad en el acceso a los recursos causaron que la ruta interoceánica se convirtiera en una franja de tensión que carecía de administración judicial inmediata y del control policiaco municipal. Durante la etapa final de la reconstrucción del ferrocarril, la empresa inglesa recibió atentados y sabotajes en sus instalaciones, debido al rechazo de la población a la imposición del sistema ferroviario que promovió el despojo y la explotación de recursos forestales. Entre estos atentados se encontraban el descarrilamiento de trenes, el incendio de leñas y el robo de durmientes. Estos conflictos surgieron a lo largo de las vías férreas, desde Salina Cruz hasta la estación de Palomares, en los distritos de Tehuantepec y Juchitán.<sup>32</sup>

Asimismo, la explotación laboral provocó la inconformidad de los trabajadores de Rincón Antonio, quienes en 1903 se declararon en huelga, junto con los fogoneros de Coatzacoalcos, en rechazo al aumento de horas de trabajo y a la disminución del salario.<sup>33</sup> Los directores de esta empresa, por ser aliados del gobierno porfirista, tuvieron ciertas ventajas, pues podían negociar con los jefes políticos e imponer a sus propias autoridades locales.<sup>34</sup>

Las empresas extranjeras solicitaron la erección de ayuntamientos y de nuevos municipios, lo que dio origen a un “pueblo de compañía”.<sup>35</sup>

---

comunidad de Xochiapa, Ver., así como el problema de límites entre el estado de Veracruz con el de Oaxaca (Odile Hoffmann, “Lugares de fronteras. Lecturas de un conflicto territorial en el sur de Veracruz”, Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, p. 186, México: Publicaciones de la Casa Chata, 2009.

32 Coronado Malagón, “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo”, pp. 233-234.

33 Mauricio Sedano Ortega, “Los trabajadores del Ferrocarril de Tehuantepec y la huelga “olvidada” de Rincón Antonio (1903)”. *Secuencia*, 96 (2016): 157.

34 Por ejemplo, a inicios del periodo revolucionario, el gobierno federal logró mantener el control de la vía del ferrocarril, pues los jefes políticos impusieron al alcalde municipal de Matías Romero, lugar en donde estuvo preso el maderista José F. Gómez, quien a finales de 1911 se dirigía a la Ciudad de México a través del ferrocarril (Víctor de la Cruz, “La rebelión de los juchitecos y uno de sus líderes: Che Gómez”, *Historias*, 17 (2019): 68.

35 Por ejemplo, en el caso de la fábrica textil de Santa Rosa, en el Valle de Orizaba, la compañía CIVSA gestionó la fundación de un nuevo municipio, a la vez que man-

Las viviendas de los trabajadores, los gastos de servicios públicos, como alumbrado, trazo de calles, oficinas y escuelas, corrían por cuenta de dicha empresa. La administración pública y la organización política en poblaciones surgidas por el modelo de poblamiento industrial dependieron de las empresas extranjeras, las cuales cobraban cuotas excesivas a los trabajadores para el sostenimiento del hospital y derecho a vivienda. Por lo tanto, el gobierno federal no tuvo el control directo sobre el reordenamiento poblacional, porque los nuevos asentamientos habían surgido en propiedad de la empresa ferroviaria, quien se hizo cargo de la política y de la administración local.

Desde 1902 la población comenzó a distribuirse alrededor de la estación de Rincón Antonio, sitio al que fueron trasladados los talleres, oficinas, hospital y almacén general, por considerarse la parte “sana” del Istmo. Se construyeron casas para los mecánicos, chalets y clubes para los inversionistas y jefes; el interés de la empresa inglesa era retener mano de obra que atendiera las necesidades del flujo comercial y diera mantenimiento a las vías.<sup>36</sup> En esta parte del Istmo, el ferrocarril tenía que sortear ríos y lomas, fue necesario entonces que la población se desempeñara en las reparaciones y en la reconstrucción de los puentes Tolosa, Chascalapa y Sarabia, entre otros; nació así un nuevo asentamiento, conformado por trabajadores y comerciantes provenientes de Asia, Europa, Medio Oriente y de la república mexicana, que se dedicaban al abasto de maderas para los durmientes y al reclutamiento de mano de obra para el ferrocarril.

El apoderado de la compañía, James Neill Galbraith, y el jefe de sección Alfonso Labastida, ambos con residencia en Rincón Antonio Nuevo, buscaron la manera de controlar este territorio a través de autoridades municipales. La estación de Rincón Antonio se conformó en

---

tuvo el control del ayuntamiento (Bernardo García Díaz, *Un pueblo sindical de la Revolución, Santa Rosa, Veracruz*, p. 43, México: Universidad Veracruzana, 2024).

36 Sedano Ortega, “Los trabajadores del Ferrocarril de Tehuantepec y la huelga “olvidada” de Rincón Antonio (1903)”, p. 149.

uno de los núcleos urbanos más importantes al lado de la vía, por su comercio y telégrafo, por lo que consideraban tener su ayuntamiento. En 1903 extendieron la solicitud al gobierno del estado, a través del jefe político de Juchitán, Antonio Osorio, para que se le diera la categoría de agencia municipal al asentamiento que se estaba formando en la estación. La gestión para la erección de autoridades municipales demoró tres años aproximadamente. Esta población se había distribuido dentro de las 600 hectáreas y en la ranchería de Rincón Antonio Viejo, que era terreno comunal de Santa María Petapa.<sup>37</sup>

Como contraparte a la solicitud realizada por los administradores del ferrocarril, José Inés Rodríguez y socios, vecinos de Petapa, también solicitaron a la jefatura política que Rincón Antonio Viejo, que se encontraba contiguo a la estación del ferrocarril (Rincón Antonio Nuevo), se erigiera en agencia municipal, adscrita a Petapa, posiblemente para resguardar el terreno dentro de la jurisdicción de este municipio y evitar que parte de sus terrenos comunales se encontraran en otra jurisdicción. El terreno de la empresa y las tierras comunales de Petapa estaban divididas por la línea trazada por Pearson and Son Limited, límites que posteriormente pondrán en disputa a las corporaciones municipales. Por otro lado, los administradores de la empresa ferroviaria argumentaron que Rincón Antonio Nuevo contaba con los recursos para ejercer actos de jurisdicción. En acuerdo con el jefe político de Juchitán, Fernando de Gyves, consideraron que a Rincón Antonio Nuevo no le correspondía elevarse a la categoría de agencia municipal, sino a la de “pueblo”, con su propia municipalidad por el número de habitantes (Rincón Antonio Nuevo sumaba 922), de acuerdo con la Ley de Ayuntamientos del 27 de noviembre de 1889, expedida por el Congreso del Estado de Oaxaca. Para proceder a la solicitud, el gerente general de la empresa ferrocarrilera, J. N. Galbraith,

---

37 En 1908, Nemesio Rodríguez solicitó la adjudicación de un terreno de 70 hectáreas en Rincón Antonio Viejo, a lo que Santa María Petapa no puso oposición, pero sí se opuso la población de Rincón Antonio Nuevo-Matías Romero, quienes se quejaban de carecer de fundo legal por lo que consideraban la adjudicación a Nemesio como irregular (Machuca Gallegos, “Indios y afromestizos ante el problema agrario...”, p. 133).

en 1906, extendió la escritura de donación de un lote del terreno “para el establecimiento de las oficinas, escuelas, cárceles, etc., de la mera entidad municipal”.<sup>38</sup> Esta manzana de terreno dio origen al casco urbano de Rincón Antonio Nuevo, el cual se encontraba dentro de las 600 hectáreas. La ley definió a los ayuntamientos como “corporaciones locales pura y exclusivamente administrativas”,<sup>39</sup> por lo que suprimió sus facultades para constituirse como autoridades agrarias, aunque podían contar con fondos municipales y bienes del común.<sup>40</sup> A través de la corporación municipal se amplió el control sobre la población asentada en las estaciones y plantaciones, espacios que no habían sido administrados por otros ayuntamientos.

Ese mismo año fue publicado el decreto en donde se erigió “en pueblo la ranchería de Rincón Antonio Nuevo”, con el nombre de Matías Romero, el cual tuvo un radio jurisdiccional que se extendió sobre terrenos comunales de Santa María Petapa y El Barrio de la Soledad, entre ellos la ranchería de Rincón Antonio Viejo y las agrupaciones denominadas Las Flores, Guelavego, Septuni-Grande, Las Arenas, Paso Guayabo y Barrancones.<sup>41</sup> Los límites fueron modificados a principios de la década del noventa del siglo pasado. Entre las funciones municipales se encontraba tomar un censo anual, organizar las oficinas del Registro Civil y elaborar un plan de arbitrios para el cobro de impuestos.

En 1920, el ayuntamiento llegó a acuerdos con el Gobierno del Estado para delimitar su jurisdicción. Este último buscaba garantizar el

---

38 Erección de agencia municipal y cambio de estatus a municipio. AGEO, Gobierno, Congreso del Estado, Erección de municipios y/o cambio de estatus, Caja/leg. 601, Exp. 01, año 1904.

39 Ley de ayuntamientos del 27 de noviembre de 1889 expedida por el Congreso del Estado de Oaxaca.

40 Se propuso una multiplicidad de comunidades agrupadas bajo el ejido, lo que conllevó al desplazamiento de territorios comunales por nuevas figuras legales subordinadas a la administración federal y no a la municipal (Léonard y Velázquez, “El reparto agrario y el fraccionamiento de los territorios comunitarios”, p. 401).

41 Solicitud presentada ante el gobernador del estado para cambio de agencia municipal a ayuntamiento. AGEO, Gobierno, Congreso del Estado, Erección de municipios y cambio de estatus, caja 695, exp. 3, año 1920).

control judicial sobre la población asentada en las plantaciones y estaciones del ferrocarril, cuando el primero obtenía el derecho a cobrar arbitrios en un amplio territorio. La Ley del Municipio Libre (art. 115 constitucional) promovió la autonomía de los municipios para el manejo de su hacienda y definió sus estructuras territoriales, que recaían administrativamente sobre rancherías, ejidos y agencias municipales. Sus potestades se reducían a la administración pública y judicial dentro de su radio jurisdiccional, en el sentido que se facultó a la tesorería municipal suministrar recursos al juzgado auxiliar. Las plantaciones La Crosse, Jumiapapa, Hacienda de El Corte, Ubero, y demás inmediatas, quedaron sujetas a este municipio, por lo que esta corporación estuvo autorizada para nombrar subregidores, tenientes de justicia y agentes de policía rural.<sup>42</sup> Posteriormente, en 1940, se reconoció al núcleo de Estación Ferroviaria Tolosa la categoría política de congregación y la administración de agencia municipal, adscrita al municipio de Matías Romero.<sup>43</sup> Por lo tanto, esta corporación municipal también se extendió en un territorio que formó parte del municipio de Guichicovi, lo que provocó que una porción de este municipio quedara separada.<sup>44</sup> La erección de Rincón Antonio Nuevo como municipio fue estratégica, porque procuró la consolidación del control judicial a nivel local; asimismo, este ayuntamiento tuvo presencia en el territorio por medio de la realización de obras públicas, mantenimiento de calles, alumbrado, oficinas municipales y de vigilancia.

La llegada del ferrocarril no solo tuvo repercusiones en el ámbito urbano, tuvo alcances también en lo geopolítico, porque se generaron cambios en la jerarquía territorial, con el surgimiento de una nueva cor-

---

42 Relativo a que se solucione la situación política de unos terrenos de la plantación “La Crosse”. AGEO, Histórico 1, Asuntos agrarios, II, caja 16, exp. 4, año 1920.

43 Se reconoce a la estación ferroviaria de Tolosa la categoría de congregación (agencia municipal) adscrita al municipio de Matías Romero del distrito de Juchitán. AGEO, Gobierno, Congreso del Estado, Erección de municipios y cambio de estatus, caja 704, exp.2, año 1940.

44 Escalona Lüttig, “San Juan Guichicovi: cambios socioeconómicos a finales del siglo XIX en una comunidad mixe del Istmo oaxaqueño”, p. 270.

poración municipal que desplazó en importancia a las poblaciones de El Barrio de la Soledad, Guichicovi, Santo Domingo y Santa María Petapa. A pesar del declive de las actividades ferrocarrileras, de la cancelación del contrato en 1917 y de la disminución de la importancia de la ruta comercial del Istmo de Tehuantepec, por la construcción del canal de Panamá, esta cabecera continuó su urbanización y no dejó de ser un enclave estratégico. El incremento de la actividad ganadera, la llegada de diferentes empresas estatales y la nueva ruta transístmica desplazaron la utilidad del sistema ferroviario; sin embargo, los problemas agrarios y administrativos no concluyeron debido a que los proyectos de reivindicación del territorio promovidos por los gobiernos posrevolucionarios impulsaron una ola de conflictos presentes hasta la actualidad, como se verá en el siguiente apartado.

## EL REPARTO AGRARIO

Después del periodo revolucionario, el ayuntamiento de Matías Romero ejerció el resguardo de los terrenos de la compañía ferroviaria, y posteriormente, a través del ejido, buscó tener certeza de su fundo legal. En otros municipios, como en el caso de San Andrés Tuxtla, el ayuntamiento mantuvo el control sobre los trámites de dotación y una injerencia en la organización de los comités.<sup>45</sup> En Juchitán las autoridades no tuvieron interés de que sus tierras comunales fueran reconocidas por la reforma agraria, debido a que la injerencia de instancias agrarias federales podía fisurar la autoridad de su ayuntamiento, que controlaba el reparto de tierras.<sup>46</sup> En la segunda mitad del siglo xx, el ayuntamiento de Matías Romero garantizó la colonización en terrenos nacionales y en ejidos recién dotados. Como se observa en la tabla 1, en esta parte del Istmo los ejidos fueron otorgados entre 1927 a 1985, y gran parte de su

45 Léonard y Velázquez, "El reparto agrario y el fraccionamiento de los territorios comunitarios", p. 404.

46 Michel, "Los territorios de la reforma agraria", p. 475.

extensión fue obtenida de las empresas extranjeras.<sup>47</sup> En los ejemplos que se presentan a continuación se puede observar que, el ayuntamiento ha reivindicado su autoridad sobre los terrenos en disputa, sin embargo, la ejecución de planos resolutivos de titulación de bienes comunales y la tensión entre corporaciones generaron inconsistencias en el trazo de las fronteras agrarias, las cuales no han podido ser corregidas.

TABLA 1. Ejidos del municipio de Matías Romero Avendaño, Oaxaca, 2025

AÑO DE LA DOTACIÓN	NOMBRE DEL EJIDO	SUPERFICIE ACTUAL DEL NÚCLEO AGRARIO (HECTÁREAS)	EMPRESA AFECTADA
1927	Matías Romero/ Rincón Antonio	2,876.88	3,000 hectáreas tomadas de la Sociedad Agrícola del Barrio y 160 hectáreas de las 600 hectáreas de la empresa ferrocarrilera
1936	Palomares	4,144.365889	Primera dotación de terrenos nacionales expropiados a The Real State Company of Mexico
1937	Tolosa/Tolosita	2,097.408123	Dotación de terrenos nacionales expropiados a la Real State Co., Mexican Land Securities Co. y la Hacienda de Juimapa
1938	Bixidú/Francisco Javier Jasso	2,604.473014	Dotación de terrenos nacionales expropiados a Mexican Land Securities Co.
1955	Übero	3,080.231757	Dotación de terrenos nacionales

47 Según el Padrón e Historial de Núcleos Agrarios (Phina) el municipio en la actualidad tiene jurisdicción sobre 21 ejidos. El ejido Matías Romero cuenta con 207 ejidatarios. Asimismo, el municipio tiene jurisdicción en dos colonias agrícolas y un rancho. Su territorio administrativo colinda con el estado de Veracruz y con los municipios oaxaqueños de Santa María Petapa, El Barrio de la Soledad y Santa María Chimalapa.

## CONTIENDAS POR LA FRONTERA AGRARIA

(continúa Tabla 1)

AÑO DE LA DOTACIÓN	NOMBRE DEL EJIDO	SUPERFICIE ACTUAL DEL NÚCLEO AGRARIO (HECTÁREAS)	EMPRESA AFECTADA
1960	Palo Grande/ Estación Donají	3,896.02	Dotación tomada del predio Palo Grande propiedad de Juan Coronel Farjas Moratto y Real State Co.
1961	San Gabriel	1,434.94	Dotación tomada de la fracción 30 de la antigua hacienda de La Puerta, propiedad del señor José Tobillón Tabche
1961	Juno	889.210926	Dotación de terrenos de la nación tomados del predio Sarabia Block 2
1963	La Victoria	1,857.867098	Dotación de terrenos de la nación tomados de los predios Tutla y Sarabia
1963	La Cumbre	825.749864	Dotación de terrenos tomados del rancho La Puerta y otros particulares
1964	San Jacinto Chilalteca	1,172.98	Dotación de terrenos de la nación tomados de los predios Tutla y Sarabia
1965	Los Ángeles	3,512.770506	Dotación de tierras tomadas del predio Pimentel propiedad de la Fraccionadora y Colonizadora del Istmo y de The Real State Co.
1968	Paso de las Maravillas	832.841483	Creada en terrenos de la nación

(concluye Tabla 1)

AÑO DE LA DOTACIÓN	NOMBRE DEL EJIDO	SUPERFICIE ACTUAL DEL NÚCLEO AGRARIO (HECTÁREAS)	EMPRESA AFECTADA
1969	San Juan del Río	2,277.605005	Dotación de terrenos de la nación tomados de los predios Tutla y Sarabia
1969	San Pedro Evangelista	772.144239	Dotación de terrenos de la nación tomados de los predios Tutla y Sarabia
1970	Tierra Nueva	1,085.071991	
1970	Lázaro Cárdenas	842.204918	
1975	Nuevo Progreso	2,651.874359	Dotación de terrenos de la nación
1984	Seis de enero	134.191798	Dotación de terrenos de la nación tomados de los predios Tutla y Sarabia
1985	Profesor Otilio Montaña	2,853.34	

FUENTE: Phina, Regiduría y Departamento de Desarrollo Económico y Ordenamiento Territorial (Matías Romero Avendaño, Oaxaca).

En 1920, el municipio de Matías Romero no tenía un patrimonio territorial ni la certeza jurídica de su fundo legal, los trabajadores no gozaban de propiedad privada ni de propiedad social, debido a que rentaban casas y cuartos a la empresa ferroviaria; el monto era descontado de su salario. Pagaban seis pesos por la renta de un cuarto, y de 12 a 25 pesos por la renta de una casa.<sup>48</sup> La cabecera municipal estaba asentada den-

48 En 1927, Ferrocarriles Nacionales de México dio en arrendamiento un aproximado de 42 casas habitación, 18 terrenos para comercio, un terreno para restaurante y habitación, tres abarroteras, tres para cajones de ropa, dos terrenos para comercio

tro de las 600 hectáreas compradas a los pueblos de Santa María Petapa y El Barrio de la Soledad. En 1920 el presidente municipal J. Ruiz hizo la solicitud para que el pueblo de Matías Romero fuese elevado a la categoría de ciudad; resaltó su importancia como “centro obrero cosmopolita” por “sus vías de comunicación ferrocarrilera, telegráfica y telefónica”,<sup>49</sup> con el objetivo de poner en la mira del gobernador y de las autoridades agrarias la necesidad de dotar de tierras a la población. Las autoridades municipales de Matías Romero señalaban que su población no tenía fundo legal, el cual estaba respaldado por la Ley Agraria.

Organizaciones agrarias vecinas intentaron reivindicar sus derechos sobre la tierra, lo que ocasionó una competencia por el control de terrenos próximos a la estación del ferrocarril. En 1922 empleados del municipio El Barrio de la Soledad iniciaron la repartición de solares en la quinta sección de los terrenos de la compañía ferroviaria, la cual correspondió a la primera zona inmediata a las vías. En un escrito al gobernador del estado, el presidente del Barrio argumentó que, en la jurisdicción de Matías Romero, existía una porción de terreno que pertenecía en propiedad a su municipio, por lo que procedieron como autoridades agrarias a repartir solares a los vecinos que se dirigían formalmente a su ayuntamiento a solicitar tierras.

El presidente municipal de Matías Romero, B. Galva, mandó a encarcelar a los empleados del Barrio y argumentó que esa sección pertenecía a la jurisdicción de su municipio y que ahí no se encontraba ningún terreno perteneciente a El Barrio de la Soledad. Además, un vecino (“agitador y enemigo”) de la quinta sección difundió amenazas entre los pobladores que se dirigieran a las autoridades barriales a solicitar solares, lo que causó el desconocimiento de las autoridades del ayuntamiento afectado. El presidente municipal de Matías Romero señaló que el presi-

---

y habitación, dos para estudios fotográficos, un salón cinematográfico, un comercio con farmacia. AGEO, Gobierno, Comunicaciones y Transportes, Líneas Férreas, Concesiones y Contratos, Caja 377, Exp, 14, año 1927.

49 Solicitud de categoría de ciudad. AGEO, Gobierno, Congreso del Estado, erección de municipios y/o cambio de estatus, caja 695, Exp. 3, año 1920.

dente de El Barrio de la Soledad se entrometió en una jurisdicción a la que no pertenecía, lo que causó el menosprecio a la autonomía municipal; también reivindicó que la quinta sección (barrio Juárez) formaba parte del fundo legal de la “población de Rincón Antonio”, de acuerdo con la ley del 6 de enero robustecida en el artículo 27 constitucional, la cual señala que cada pueblo y ranchería tenía derecho al fundo legal y ejido.<sup>50</sup>

El presidente de Matías Romero reiteró que esta sección estaba bajo el mando de su municipio, por lo que el ayuntamiento como autoridad ha “delineado sus calles a pedimento de los pobladores entre los que se han venido repartiendo lotes de terreno para ubicar su casa”.<sup>51</sup> Antes de la primera dotación del ejido, el ayuntamiento de Matías Romero asumió la autoridad sobre la expansión urbana de la cabecera, justificó el dominio útil sobre los terrenos de la quinta sección que se encontraban dentro de las 600 hectáreas, los cuales fueron considerados como bienes y propiedad de la nación. En respuesta a las autoridades de Matías Romero, el presidente del Barrio informó al gobernador del estado que se llevó a cabo el marcado de la brecha que delimitaba los términos jurisdiccionales con los de Matías Romero, para contrarrestar su ensanchamiento.<sup>52</sup> Esta brecha no detuvo el proceso de expansión urbana de la estación de Rincón Antonio-Matías Romero; la población buscó la forma de obtener el dominio directo de este terreno, correspondiente al Barrio Juárez, quinta sección. La población organizó su Comité Particular Administrativo Agrario para poder empadronarse y obtener en condición de ejido esta sección y otros terrenos que quedarían sujetos en lo administrativo y judicial a su municipio.<sup>53</sup>

---

50 Queja del Barrio por repartición de terrenos en Matías Romero. AGEO. Histórico 1, Asuntos Agrarios, II, Leg. 16, exp. 6, 1922.

51 Queja del Barrio... AGEO. Histórico 1, Asuntos Agrarios, II, Leg. 16, exp. 6, 1922.

52 “... la que partirá desde el punto que el arroyo de Barrancones cruza con la línea del terreno de la Compañía Agrícola El Barrio, siguiendo en línea recta hacia Oriente, hasta llegar al puente en que el arroyo Las Arenas desemboca en río Grande de Almoloya, y de este lugar siguiente en línea recta hacia el norte hasta tocar con la línea que viene del Ocotón, perteneciente a la misma compañía”. AGEO. Histórico 1, Asuntos Agrarios, Serie II, Caja/Leg. 16, exp. 6, 1922.

53 El presidente del Comité Particular Administrativo Agrario fue Ildefonso G. Cartas en 1928.

En 1923 la población se dirigió a las autoridades agrarias federales para obtener la resolución presidencial, la cual tenía carácter de inapelable, así esperaban obtener la certeza jurídica del fundo legal de la ciudad y de colonias anexas. En 1927 obtuvieron la dotación del ejido Matías Romero: fueron tomadas de la Compañía Agrícola El Barrio 3 000 hectáreas y de la compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec 160 hectáreas, estas últimas formaban parte de las 600 hectáreas vendidas al gobierno federal en 1902.<sup>54</sup> Las compañías afectadas se opusieron a esta dotación, sin embargo, no pudieron revertir el mandato presidencial. Posteriormente, en 1933 la Comisión Nacional Agraria ordenó reubicar la extensión del ejido Matías Romero para respetar patios y terrenos de vía del ferrocarril.

Tras esta dotación hubo incertidumbre en algunos vecinos, debido a que la Compañía Agrícola El Barrio (con sede en la estación Almoloya) se dirigió al Departamento Agrario solicitando se les devolvieran las 3 000 hectáreas afectadas; también se negó a reconocer a los habitantes del pueblo de Matías Romero como propietarios, por lo que continuó “limpiando brechas o linderos”.<sup>55</sup> En la respuesta al juicio de amparo solicitado por la Compañía Agrícola, el presidente municipal de Matías Romero denunció que esta había cometido actos en contra de las autoridades agrarias y en contra de su ayuntamiento, al invadir su jurisdicción y destruir las mojoneras construidas por el primer ingeniero de la Comisión Nacional Agraria. El comisariado ejidal de Matías Romero nunca desconoció al ayuntamiento como autoridad administrativa y judicial, los conflictos con las corporaciones agrarias vecinas fueron llevadas a cabo por ambas instituciones locales. Las afectaciones a

---

54 Eudocio Ramírez y Manuel Ballesteros Rojo. “Danzas y andanzas agrarias de Matías Romero”, Víctor Martín Cérbulo Pérez (coord.), *¿No oyes pitar el tren? Un acercamiento a la historia y la cultura de Matías Romero Avendaño, Oaxaca*, p. 72, México: Conaculta, Gobierno del Estado de Oaxaca, H. Ayuntamiento de Matías Romero Avendaño, 2006.

55 Relativo al expediente del ejido del pueblo de Matías Romero. AGEO. Histórico 1. Asuntos agrarios. Serie II. Caja/Leg. 8. Exp. 16. Año 1928.

la propiedad del ejido fueron tomadas en cuenta como transgresiones a la autoridad municipal.

Para 1945 el ayuntamiento y los ejidatarios de Matías Romero continuaban con denuncias a la Compañía Agrícola El Barrio, los socios de esta última, año con año, intentaban recobrar el territorio que les fue afectado. En un comunicado al gobernador del estado mencionaron que 60 hombres con armas de fuego atravesaron el Barrio Juárez y se presentaron en la congregación de Las Flores, perteneciente al ejido, exigiendo a los habitantes que pasaran a pagar a la estación de Almoloya (sede administrativa de esta compañía) el alquiler de las tierras que usufructuaban, porque la compañía no reconocía ningún derecho a los ejidatarios. El agente de policía de la congregación de Las Flores y los ejidatarios acudieron a las oficinas del ayuntamiento de Matías Romero a solicitar el amparo de la justicia, demandaron en el tribunal agrario:

... dicha agrupación causó mucha sorpresa a los vecinos del lugar, aun cuando recorrieron solamente unas cuantas casas que quedan a la orilla y en la parte sur de esta ranchería, haciendo cobros por el terreno solar de sembraduría y por el pastoreo de los animales de los vecinos a quienes visitaron, por haberse encontrado dentro del límite que reclaman ser propietarios.<sup>56</sup>

Por lo tanto, el ayuntamiento respaldó la queja de los ejidatarios, debido a que personal ajeno a su mando policiaco intervino en su jurisdicción. El deslinde de brechas y el cobro de alquileres por tierras desafiaban a las autoridades municipales de Matías Romero, porque agentes no adscritos a su municipio tomaban decisiones sobre el manejo de recursos; además, estos grupos similares a las guardias blancas amedrentaban a la población exigiendo cuotas indebidas.

---

56 Conflicto de ejidatarios de Matías Romero con la Sociedad Cooperativa Agrícola de El Barrio. AGEO. Histórico 1. Asuntos Agrarios. Serie X. Caja/Leg. 25. Exp. 5. Año 1939.

Para la década de los cincuenta se fundaron nuevos asentamientos dentro del terreno perteneciente a la empresa estatal, debido al incremento de las familias; estas fueron las colonias urbanas: Oaxaqueña, Llano Xochiapa, Robles Poniente, Pueblo Nuevo, Hidalgo y Triángulo de Rincón Viejo, que fueron ocupadas por el Comité de Vecinos Ferrocarrileros.<sup>57</sup> En 1955, la Secretaría de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa autorizó la enajenación de 2 606 190 hectáreas, superficie en donde se encuentran las colonias mencionadas. Posteriormente, en 1976, fueron desincorporados 72 620.17 metros cuadrados de Ferrocarriles Nacionales de México, ocupados por trabajadores del ferrocarril, superficie que corresponde actualmente a las colonias Pueblo Nuevo y Robles Poniente.<sup>58</sup>

En la década de los sesenta, durante la presidencia de Díaz Ordaz, fueron resueltas la mayor parte de las solicitudes de titulación en el distrito de Juchitán, debido a la tensión entre diferentes organizaciones agrarias que activaron una serie de mecanismos clientelares y de alianzas políticas; también surgieron organizaciones en oposición al partido político dominante. En el caso de la titulación de bienes comunales de Santa María y de San Miguel Chimalapa, ambos de Oaxaca, en 1967, se generaron conflictos, porque en sus tierras tituladas incluyeron ejidos del municipio chiapaneco de Cintlalapa. Este conflicto agrario se transformó en décadas posteriores en una controversia por límites comunes entre los estados de Oaxaca y de Chiapas;<sup>59</sup> esta titulación también afectó a la jurisdicción de Matías Romero.<sup>60</sup>

---

57 Ramírez y Ballesteros Rojo, "Danzas y andanzas agrarias de Matías Romero", p. 74.

58 Ramírez y Ballesteros Rojo, p. 76.

59 Mario Arturo Coutiño Farrera, "El conflicto agrario en los límites de Chiapas y Oaxaca: su trasfondo político", Thomas A. Lee Whiting, Víctor Manuel Esponda Jimeno, Davide Domenici y Carlos Uriel del Carpio Penagos (coords.), *Medioambiente, antropología, historia y poder regional en el occidente de Chiapas y el Istmo de Tehuantepec*, p. 351, México: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, 2009.

60 En 2023 el ayuntamiento de Matías Romero solicitó la intervención de la Comisión de Gobernación y Asuntos Agrarios del estado de Oaxaca, para la corrección de las cartas topográficas del INEGI e INE, y para que se respete la jurisdicción acordada en 2003, que tomaba como demarcación los límites de las propiedades de la colonia Cuahté-

En 1967 fueron titulados también los terrenos de la Comunidad Agraria de Santa María Petapa, lo que provocó problemas con el ejido y con el municipio de Matías Romero. Los conflictos entre ejidatarios de Matías Romero y los comuneros vecinos se manifestaron tras la ejecución del deslinde topográfico de la comunidad de Petapa, en 1997. Los ejidatarios solicitaron la protección de la justicia federal y señalaron que la ejecución del plano presidencial no excluyó las 125 hectáreas destinadas a la zona urbana del ejido Matías Romero, de tal forma que la comunidad agraria de Santa María Petapa no ha reconocido las afectaciones. En su amparo argumentó que parte del área urbana que está dentro de la jurisdicción del municipio de Matías Romero pertenece en propiedad a la comunidad agraria de Petapa. Estos últimos mencionaron que sus terrenos comunales se encuentran sobre la calle 1º. de Mayo de la colonia Barrio Nuevo, calle Cuauhtémoc de la colonia San Bartolo y los terrenos que colindan en línea paralela con la carretera transístmica y colonia Barrio Juárez Norte.<sup>61</sup> De esta forma, el comisariado ejidal y el ayuntamiento de Matías Romero se siguen manifestando en contra de la comunidad agraria de Petapa debido al apoderamiento de terrenos pertenecientes al fundo legal de la ciudad y al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

## COMENTARIOS FINALES

La apertura de la ruta ferroviaria en el Istmo de Tehuantepec permitió la expansión de empresas agrícolas, activó la compraventa de terrenos comunales y la denuncia de baldíos; esto incrementó el valor de los terrenos próximos a las vías del ferrocarril y ocasionó una ruptura en

---

noc (Comisión de Gobernación y Asuntos Agrarios. Límites municipales Matías Romero Avendaño y Santa María Chimalapa. Solicitud, Pruebas y Acta de Sesión Extraordinaria del H. Ayuntamiento del Municipio de Matías Romero Avendaño, 2022-2024, celebrada el 25 de mayo de 2023. Regiduría y Departamento de Desarrollo Económico y Ordenamiento Territorial, Matías Romero Avendaño, Oaxaca).

61 Recurso de revisión interpuesto por el ejido Matías Romero el 30 de octubre de 2018. Comunicado mediante oficio CCJ/ST/3987/2018. Regiduría y Departamento de Desarrollo Económico y Ordenamiento Territorial, Matías Romero Avendaño, Oaxaca.

las estructuras territoriales heredadas de la época virreinal. La llegada de empresas extranjeras y las nuevas actividades laborales fomentaron la colonización de territorios que no habían sido explotados de forma intensiva por los antiguos cabildos indígenas. A finales del siglo XIX y a principios del siguiente, el territorio ferroviario se convirtió en una franja de tensión, debido a la segmentación de terrenos comunales, despojos y exclusión de autoridades indígenas. El proyecto de modernización de la vía ferroviaria se impuso sobre las costumbres con las cuales los pobladores acordaban el uso compartido de terrenos y de explotación de maderas.

Con la llegada del ferrocarril nacional de Tehuantepec, incrementó el valor comercial e importancia estratégica del terreno donde se estableció la estación de Rincón Antonio, territorio que adquirió importancia a lo largo del siglo XX, por el crecimiento demográfico derivado de las actividades y servicios comerciales centralizados en la cabecera municipal. La población de Rincón Antonio estaba conformada por migrantes provenientes de otras partes de la república mexicana y del extranjero, quienes lograron mantener un control administrativo sobre el territorio ferroviario a través del ayuntamiento; asimismo, los vecinos de esta población lograron adquirir lotes urbanos por medio de la dotación de ejido y de la expropiación a la compañía ferroviaria. La erección del ayuntamiento de Matías Romero garantizó la administración del área urbana, distribuida en las 600 hectáreas compradas al gobierno federal en 1902; también afianzó la jurisdicción judicial sobre la población asentada en las estaciones del ferrocarril, colonias agrícolas y ejidos. De tal forma, el crecimiento de la mancha urbana y colonización del territorio municipal dependieron de la expropiación hecha a la empresa ferroviaria, de la disposición de terrenos nacionales y de la dotación de ejidos.

Con la reforma agraria posrevolucionaria, el gobierno federal buscó construir una forma de ciudadanía donde surgiera una nueva relación entre comunidad agraria y presidente, por lo que inhibió anti-

guas prerrogativas que permitían a los ayuntamientos constituirse como autoridades agrarias. La erección de nuevas autoridades agrarias que, a nivel local, funcionaran sin intervención de los ayuntamientos, permitió que corporaciones constituidas por ejidatarios ejercieran el dominio sobre determinados terrenos, los cuales fueron obtenidos a través de expropiaciones a plantaciones y compañías.

La reforma agraria permitió a la población ferrocarrilera obtener terrenos para vivienda, al mismo tiempo, las autoridades municipales pudieron colonizar el territorio dentro de su radio jurisdiccional. El ayuntamiento de Matías Romero no se constituyó como autoridad agraria, sin embargo, se manifestó como perjudicado frente a las afectaciones a su jurisdicción. El reparto agrario y la distribución de terrenos entre colonos permitieron nuevos asentamientos urbanos, en los cuales el ayuntamiento ejerció autoridad a través del catastro, policía y obras públicas

Después del periodo revolucionario la población de Matías Romero logró asociarse a través del sindicato ferrocarrilero y de su ayuntamiento; también organizó su comité agrario para obtener la certeza jurídica de su territorio. Los pueblos de la compañía se organizaron en pueblos obreros y de sindicato. Los sindicatos, junto con los ayuntamientos, mejoraron las condiciones locales respecto a la educación, salud y deporte; de tal forma, la población ferrocarrilera se organizó en un bloque gremial y asumió la tutela política de su municipio, la cual en décadas anteriores dependió de las decisiones de la empresa extranjera en correspondencia a los intereses del régimen porfirista.

Durante la década de los setenta concluyó el proyecto cardenista de reparto agrario gracias al cual los campesinos habían logrado el estatus de comunero o ejidatario;<sup>62</sup> no obstante, el crecimiento poblacional provocó que la explotación agrícola con base en el ejido fuera insos-

---

62 Michel, "Los territorios de la reforma agraria", p. 486.

tenible, lo que conllevó a la migración de población laboralmente activa a los centros productivos ubicados en otras regiones y en el extranjero.

Desde 2009 se constituyó la primera comisión de límites entre las corporaciones municipales y autoridades del gobierno del estado de Oaxaca. Sin embargo, la resolución del conflicto se ha prolongado, no se ha definido la competencia de los tribunales agrarios y judiciales, ya que el carácter contencioso del problema involucra a corporaciones municipales, a ejidos, a comunidades, a autoridades estatales y agrarias federales. El ayuntamiento de Matías Romero Avendaño denuncia que hay una sobreposición de derechos que afecta a sus límites jurisdiccionales. Esto ocasiona que el mercado y palacio municipal de este municipio se encuentren dentro de la poligonal envolvente de la comunidad de Santa María Petapa, esta sobreposición afecta a las agencias Barrancones, Las Flores, Rincón Viejo y Guelavego, también adscritas al municipio de Matías Romero Avendaño.<sup>63</sup>

Por lo tanto, el reparto agrario, en esta parte del Istmo de Tehuantepec, fue un proceso que, en más de medio siglo, desestructuró el régimen de las plantaciones agroexportadoras para dar paso a la propiedad social. Estos ejidos formaron parte del radio jurisdiccional del municipio de Matías Romero, por lo que el ayuntamiento, como agente jurisdiccional, ha tenido un papel importante en la defensa de la autonomía territorial.

## BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR SÁNCHEZ, Martín y Leopoldo Alafita Méndez. "El Istmo veracruzano: notas para una historia de la construcción de una región". *Anuario X* (1995): 67-86.

CORONADO MALAGÓN, Marcela. "Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo". Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie

---

63 Ramírez y Ballesteros Rojo, "Danzas y andanzas agrarias de Matías Romero", p. 79.

- France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 221-264. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- COUTIÑO FARRERA, Mario Arturo. “El conflicto agrario en los límites de Chiapas y Oaxaca: su trasfondo político”. Thomas A. Lee Whiting, Víctor Manuel Esponda Jimeno, Davide Domenici y Carlos Uriel del Carpio Penagos, *Medioambiente, antropología, historia y poder regional en el occidente de Chiapas y el Istmo de Tehuantepec*, pp. 347-376. México: Tuxtla Gutiérrez: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, 2009.
- CÉRBULO PÉREZ, Víctor Martín. “La fundación de Matías Romero, Oaxaca, localidad ferrocarrilera del Istmo mexicano”. *¿No oyes pitar el tren? Un acercamiento a la historia y la cultura de Matías Romero Avendaño, Oaxaca*, pp. 9-28. Oaxaca de Juárez: Conaculta, Estado de Oaxaca, H. Ayuntamiento Constitucional de Matías Romero Avendaño, 2006.
- DE LA CRUZ, Víctor. “La rebelión de los juchitecos y uno de sus líderes: Che Gómez”. *Historias*, 17 (2019): 57-72.
- ESCALONA LÜTTIG, Huemac. “San Juan Guichicovi: cambios socioeconómicos a finales del siglo XIX en una comunidad mixe del Istmo oaxaqueño”. Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 265-290. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- FANDOS, Cecilia Alejandra. “El ferrocarril central norte en Argentina, sección San Miguel de Tucumán-San José de Metán (Salta), 1880-1885”. *América Latina en la historia* (2011): 247-269.
- GARCÍA DÍAZ, Bernardo. *Un pueblo sindical de la Revolución, Santa Rosa, Veracruz*. Xalapa: Universidad Veracruzana, 2024.
- GARNER, Paul. “Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México: 1889-1919”. *Estudios de historia moderna y contemporánea de México* (2005): 145-165.

- GARNER, Paul. "Weetman Pearson y las relaciones anglo-mexicanas, 1889-1919". Will Fowler y Marcela Terrazas y Basante, *Diplomacia, negocios y política. Ensayos sobre la relación entre México y el Reino Unido en el siglo XIX*, pp. 299-320. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2018.
- HOFFMANN, Odile. "Lugares de fronteras. Lecturas de un conflicto territorial en el sur de Veracruz". Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 165-216. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- LÉONARD, Eric y Emilia Velázquez. "El reparto agrario y el fraccionamiento de los territorios comunitarios". Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 399-454. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- MACHUCA GALLEGOS, Laura. "Indios y fromestizos ante el problema agrario. La región de Los Petapas: siglos XVIII y XIX". Luis Alberto Arrijo Díaz Viruell y Carlos Sánchez Silva, *Conflictos por la tierra en Oaxaca. De las reformas borbónicas a la reforma agraria*, pp. 113-136. México: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, El Colegio de Michoacán, 2012.
- MICHEL, Aurelia. "Los territorios de la reforma agraria". Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie France Prevot-Shapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, pp. 455-500. México: Ediciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- PRIETO, Alejandro. *Proyectos sobre la colonización del Istmo de Tehuantepec*. México: Imp. de I. Cumplido. Calle del Hospital Real núm. 3, 1884.
- QUEJADA CAMACHO, Juan Carlos. "Apropiación de tierras baldías en el departamento del valle del Cauca, 1910-1920: una mirada micro". *Historia y Espacio*, 8(39), (2012): 89-119.

- RAMÍREZ, Eudocio y Manuel Ballesteros Rojo. "Danzas y andanzas agrarias de Matías Romero". Víctor Martín Cébulo Pérez, *¿No oyes pitar el tren? Un acercamiento a la historia y la cultura de Matías Romero Avendaño, Oaxaca*, pp. 69-79. Oaxaca de Juárez: Conaculta, Gobierno del Estado de Oaxaca, H. Ayuntamiento de Matías Romero Avendaño, 2006.
- REINA, Leticia. "El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX". *Alquimia*, 65 (2019): 6-27.
- REINA, Leticia. "Sin propiedad comunal pero apropiación del desarrollo económico. Istmo de Tehuantepec, México, siglos XVIII y XIX". *Historias*, 85 (2013): 47-66.
- RODRÍGUEZ BARRAGÁN, Daniel Guillermo. "El impacto de la conectividad por ferrocarril en la configuración territorial de los valles de Durango (1883-1913)". *Sillares*, 1(2), (2022): 104-164.
- RUIZ MEDRANO, Ethelia. "Negociación indígena para conservar tierras. Historia, títulos y mapas, siglos XIX y XX". Ethelia Ruiz Medrano, Claudio Barrera Gutiérrez y Florencio Barrera Gutiérrez, *La lucha por la tierra. Los títulos primordiales y los pueblos de indios en México, siglos XIX y XX*, pp. 19-89. México: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- SAUS, María Alejandra. "Ferrocarril y mercado de tierras. Fugaz expectativa inmobiliaria para el suroeste de la ciudad de Santa Fe (Argentina)". *Cuaderno urbano. Espacio, cultura, sociedad*, 13(13), (2012): 27-46.
- SEDANO ORTEGA, Mauricio. "Los trabajadores del ferrocarril de Tehuantepec y la huelga "olvidada" de Rincón Antonio (1903)". *Secuencia*, 96 (2016): 142-166.
- SUÁREZ ARGÜELLO, Ana Rosa. "Comer, dormir y divertirse en el camino de Tehuantepec entre 1858 y 1860". *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 64 (2016): 116-138.
- VELÁZQUEZ HERNÁNDEZ, Emilia. *Territorios fragmentados: Estado y comunidad indígena en el Istmo veracruzano*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, El Colegio de Michoacán, 2006.

# DINÁMICAS TERRITORIALES Y ACCIÓN COLECTIVA EN EL CORREDOR INTEROCEÁNICO: RESPUESTAS COMUNITARIAS ANTE EL CIIT (2020-2024)<sup>1</sup>

GUALBERTO DÍAZ Y JULIO URBINA

## INTRODUCCIÓN

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC, en el sur de México, se ha convertido en un escenario emblemático de las tensiones entre los megaproyectos de desarrollo impulsados por el Estado y las defensas por el territorio y su tejido sociocultural. Este es el caso de las transformaciones espaciotemporales en los municipios de Matías Romero y San Blas Atempa, Oaxaca; espacios estratégicos en la controversia sobre la implementación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). El megaproyecto, presentado como una iniciativa de desarrollo económico para el sureste mexicano, revela dinámicas de transformación territorial y tensiones con las comunidades locales, que se manifiestan con acciones colectivas para la defensa de sus derechos territoriales frente a las reconfiguraciones espaciales que acompañan este proyecto.

La estructura analítica de este capítulo se organiza en tres ejes interpretativos que permiten una comprensión de las dinámicas socioespaciales del territorio. El primer apartado, “Marco teórico-contextual”, problematiza el CIIT como un dispositivo geopolítico de reconfiguración

---

1 Este trabajo ha sido posible gracias al apoyo del Programa Universitario de Investigación e Incidencia Social sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (PUIIS-CIIT) de la Universidad Veracruzana, que durante un año facilitó los recursos necesarios para la realización del trabajo de campo, así como el acceso a equipo tecnológico y al valioso acompañamiento de su equipo humano. Queremos dejar un especial agradecimiento de la doctora Emilia Velázquez del CIESAS-Golfo por sus valiosas recomendaciones para la elaboración de este capítulo.

territorial, fundamentándose en conceptualizaciones críticas como la acumulación por despojo,<sup>2</sup> la criminalización de la protesta<sup>3</sup> y las geografías de resistencia.<sup>4</sup> Se desarrolla una reflexión que mira el territorio como en un campo de disputa, donde convergen las racionalidades del capital globales y las estrategias de resistencias locales. El segundo eje, “Acción colectiva en el cinturón mexicano”, examina bajo la teoría de los movimientos sociales, la organización de la Ucizoni y la APIIDTT, y sus movilizaciones como dispositivos en la defensa territorial. Finalmente, el tercer apartado, “Reflexiones sobre los procesos de lucha”, propone una lectura crítica de las experiencias de resistencia con los debates contemporáneos sobre derechos colectivos, sustentabilidad y democracia participativa. La reflexión final problematiza el modelo de desarrollo implementado por el Estado y los agentes corporativos, visibilizando las tensiones estructurales del capitalismo contemporáneo.

La investigación se sustenta, metodológicamente, en un riguroso trabajo de campo de trece meses (noviembre 2023-diciembre 2024), que integró entrevistas semiestructuradas, observación participante y etnografía audiovisual.<sup>5</sup> Este enfoque metodológico permitió documentar y analizar las experiencias de comunidades que, frente al avance del CIIT, resisten a los procesos de reconfiguración espacial, al tiempo que reivindican su capacidad de agencia y autodeterminación territorial. El capítulo busca contribuir a la comprensión de las dinámicas de resistencia comunitaria y a los debates sobre acción colectiva y territorio.

---

2 David Harvey, *El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión*, pp. 99-129, Buenos Aires: Socialist Register, 2005.

3 Maristella Svampa y Carlos Pandolfi, *Las vías de la criminalización de la protesta en Argentina*, Buenos Aires: OSAL, 2004, pp. 285-96; Yamile Pedraza et al., *Educación ambiental comunitaria*, pp. 7-13, Bogotá: Tecné, Episteme y Didaxis, 2023.

4 Arturo Escobar, *Reinterpretando las civilizaciones: de la crítica a las transiciones*, Santiago Chile: ARQ, 2022, pp. 24-41; Arturo Escobar, “Territorios de diferencia: la ontología política de los “derechos al territorio”, *Cuadernos de Antropología Social*, 25(41), (2015): 25-38; Arturo Escobar, *Sentipensar con la tierra: nuevas lecturas sobre desarrollo, territorio y diferencia*, pp. 67-132, Medellín: UNAULA, 2014.

5 Se utilizaron medios audiovisuales (fotografía y producción de video) como herramientas para describir y analizar cómo las personas perciben y resisten los cambios en su territorio.

## MARCO TEÓRICO-CONTEXTUAL

El CIIT emerge como una iniciativa geoeconómica de significativa relevancia estratégica para México en el contexto geopolítico contemporáneo, cuya configuración trasciende los límites de una intervención infraestructural para configurarse como un dispositivo de reconfiguración territorial con profundas implicaciones socioespaciales. Proyectado como un corredor industrial y logístico que pretende articular los océanos Atlántico y Pacífico, el megaproyecto se presenta como un instrumento de reactivación económica para las regiones del sureste mexicano, revelando simultáneamente complejas dinámicas de transformación espacial vinculadas a intereses de la geopolítica moderna.<sup>6</sup>

Más allá de sus narrativas desarrollistas, el CIIT debe ser comprendido como un constructo geopolítico que redimensiona las relaciones dialécticas entre territorio, poder y formaciones sociales en el Istmo de Tehuantepec, espacio geográfico históricamente caracterizado por su posición geoestratégica y sus múltiples configuraciones territoriales. Las conceptualizaciones de Yves Lacoste<sup>7</sup> y Claude Raffestin<sup>8</sup> se vuelven pertinentes para interpretar la producción social del espacio y las modalidades de control y disputas territoriales, en el contexto de la globalización contemporánea.

Desde la perspectiva de Lacoste, la geopolítica se centra en el ejercicio del poder sobre los territorios y sus poblaciones, una dimensión que se evidencia en el CIIT, al establecer mecanismos de control estatal y corporativo sobre un espacio clave para el comercio global. Para Raffestin la idea del espacio no es solo como soporte físico, sino como

---

6 Apoyándonos de Wallerstein (2005; 2007) puede comprenderse un proceso en el que las dinámicas globales de acumulación capitalista reorganizan territorios. De esta forma, la geopolítica moderna no se limita a las relaciones entre Estados-nación, sino también en cómo las dinámicas económicas y sociales globales configuran relaciones de poder impactando en dinámicas espaciales locales.

7 Yves Lacoste, *La geografía: un arma para la guerra*, pp. 17-21, Barcelona: Anagrama, 1997.

8 Claude Raffestin, *Por una geografía del poder*, México: Colmich, 2013.

constructo social moldeado por relaciones de poder que transforman los territorios, y en el caso del Istmo, ha sido un nodo estratégico para las redes logísticas internacionales. El CIIT no solo materializa las racionalidades del capitalismo global, también genera disputas territoriales que involucran al Estado, a corporaciones transnacionales y comunidades locales. La posición geoestratégica del Istmo, como corredor interoceánico, sitúa a esta región en el centro de las dinámicas globales, donde el megaproyecto busca reposicionar a México en las cadenas de suministro internacionales (Figura 1), al tiempo que redefine dinámicas espaciotemporales en una región de relevancia histórica.<sup>9</sup>

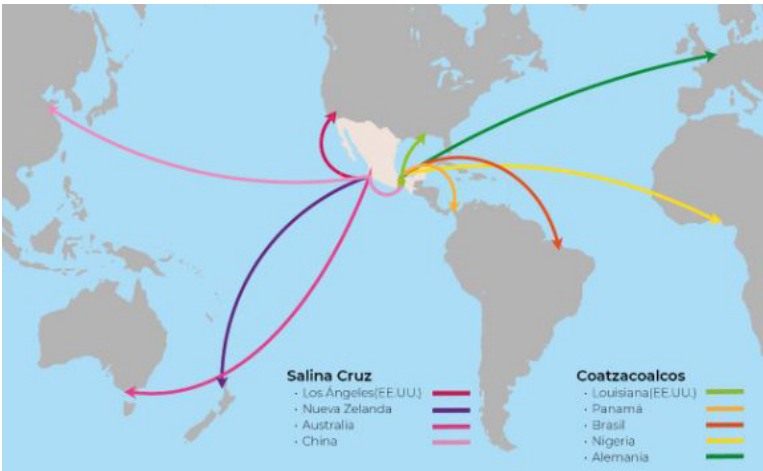


FIGURA 1. Principales rutas comerciales del CIIT.<sup>10</sup>

FUENTE: González (2024).

9 Secretaría de Relaciones Exteriores. Una delegación encabezada por la canciller presenta el Corredor Interoceánico, gob.mx, 7 de junio de 2024. <https://www.gob.mx/sre/es/articulos/una-delegacion-encabezada-por-la-canciller-presenta-el-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec-en-washington-d-c?idiom=es>

10 Arturo González, “Corredor Interoceánico, la gran apuesta de México”, *Urbe y Orbe* (15 de mayo de 2024). <https://urbeyorbe.com/corredor-interoceanico-la-gran-apuesta-de-mexico/>

La propuesta interpretativa de la geografía humana ofrece una comprensión del territorio, no como un espacio físico delimitable, sino como un constructo socialmente producido, atravesado por relaciones de poder, tensiones geopolíticas y estrategias de control que exceden las delimitaciones cartográficas tradicionales. El CIIT se configura como un dispositivo que materializa las racionalidades del capitalismo global, revelando complejos mecanismos de transformación y reconfiguración territorial en el sur mexicano. Desde la perspectiva de Harvey, esto evidencia la acumulación por despojo,<sup>11</sup> entendida como el proceso inherente al capitalismo contemporáneo para la apropiación de recursos, territorios y bienes comunes, a través de mecanismos como la privatización, la desregulación y la expropiación forzada. Tan solo en la actualización de las vías del tren, el CIIT reconfigura territorios para adaptarse a las demandas del comercio internacional y a un modelo de desarrollo que requiere mayor integración de mecanismos y de participación ciudadana para armonizar con las necesidades locales.

Estas dinámicas tienen implicaciones ecológicas y culturales. Las comunidades indígenas y campesinas de la región, cuyas formas de vida están intrínsecamente ligadas al territorio, enfrentan, en algunos casos, claros procesos de reconfiguración que inciden en sus condiciones de vida y en su patrimonio biocultural.<sup>12</sup> En este contexto, las teorías de resistencia territorial, como las propuestas por Arturo Escobar,<sup>13</sup> ofrecen herramientas para entender las estrategias de lucha frente al desarrollo del CIIT. Los territorios en la región no son solo escenarios de intervención, sino también espacios de autonomía y construcción de

---

11 David Harvey, *El "nuevo" imperialismo: acumulación por desposesión*, Buenos Aires: Socialist Register, 2005.

12 El término *patrimonio biocultural* se refiere a la interconexión entre la diversidad biológica y cultural, incluyendo el conocimiento tradicional, las prácticas, las creencias y los recursos biológicos de las comunidades indígenas y locales. Este concepto reconoce que la biodiversidad y la diversidad cultural están intrínsecamente ligadas y se desarrollan dentro de sistemas socioecológicos complejos (IIED, s/f).

13 Arturo Escobar, *Territorios de diferencia: lugar, movimientos, vida, redes*, pp. 45-88, Colombia: Envión, 2010.

alternativas en términos comunitarios. En el Istmo, las comunidades locales despliegan alianzas con movimientos sociales y organizaciones no gubernamentales para confrontar las lógicas extractivistas y de despojo que existen en el contexto del proyecto.

La globalización neoliberal genera uniformidad en los espacios, frente a esto, las comunidades indígenas y campesinas se articulan y reconfiguran la geografía del poder regional, con demandas que se colocan en los debates de sustentabilidad ecológica y el respeto a los derechos humanos. Por ejemplo, para comprender los casos de Matías Romero y Puente Madera, en temas de autonomía y respeto al medio ambiente, es necesario considerar el contexto de un proyecto que interviene en las estructuras materiales y simbólicas que constituyen el sustento vital de las comunidades. Estas demandas son respondidas, en algunos casos, con la criminalización de la protesta social en el Istmo. Svampa<sup>14</sup> sostiene que la criminalización opera mediante la judicialización de las acciones colectivas y la estigmatización de los movimientos sociales, presentándolos como amenazas al orden público y la estabilidad económica (como fue el caso específico de Puente Madera en San Blas Atempa, Oaxaca, que expondremos más adelante). Esta estrategia busca deslegitimar las demandas de las comunidades afectadas y justificar la intervención del aparato estatal.

## ACCIÓN COLECTIVA EN EL CINTURÓN MEXICANO

Los movimientos sociales emergen como resultado de la insatisfacción colectiva, materializándose en la formación de actores colectivos que confrontan desafíos, gestionan recursos y promueven el desarrollo democrático. Estas organizaciones colectivas persiguen la reparación de injusticias, la implementación de políticas públicas o la transfor-

---

14 Maristella Svampa, "Consenso de los *commodities*, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina", *OSAL*, vol. 32 (2012).

mación del sistema gubernamental, aunque constantemente enfrentan el riesgo de ser neutralizadas por el aparato estatal o grupos con intereses particulares. El fortalecimiento democrático se nutre de los movimientos sociales, como el reconocimiento de derechos tanto humanos como no humanos; acción colectiva fundamental que se orienta hacia la preservación de la vida; la resistencia se da contra toda forma de dominación, recuperando saberes ancestrales y el sentido de lo comunitario.<sup>15</sup>

El neoliberalismo intensifica los procesos de acumulación por despojo, facilitando la penetración del capital en espacios y territorios desprovistos, marginados, empobrecidos y desestructurados, los cuales son susceptibles de criminalización si representan algún obstáculo o interés para la circulación del capital. En el contexto latinoamericano, la defensa territorial se ha concentrado recientemente en la oposición a diversos procesos extractivos, incluyendo la actividad minera, la protección ambiental y las disputas por los recursos hídricos.<sup>16</sup> En contraposición a los esquemas estatales y capitalistas de organización social, se destaca la importancia de lo relacional y lo comunal<sup>17</sup> en las luchas populares, como el zapatismo en Chiapas y las comunidades autónomas oaxaqueñas, que buscan alternativas basadas en la lógica comunitaria, la defensa de la vida y los territorios. Los movimientos sociales buscan transformar los territorios en espacios de vida y resistencia frente al modelo de modernidad capitalista.

---

15 Alberto Melucci, *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*, pp. 25-54, México: El Colegio de México, 1999; Charles Tilly y Lesley Wood, *Los movimientos sociales, 1768-2009: desde sus orígenes a Facebook*, México: Grupo Planeta (GBS), 2010; Aníbal Quijan, *Colonialidad del poder, globalización y democracia*, pp. 97-123, México: Utopías Nuestra Bandera, 2001; Sebastián Espinosa, *Identidad y otredad en la teoría decolonial de Aníbal Quijano*, pp. 107-130, Bogotá: Ciencia Política, 2015.

16 Maristella Svampa y Marian Sola, "Modelo minero, resistencias sociales y estilos de desarrollo: los marcos de la discusión en la Argentina", *Ecuador. Debate*, (2010): 1-22

17 Arturo Escobar, *Sentipensar con la tierra: nuevas lecturas sobre desarrollo, territorio y diferencia*, México: Ediciones UNAM, 2014.

La región del Istmo oaxaqueño posee una extensa tradición de resistencia que se remonta a la época de los zapotecas y su oposición a la conquista española, permitiéndoles preservar sus manifestaciones lingüísticas y culturales. De la historia reciente podemos mirar los movimientos sociales en la región del Istmo durante el último medio siglo. La década de 1970 presenció el ascenso de la COCEI al gobierno municipal de Juchitán; posteriormente, en los años ochenta, se constituyó la Ucizoni (Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo de Tehuantepec) en San Juan Guichicovi, organización orientada a confrontar el caciquismo, defender los derechos de los pueblos originarios y oponerse a la implementación de megaproyectos. La década de 1990 fue testigo del movimiento zapatista que vino a revitalizar la lucha indígena a nivel nacional y la Ucizoni participó activamente en la constitución del Consejo Nacional Indígena en 1995.

La Asamblea Popular de los Pueblos de Oaxaca (APPO) emergió en 2006, como resistencia del magisterio disidente frente a las políticas autoritarias del entonces gobernador Ulises Ruíz Ortiz. Si bien el epicentro de la APPO se ubicó en el plantón establecido en el centro de la ciudad de Oaxaca, su influencia se extendió significativamente hacia diversas comunidades del estado. La Sección 22 del magisterio oaxaqueño desempeñó un papel fundamental en este levantamiento popular que desafió al estado mexicano, el cual reprimió mediante la intervención de fuerzas policiales y militares; no obstante, el ideal de autodeterminación de los pueblos había sido sembrado en el Istmo de Tehuantepec.

La retórica neoliberal de extracción y despojo promueve la generación de energías renovables y los instrumentos financieros verdes. Para nuestro caso, las características geográficas de la región istmeña y sus condiciones eólicas resultaron particularmente atractivas para la inversión de capital (Figura 2).

Las manifestaciones de resistencia de las comunidades oaxaqueñas frente a los proyectos eólicos se iniciaron en 2007 con la fundación de la Asamblea de Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y del

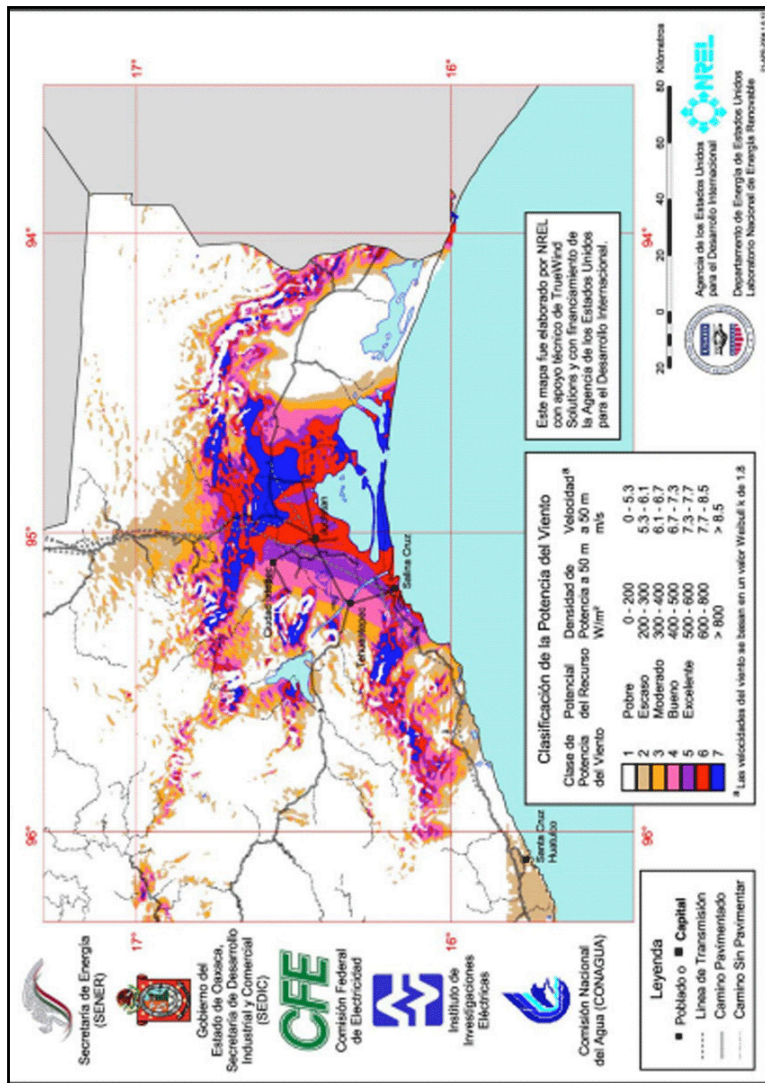


FIGURA 2. Mapa de recursos eólicos. FUENTE: Elliott et al.

Territorio (APIIDTT), organización que surgió para respaldar a las comunidades opuestas a los proyectos eólicos y los procesos de desposesión territorial. Estas organizaciones históricas mencionadas (Figura 3) se articulan actualmente con colectivos locales y redes internacionales en la defensa territorial, y también se enfrentan a organizaciones delictivas, dada la relevancia de la región para el tráfico de estupefacientes y el control de rutas comerciales.

## LA UCIZONI

Desde los años ochenta, la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo se ha destacado como un referente en la defensa de los derechos indígenas en Oaxaca y en México. La organización ha luchado contra el caciquismo, el despojo de tierras y la implementación de megaproyectos que, en nombre del desarrollo, amenazan la cultura y el territorio de los pueblos indígenas. La perseverancia a sus principios originales le ha permitido ser independiente; se ha mantenido como una voz de resistencia en la región, defendiendo la autonomía y los pueblos zapotecas y mixes. En un contexto donde el poder estatal y económico suele absorber o eliminar a los movimientos, la permanencia de esta organización refleja fortaleza ante las presiones externas.

La Ucizoni ha participado activamente en la construcción de un movimiento indígena nacional e internacional. Desde el primer Encuentro Internacional de Pueblos Indígenas, en 1989, hasta su involucramiento en el Congreso Nacional Indígena y la Campaña Continental de los 500 Años de Resistencia, se ha vinculado con movimientos más amplios por la justicia y la autodeterminación de los pueblos indígenas en América Latina, al comprender que la opresión es parte de un sistema colonial y capitalista que afecta a comunidades indígenas en todo el continente. También ha estado en contra de megaproyectos, como el Corredor Transístmico, el Plan Puebla-Panamá y diversos

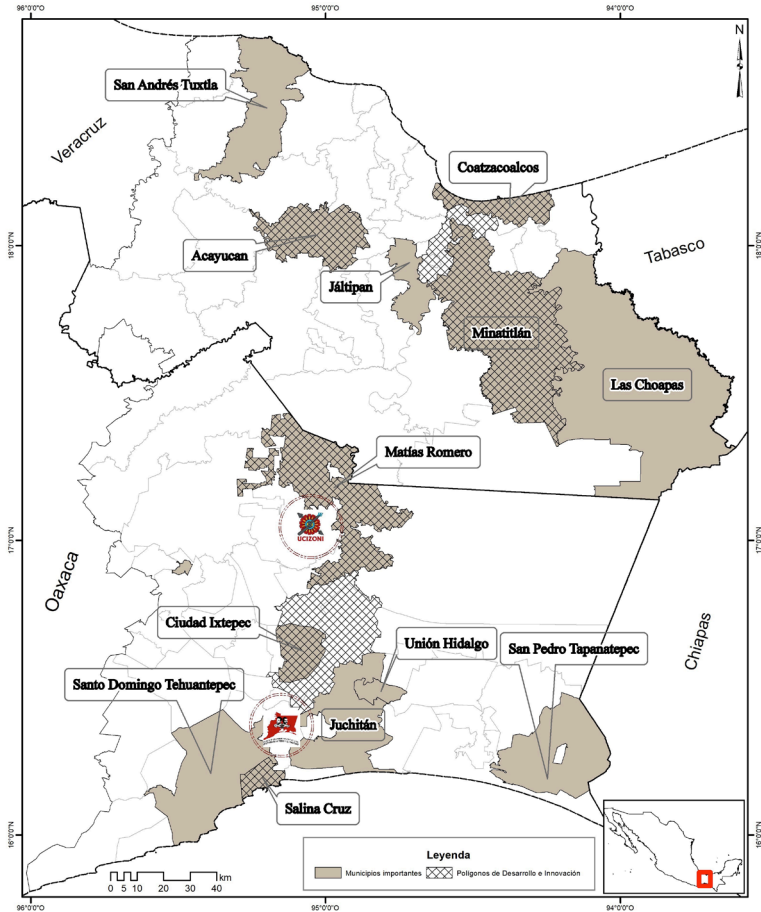


FIGURA 3. Ubicación de la Ucizoni y la APIIDTT en el Istmo.

FUENTE: elaboración propia con base en el AGEM de INEGI (2024) y el PDIT 2020-2024.

proyectos eólicos,<sup>18</sup> iniciativas que fueron presentadas como oportuni-

18 Los parques eólicos en el Istmo comenzaron a desarrollarse en la década de 1990. Esta región es conocida por sus fuertes vientos y un lugar propicio para la generación de energía eólica. Desde entonces, ha habido un crecimiento significativo en la instalación de parques eólicos y en aprovechar el potencial del aire para la generación de energía renovable. La primera central eoloelectrónica en el Istmo de Tehuantepec, y también en México, se instaló en el ejido La Venta, municipio de Juchitán de Zaragoza, Oaxaca, en 1994. Conocida como La Venta I, central que fue equipada con siete aerogeneradores del fabricante danés Vestas.

dades de desarrollo, pero que son vistas por la organización como amenazas al modo de vida y al entorno de los pueblos indígenas, y como proyectos que truncan la posibilidad de futuro en una región marcada por el caciquismo y el desarrollo industrial.

## LA APIIDTT

La Asamblea de Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y del Territorio (APIIDTT) se constituye por organizaciones comunitarias conformadas a su vez por asambleas y autoridades indígenas tradicionales y agrarias; ha promovido la organización y participación civil en el Istmo, particularmente en respuesta a las problemáticas relacionadas con las tarifas de energía eléctrica. Sus orígenes se remontan a 1994, cuando la Comisión Federal de Electricidad (CFE) implementó la primera central eólica del país en La Venta, Juchitán, generando inquietud entre la población local ante la ausencia de procesos consultivos sobre la instalación de infraestructura eólica en sus territorios. La preocupación por las transformaciones territoriales de estos proyectos condujo a la formación de la Asamblea en Defensa de la Tierra y el Territorio de Juchitán, en 2007, organización que posteriormente, en 2009, se constituiría como APIIDTT, con el objetivo de impulsar procesos de participación comunitaria frente al desarrollo del corredor eólico del Istmo de Tehuantepec.<sup>19</sup>

La APIIDTT tiene un papel central en la resistencia frente a la destrucción de ecosistemas de la región, la corrupción y la ruptura del tejido social, provocadas por los parques eólicos privados y la CFE. La organización trabaja desde múltiples dimensiones para fortalecer la autonomía comunitaria. En su núcleo se encuentra la defensa de la tie-

---

19 Rosa Marina Flores Cruz, “El Istmo de Tehuantepec en disputa. El camino de la asamblea de pueblos del Istmo (APIIDTT) frente al expansionismo de las energías renovables”, *Revista Mexicana de Estudios de los Movimientos Sociales*, 4(2), (1 de julio de 2020).

rra y el territorio indígena-agrario, sustentada en procesos democráticos a través de asambleas y el reconocimiento de autoridades tradicionales. Este enfoque busca reconstituir y fortalecer los bienes comunales como base de la identidad colectiva. La resistencia frente a los megaproyectos constituye un eje fundamental, particularmente en la lucha contra las altas tarifas de energía eléctrica.

Esta resistencia civil se fundamenta en el reconocimiento de la energía como derecho humano y promueve modelos de autonomía energética comunitaria. Para dar soporte a estas luchas, se ha conformado un equipo jurídico interdisciplinario que brinda asesoría legal y acompañamiento en materia de derechos humanos. Paralelamente, el Concejo de Mujeres Autónomas articula las perspectivas de género, ofreciendo acompañamiento en casos de violencia y colaborando con iniciativas como @Oaxatrans.

Los procesos productivos se materializan en diversas cooperativas: Lapa Guie (artesanías), la cooperativa Milpa-Salud, y Rusianda (salud natural y tradicional). Estos esfuerzos se complementan con espacios educativos como el centro de capacitación comunitaria, la Escuelita de la Tierra, la Farmacia Viva y la Unidad de Aprendizaje Comunal. Finalmente, la apropiación tecnológica y comunicativa juega un papel estratégico, desarrollándose a través de radios comunitarias y una cooperativa audiovisual que permite amplificar las voces y visiones de la comunidad.<sup>20</sup>

La APIIDTT representa los intereses de las comunidades indígenas binnizá (zapotecas) e ikoots (huaves). Este movimiento analiza las iniciativas de energías renovables que, bajo el paradigma de sustentabilidad y mitigación del cambio climático generan transformaciones significativas en las dinámicas locales. Los efectos se manifiestan en múltiples dimensiones: modificaciones en la configuración territorial y ambiental, reconfiguración de actividades productivas tradicionales, como la

---

20 <https://tierrayterritorio.wordpress.com/quienes-somos/>

pesca y la agricultura, transformación de las relaciones sociales comunitarias y procesos de diferenciación socioeconómica. Adicionalmente, las comunidades señalan limitaciones en los mecanismos de participación en los procesos decisorios y expresan preocupación por las respuestas institucionales ante sus manifestaciones de inconformidad.

A través de mecanismos asamblearios y estrategias jurídicas, la organización contrapone dos visiones antagónicas: por un lado, la perspectiva mercantilista del capitalismo verde y, por otro, una cosmovisión comunitaria centrada en la autonomía y autodeterminación. Como señala Flores (2020), esta lucha territorial trasciende la mera resistencia física para constituirse en una batalla cultural que integra demandas por la autonomía, el reconocimiento identitario y el derecho a la gestión colectiva del territorio.

## REFLEXIONES SOBRE LOS PROCESOS DE LUCHA

El Corredor Interoceánico mexicano representa, históricamente, un espacio vital para las comunidades indígenas y campesinas que lo han habitado y custodiado a través de generaciones. El CIIT, implementado por el gobierno mexicano en 2020, se ha convertido en un punto focal que evidencia las diferentes perspectivas sobre el desarrollo territorial entre las instituciones gubernamentales, el sector empresarial y las comunidades locales. En México, las tensiones sobre la definición y usos del territorio son resultado de la continuidad de prácticas estatales que ignoran la presencia de pueblos originarios, que en este caso visibilizan formas contemporáneas de asimilación, al construir un marco de manejo medioambiental excluyente de sus derechos colectivos y sociales.<sup>21</sup> Este proyecto está orientado a transformar la región en un centro

---

21 Rosember Ariza Santamaría, "Territorios en disputa: tierra, discurso y construcción social del espacio", *Revista Colombiana de Sociología* (2014): 13-16; María Fernanda Paz Salinas, "Luchas en defensa del territorio. Reflexiones desde los conflictos socioambientales en México", *Acta Sociológica*, 73 (2017): 197-219; Tommaso Gra-

logístico de relevancia global, pero ha generado diversas inquietudes por sus implicaciones en las dinámicas territoriales, sociales y culturales de los pueblos de la zona. La gestión territorial, por tanto, se manifiesta no solo como un asunto de política pública y desarrollo económico, sino como un proceso que involucra aspectos de identidad, autodeterminación y sustentabilidad en un contexto de transformaciones históricas significativas. La tabla 1 de las páginas siguientes concentra las principales movilizaciones llevadas a cabo en el Istmo durante los últimos años y que fueron reportadas por algún medio local o nacional.

Las transformaciones territoriales son una constante histórica, particularmente en contextos en los cuales las comunidades indígenas y campesinas han experimentado reconfiguraciones espaciales para dar paso a proyectos de desarrollo, infraestructura o aprovechamiento de recursos naturales. En el caso del CIIT, se observan mecanismos de apropiación territorial como una continuidad con los modelos de reconfiguración espacial capitalista que ha operado durante siglos, y que se manifiesta actualmente en los procesos de reasignación territorial con sus impactos en las dinámicas sociales de las comunidades indígenas y campesinas del Istmo. Como señalan Félix y Pintos, los procesos de acumulación encuentran limitaciones cuando se enfrentan a resistencias que representan desafíos para su expansión.<sup>22</sup> En el contexto del CIIT, varios de estos mecanismos de transformación territorial mantienen su vigencia, manifestándose a través de procesos de reconfiguración espacial legitimados, como presencia militar y limitaciones en la participación comunitaria en los procesos decisorios.

Un mecanismo frecuente de transformación territorial en este contexto ha sido la expropiación legal de tierras. Mediante decretos presidenciales, el gobierno mexicano ha implementado la figura de expropiación

---

vante. "Defendiendo territorio y dignidad", *Espiral. Estudios sobre estado y sociedad*, 25 (2018): 235-240.

22 Tommaso Gravante. "Defendiendo territorio y dignidad".

TABLA 1. Movilizaciones en el CIIT

MUNICIPIO	ORGANIZACIONES	DEMANDAS	TIPO DE MOVILIZACIÓN	RESPUESTA
Salina Cruz (2022-2023)	Petroleros jubilados, comités de defensa de la 4T, Movimiento Unificador de Lucha Triqui (MULU), Movimiento Antorchista, grupo de campesinos	Seguridad en comunidades indígenas, contrataciones a despedidos ICA FLUOR, justicia a feminicidios	Marchas, bloqueos de carreteras que conectan con Salina Cruz, bloqueo de calles	Detenciones, desalojo forzado de bloqueos por parte de grupos armados
Juchitán de Zaragoza, La Ventosa, Puente Madera (2012-2023)	Pobladores de La Ventosa, organizaciones agrarias, COCEI Nueva Generación, Despierta Juchitán, Ucizoni, Asamblea del Istmo de la Tierra y Defensa del Territorio	Destitución de la titular de la Secretaría de Movilidad, problemas de agua potable, audiencia con el gobierno estatal, apoyo de viveres, empleos y medicamentos a población vulnerable, no al despojo de tierras	Bloqueos de las principales carreteras, marchas, plantón en lugares estratégicos y plantones en vías del tren	Desalojo forzado de los bloqueos en las vías del tren por parte del ejército, detención forzada, amenazas
Matías Romero, IDonají, estación de ferrocarril (2012-2023)	Ejidatarios de Palomares, la Ucizoni, habitantes de Toluista, miembros de la caravana para la liberación de presos políticos	Suspensión de los trabajos del CIIT por afectaciones en arroyos, respeto a las comunidades, educación superior, información, justicia ante asesinatos	Marchas, caravanas, bloqueos de carreteras y plantones en vías del tren	Desalojo forzado de los bloqueos en las vías del tren, detención forzada, amenazas

(concluye Tabla 1)

MUNICIPIO	ORGANIZACIONES	DEMANDAS	TIPO DE MOVILIZACIÓN	RESPUESTA
Ciudad Ixtepec (2016-2023)	Movimiento MULT, alumnos de la Escuela Normal Urbana Federal del Istmo (ENUFI), Comité de Defensa del Territorio Ixtepecano	Incumplimiento de acuerdos con el Instituto Estatal de Educación Pública de Oaxaca, paz en la región triqui, justicia para los asesinados, rechazo a la minería	Marchas, bloqueos de carreteras, plantones, toma de caseta	Marchas, desalojo forzado, detenciones forzadas
Santo Domingo Tehuantepec (2010-2023)	Ucizoni, comunidades mixes, zoques y zapotecos, Frente Popular Revolucionario, Regional Indígena en Defensa por la Vida, Ejidos Mixes de Piedra Blanca	Respeto a los pueblos, alto a la represión, persecución y acoso administrativo, justicia por feminicidios, visibilizar el despojo del sur-sureste, derecho a ser informados sobre el CIIT	Marchas y bloqueos de carreteras	Desalojo, amenazas de muerte, intimidaciones, detenciones

FUENTE: elaboración propia a partir de revisión hemerográfica (2018-2024).

por causa de utilidad pública para adquirir los terrenos que conforman la ruta del proyecto. Si bien este procedimiento encuentra justificación legal cuando prevalece el interés público, las comunidades involucradas han manifestado inquietudes sobre la transparencia y equidad del proceso, señalando casos donde las compensaciones no reflejaron el valor real de las tierras y donde los procesos consultivos presentaron limitaciones.

Los procesos de consulta previa, libre e informada, emergen como uno de los aspectos más relevantes en el debate, considerando que las comunidades indígenas cuentan con garantías constitucionales para participar en las decisiones sobre proyectos que inciden en su territorio. La reforma constitucional de 1992, que establece el derecho de los pueblos indígenas a la consulta, presenta desafíos en su implementación integral. Las instituciones gubernamentales han enfatizado la relevancia nacional de las obras y sus potenciales beneficios económicos, pero las comunidades expresan preocupación por las limitaciones en los mecanismos de participación y decisión sobre su patrimonio territorial. Este fue el caso de Puente Madera en San Blas Atempa, Oaxaca:

... No recuerdo bien si en el 2022 o el 2023, el presidente de la república, Andrés Manuel López Obrador, anunció la licitación del Polo de Desarrollo de San Blas Atempa, pues [con eso] nosotros nos sentimos burlados. Con todo lo que hemos platicado con ellos en las mesas de diálogos, el gobierno siguió ofertando las tierras del monte El Pitayal, una noticia que realmente impactó aquí en la comunidad (Comunicación personal con David Salazar, realizada en Puente Madera, Oaxaca, el 23 de abril de 2024).

Otro mecanismo que se ha identificado en el contexto del CIIT es la fragmentación de las comunidades involucradas. En Matías Romero, Oaxaca, se han ofrecido compensaciones económicas a habitantes, como parte del proceso de implementación del proyecto, lo que genera

tensiones internas y afecta la cohesión comunitaria. Estas dinámicas pueden dificultar la organización colectiva y la construcción de consensos en torno a las decisiones que impactan a las comunidades:

Entonces hubo esas amenazas y ese condicionamiento. Dice [dijeron], “se les va a dar 50 mil pesos a cada persona por concepto de los cercados y dense por bien servidos, y ya con eso y ya no digan nada, y si no lo aceptan, también vamos a proceder”. Los compañeros no sabían ni qué hacer, los presionaron psicológicamente y emocionalmente, les dijeron “pues firmenle”. Firmaron un documento y recibieron ese recurso (Comunicación personal con Juana Ramírez, realizada en Matías Romero, Oaxaca, el 25 de abril de 2024).

La fragmentación social también puede observarse en las dinámicas que surgen entre las comunidades y las autoridades. En algunos casos, se han establecido alianzas con líderes o grupos que, ante las promesas de desarrollo económico, han mostrado apoyo al proyecto, lo que ha reconfigurado las formas de organización comunitaria y ha planteado nuevos desafíos para la cohesión de las luchas territoriales. La expropiación legal es un recurso recurrente en este tipo de iniciativas y el desplazamiento –ya sea directo o indirecto– se ha convertido en una característica común en proyectos de gran envergadura como el CIIT.

Estas situaciones trascienden la dimensión económica del territorio. Para muchas comunidades, la tierra representa un medio de subsistencia y un componente central de su identidad cultural, por lo que cualquier desplazamiento implica una pérdida que afecta profundamente su forma de vida, su organización social y sus vínculos con el entorno. Esto llama a reflexionar sobre la importancia de considerar el territorio no solo como un recurso físico, sino un espacio integral donde convergen valores económicos, sociales y culturales.

Colaboradores de la Ucizoni señalan que, al inicio del proyecto, circulaban rumores sobre la llegada de un proyecto ferroviario acompañado

de obras que prometían traer grandes beneficios a las comunidades. Sin embargo, estos comentarios carecían de claridad, ya que no se proporcionaba información oficial ni precisa sobre los detalles del proyecto:

Una de las principales afectaciones que ha generado el Corredor Interoceánico pues es, de entrada, la desinformación; lo otro, la falta de consulta; lo otro, el divisionismo al interior de las comunidades. Ha aumentado la inseguridad en la región. Algo muy importante que decían “este proyecto ya viene acompañado del crimen organizado”. Los grupos delictivos cuando ven que va a haber mucha inversión pues, lo primerito que dicen es “de aquí soy, aquí hay mucho dinero” (Comunicación personal con Juana Ramírez, realizada en Matías Romero, Oaxaca, el 25 de abril de 2024).

El 17 de junio de 2021, al sur del Istmo, se llevó a cabo en San Blas Atempa un panel donde se reflexionó sobre riesgos, peligros y amenazas que los megaproyectos representan para la tierra, el agua y los territorios de los pueblos indígenas habitantes del Istmo de Tehuantepec. El 20 de septiembre de 2021, los integrantes de la APIIDTT anunciaron uno de sus más recientes triunfos legales: un amparo en contra de la construcción, en tierras comunales, del proyecto eólico Gunaa Sicarú, de la empresa francesa EDF.<sup>23</sup> Durante la caravana El Sur Resiste, integrantes de la APIIDTT fueron objeto de intimidación y acoso por parte del Instituto Nacional de Migración, la Guardia Nacional y la Secretaría de la Defensa Nacional.

Un caso importante posterior fue la criminalización de David Hernández Salazar, defensor de derechos humanos e integrante de esta asamblea. Esta persecución se originó por su participación en dos frentes:

---

23 Fernanda Hernández, “Comunidad en Juchitán gana suspensión contra parque eólico de ED”. *Energía Hoy* (20 de septiembre de 2021). <https://energiyahoy.com/2021/09/20/comunidad-en-juchitan-gana-suspension-contra-parque-eolico-de-edf/>

1) la defensa del derecho territorial de la comunidad indígena binnizá de Puente Madera y 2) su oposición a la construcción del Parque Industrial del Polo de Desarrollo para el Bienestar en tierras comunales El Pitayal (Podebis El Pitayal); proyecto que forma parte del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). Al respecto señaló:

Somos en total 17 compañeros que tienen orden de aprehensión por defender el monte El Pitayal. A mí el año pasado me detienen iniciando el año y me trasladan a Tanivet, en la ciudad de Oaxaca, por el delito de quema de vehículos, de incendio y daños a terceros. Ese mismo día me vinculan a proceso y me permiten llevar el juicio en libertad, inician las audiencias y el desahogo de pruebas inicia el 16 de febrero con los testimoniales. Eran 13 testimoniales que no coincidieron en sus declaraciones porque criminalizaron esa lucha y criminalizaron a los 17 compañeros, señalándome a mí como el que incitaba a quemar los carros, señalándome a mí que ordenaba que los matara y, bueno, yo era el principal de lo que estaba sucediendo. Hubo contradicción entre ellos, pero al final de cuentas, sabemos que detrás de todo hay intereses económicos muy grandes, no nada más nacionales sino internacionales, y quizá eso mueva a los gobiernos a manipular un poco lo que es la parte de la fiscalía y a esa parte del Poder Judicial. Tengo una sentencia de 46 años de prisión, una multa de 186 mil pesos y una reparación de daños de 1 millón 100 mil pesos (David Hernández Salazar, entrevista realizada en Puente Madera, mayo de 2024).

El caso de Puente Madera, en San Blas Atempa, Oaxaca, es un ejemplo de las reconfiguraciones espaciales derivadas del CIIT. Esta comunidad, que había sido uno de los últimos bastiones de movilización y oposición significativa frente a la implementación de los parques industriales en la región, mira con resignación cómo las dinámicas territoriales pueden transformarse bajo presiones externas: Puente Madera, finalmente, cedió las tierras de uso común del monte El Pitayal, marcando un cambio clave

en el uso y control del territorio, a cambio del retiro de las órdenes de aprehensión que pesaban sobre algunos de sus integrantes. Este ejemplo de Puente Madera pone de manifiesto los complejos procesos de negociación y ajuste que están moldeando los espacios del Istmo:

Aquí en estas tierras de uso común, que durante muchos años han sido ocupadas por las comunidades indígenas, pues ahora sí ya es un hecho que va el polo de desarrollo de San Blas Atempa. Valoramos la integridad de los 17 compañeros que contaban con órdenes de aprehensión, y por seguridad de ellos y de la comunidad se tomaron acuerdos que van desde la cancelación de las carpetas de investigación y las órdenes de aprehensión, y a cambio nos piden que nosotros desistamos del amparo que habíamos ganado por la vía indígena sobre estas tierras de uso común. Esa fue la condición del gobierno federal para que nosotros cediéramos nuestras tierras para el proyecto del Polo de Desarrollo de San Blas Atempa. Pero también tenemos que señalar que San Blas Atempa es un municipio grande, de 19 mil habitantes, junto con todas sus agencias, y Puente Madera es una comunidad de 700 habitantes, que defendió el derecho sobre las tierras de uso común y que, a nivel regional del Istmo de Tehuantepec, Puente Madera fue la única comunidad de todo el municipio que mostró resistencia en defender sus tierras. Todo eso fue valorado y llegamos a desistir del amparo, y la Marina ya tomó posesión de estas tierras de uso común de San Blas Atempa (David Hernández, entrevista realizada en Puente Madera, diciembre de 2024).

La articulación social se ha caracterizado por la formación de frentes amplios y coaliciones que integran comunidades, organizaciones no gubernamentales y redes nacionales e internacionales, alianzas que han desempeñado un papel clave en la visibilización de los conflictos asociados al CIIT y en el fortalecimiento de la capacidad de incidencia de las comunidades en los espacios de toma de decisiones. Un tema recurrente en el debate sobre el CIIT es el proceso de consulta previa, libre e infor-

mada. Aunque el gobierno federal ha realizado consultas con las comunidades, estas han sido objeto de cuestionamientos en diversos sectores. En particular, se han señalado preocupaciones respecto a la suficiencia y objetividad de dichos procesos. En varios casos, las comunidades han expresado inquietudes sobre la falta de información clara y detallada en torno a los impactos del proyecto, así como sobre la percepción de celeridad en la ejecución de las consultas, lo que ha generado dudas sobre su carácter inclusivo y representativo.

## DINÁMICAS TERRITORIALES DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO

La región de la que tratamos ha sido objeto de múltiples iniciativas gubernamentales que han buscado aprovechar su privilegiada posición geográfica. Esta continuidad histórica refleja tanto la importancia estratégica de la zona como los retos persistentes en su implementación. La aspiración de establecer una conexión interoceánica en el Istmo de Tehuantepec ha constituido un objetivo recurrente en las agendas gubernamentales durante las últimas décadas. Las distintas administraciones han reformulado esta visión bajo diferentes denominaciones, pero manteniendo la esencia del proyecto.

Durante el gobierno de Ernesto Zedillo (1994-2000), se concibió como Corredor Interoceánico, con estudios técnicos elaborados por Ochoa y Asociados, aunque encontró significativa oposición social que limitó su avance. Posteriormente, Vicente Fox (2000-2006) incorporó esta iniciativa al marco más amplio del Plan Puebla Panamá, posteriormente renombrado Proyecto Mesoamérica,<sup>24</sup> extendiendo su alcance a naciones centroamericanas y caribeñas,<sup>25</sup> además de los estados del sur-

---

24 Gualberto Francisco Santiago Navarro, *Istmo de Tehuantepec: desarrollo sustentable ¿Solución a la pobreza y al cambio climático?*, tesis de licenciatura, UNAM, 2020.

25 Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.

sureste mexicano. Las administraciones de Felipe Calderón (2006-2012) y Enrique Peña Nieto (2012-2018) mantuvieron esta visión con propuestas de corredores multimodales y zonas económicas especiales, proyectando inversiones multimillonarias que, sin embargo, no llegaron a materializarse de forma plena. Actualmente, bajo la denominada Cuarta Transformación, primero con Andrés Manuel López Obrador y ahora con Claudia Sheinbaum, se ha retomado la iniciativa como parte de una estrategia integral para impulsar el desarrollo económico del sureste mexicano.

La presente configuración del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) se articula en torno a tres ejes fundamentales: la modernización integral de infraestructura de transporte, contemplando sistemas ferroviarios, portuarios, aeroportuarios y carreteros; el establecimiento estratégico de polos de desarrollo industrial (PDI); y la implementación de proyectos energéticos (Figura 4). Esta ambiciosa reconfiguración territorial genera una serie de tensiones entre distintas visiones de desarrollo y gobernanza.

La intersección entre el diseño institucional del Estado mexicano y la implementación de proyectos de infraestructura de gran envergadura, específicamente el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), evidencia la complejidad inherente a la articulación entre desarrollo económico y transformaciones socioterritoriales en contextos de diversidad cultural y biogeográfica. La instrumentación de estas iniciativas estratégicas se inscribe en un marco político-institucional que se articula mediante una narrativa fundamentada en la transformación nacional y el desarrollo regional.<sup>26</sup>

---

26 Ximena Mejía, 2024. “Claudia Sheinbaum se compromete a consolidar proyecto de la 4T y tren interoceánico”, *Excélsior*. <https://www.excelsior.com.mx/nacional/claudia-sheinbaum-se-compromete-a-consolidar-proyecto-de-la-4t-y-tren-interoceanico/1658788>; Andro Aguilar, 2024. “Se compromete a continuar proyectos de la 4T y abuchean al gobernador Jara”, *Animal Político*. <https://animalpolitico.com/elecciones-2024/presidencia/sheinbaum-continuar-proyectos-amlo-corredor-interoceanico>

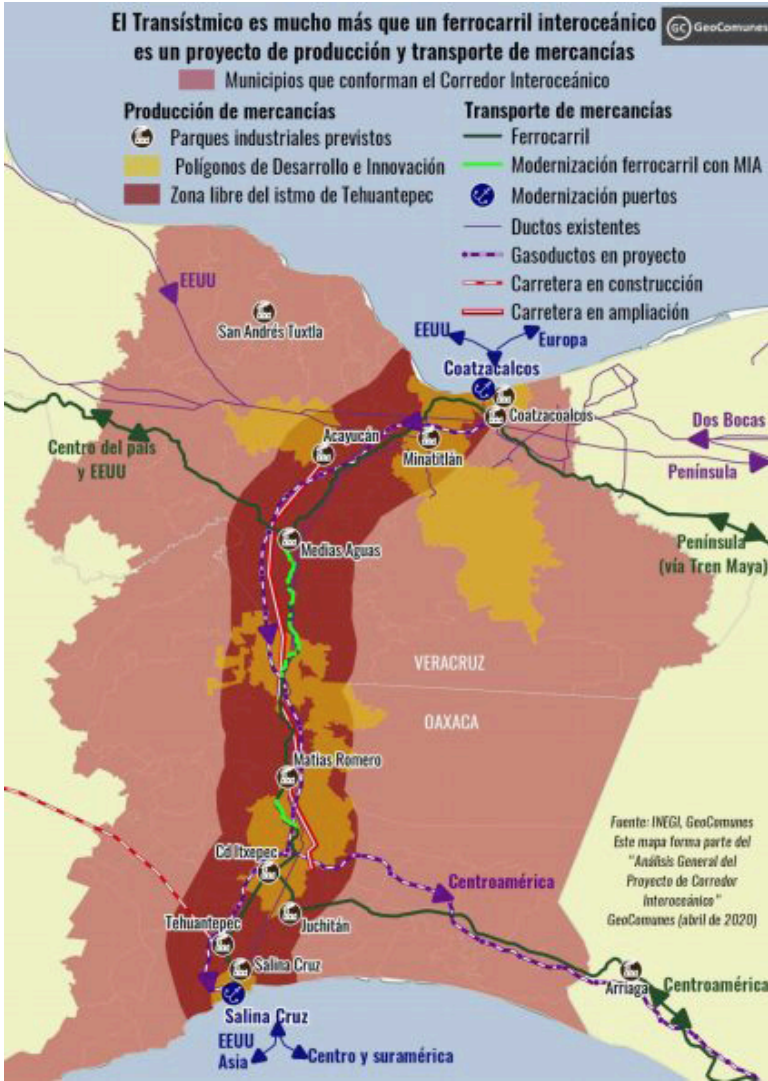


FIGURA 3. Proyecto Transistmo.

FUENTE: Geocomunes, (2020).

Entre los aspectos relevantes que emergen del análisis del CIIT, destaca la reconfiguración territorial que este puede generar para las comunidades de la región istmeña. La implementación de polos de desarrollo industrial, concebidos como catalizadores de oportunidades laborales y

económicas, conlleva procesos de diálogo con los actores locales respecto a los mecanismos de participación en los procesos deliberativos. Diversos actores han analizado los procedimientos consultivos implementados con las comunidades originarias, observando las dinámicas de interacción entre visiones de desarrollo y prácticas de gobernanza territorial.<sup>27</sup> El modelo económico que sustenta el CIIT, orientado hacia la captación de inversión extranjera directa, requiere un análisis multidimensional que considere los mecanismos de integración económica local y las transformaciones en la estructura socioproductiva regional. Paralelamente, la dimensión medioambiental del proyecto introduce variables complejas en términos de transformación ecosistémica, incluyendo modificaciones en la cobertura forestal y dinámicas biogeográficas regionales.<sup>28</sup>

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec representa una iniciativa estratégica con potencial para configurarse como un nodo dinamizador del comercio internacional y del desarrollo regio-

---

27 Diana Manzo, 2023. “Los otros datos de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”, *Pie de Página*. <https://piedepagina.mx/los-otros-datos-de-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec/>; Alejandra Crail, 2024. “El Interoceánico convertirá selvas y bosques en paisaje industrial”, *El Universal*. <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-selvas-bosques-industria/>; Alejandra Crail, 2024b. “Asambleas vacías y firmas falsas: así avalaron el Corredor Interoceánico”, *El Universal*. <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-asi-lo-avalaron/>; Alejandra Crail, 2024c. “Defender la tierra, el delito”, *El Universal*. <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-defender-la-tierra-el-delito/>

28 Diana Manzo, 2023b. “Ecocidio y falta de transparencia en obras del CIIT, denuncian defensores zapotecas”, *Desinformémonos*. <https://desinformemonos.org/ecocidio-y-falta-de-transparencia-en-obras-del-ciit-denuncian-defensores-zapotecas/>; Emilio Godoy, “Corredor Interoceánico: falta de agua y rechazo de las comunidades”, *Los Ángeles Press*, 15 de agosto de 2023. [https://losangelespress.org/noticias/2023/aug/15/corredor-interoceanico-falta-de-agua-y-rechazo-de-las-comunidades-6230.html#google\\_vignette](https://losangelespress.org/noticias/2023/aug/15/corredor-interoceanico-falta-de-agua-y-rechazo-de-las-comunidades-6230.html#google_vignette); Juan Carlos Zavala, “Por el impacto ambiental, comunidad del Istmo de Oaxaca rechaza obra del corredor Interoceánico”, *Oaxaca*, 29 de enero de 2023. [https://oaxaca.eluniversal.com.mx/estatal/por-el-impacto-ambiental-comunidad-del-istmo-de-oaxaca-rechaza-obra-del-corredor#:~:text=Oaxaca%20de%20Ju%C3%A1rez,Tehuantepec%20\(CIIT\)%2C%20Oaxaca](https://oaxaca.eluniversal.com.mx/estatal/por-el-impacto-ambiental-comunidad-del-istmo-de-oaxaca-rechaza-obra-del-corredor#:~:text=Oaxaca%20de%20Ju%C3%A1rez,Tehuantepec%20(CIIT)%2C%20Oaxaca)

nal en el sureste mexicano. Su implementación efectiva podría beneficiarse de la integración de las comunidades locales en los procesos de planeación estratégica, fortaleciendo los mecanismos de gobernanza participativa. La articulación entre el modelo económico propuesto y las economías locales constituye un elemento fundamental para garantizar que los beneficios de la inversión se distribuyan equitativamente en el territorio. Asimismo, la incorporación de criterios de sustentabilidad ambiental en el diseño e implementación del proyecto representa una oportunidad para alinear el desarrollo económico con la preservación del patrimonio biogeográfico regional. La administración actual tiene la oportunidad de consolidar este proyecto estratégico mediante un enfoque que integre consideraciones económicas, sociales y ambientales, en un marco de gobernanza colaborativa y desarrollo inclusivo.

## CONSIDERACIONES FINALES

El análisis presentado a lo largo del capítulo evidencia una línea que pone en tensión las dinámicas entre el desarrollo económico propuesto por el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y la salvaguarda del territorio, como los derechos culturales y sociales de las comunidades locales. El CIIT se proyecta como una iniciativa de gran alcance para impulsar el desarrollo en el sureste mexicano, pero trae consigo procesos de reconfiguración territorial que generan importantes desafíos en términos de cohesión social, preservación cultural y sustentabilidad ambiental. Este panorama destaca la necesidad de reconocer la multiplicidad de perspectivas que coexisten en torno a los megaproyectos de desarrollo, incorporar las nociones de acción colectiva y movimientos sociales para conocer y entender las voces y las preocupaciones de las comunidades, desde las fases iniciales de planificación, para reducir tensiones y fomentar un sentido de pertenencia hacia los proyectos.

La sustentabilidad, entendida como un concepto integral que trasciende la mera dimensión ambiental, abarca también las esferas social y cultural. Es esencial garantizar que los beneficios derivados del desarrollo sean distribuidos de forma equitativa, promoviendo mejoras tangibles en la calidad de vida de todas las comunidades involucradas y evitando concentraciones desproporcionadas de riqueza y poder. El fortalecimiento de la capacidad de agencia comunitaria es otro aspecto prioritario. Las experiencias documentadas muestran que las comunidades del Istmo poseen estructuras de organización sólidas y una notable capacidad de resistencia. Por ello, es fundamental que cuenten con los recursos y el respaldo necesario para ejercer plenamente su autodeterminación. Esto incluye el acceso a información clara y oportuna, así como a herramientas de negociación que les permitan defender sus intereses de manera efectiva.

Asimismo, resulta crucial establecer canales de comunicación confiable y transparente entre los diversos actores implicados: comunidades, autoridades gubernamentales y corporaciones privadas. La creación de espacios de diálogo abierto y participativo puede ser determinante para identificar puntos de convergencia, resolver conflictos y avanzar hacia un desarrollo más inclusivo. Por último, los megaproyectos como el CIIT deben estar sujetos a procesos continuos de monitoreo y evaluación por el gobierno y por las comunidades. La capacidad de identificar impactos no deseados y ajustar estrategias en función de las realidades emergentes, resulta indispensable para garantizar que los objetivos de desarrollo se alineen con los principios de sustentabilidad y equidad social.

El CIIT plantea oportunidades y desafíos para el futuro del Istmo de Tehuantepec, lo que exige un enfoque multidimensional y colaborativo que priorice la justicia social, el respeto a los derechos culturales y la sustentabilidad integral. Con un compromiso genuino con estos principios será posible convertir a la región en un ejemplo de desarrollo inclusivo que responda a las necesidades y aspiraciones del futuro.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, Andro. “Sheinbaum se compromete a continuar proyectos de la 4T y abuchean al gobernador Jara”, *Animal Político*, 2024. [https://animalpolitico.com/elecciones-2024/presidencia/sheinbaum-continuar-proyectos-amlo-corredor-interoceanico#google\\_vignette](https://animalpolitico.com/elecciones-2024/presidencia/sheinbaum-continuar-proyectos-amlo-corredor-interoceanico#google_vignette)
- ARIZA SANTAMARÍA, Rosember. “Territorios en disputa: tierra, discurso y construcción social del espacio”. *Revista Colombiana de Sociología*, 37(2), (2014): 13-16. <https://www.redalyc.org/pdf/5515/551556226002.pdf>
- CRAIL, Alejandra. “Asambleas vacías y firmas falsas: así avalaron el Corredor Interoceánico”, *El Universal*, 2024b. <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-asi-lo-avalaron/>
- CRAIL, Alejandra. “Defender la tierra, el delito”, *El Universal*, 2024c. <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-defender-la-tierra-el-delito/>
- CRAIL, Alejandra. “El Interoceánico convertirá selvas y bosques en paisaje industrial”, *El Universal*, 2024. <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2024/corredor-interoceanico-imposicion-despojo-violencia/corredor-interoceanico-selvas-bosques-industria/>
- ESCOBAR, Arturo. *Sentipensar con la tierra: nuevas lecturas sobre desarrollo, territorio y diferencia*. México: Ediciones UNAUCLA, 2014. [https://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/escpos-unaula/20170802050253/pdf\\_460.pdf](https://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/escpos-unaula/20170802050253/pdf_460.pdf)
- ESCOBAR, Arturo. *Territorios de diferencia: lugar, movimientos, vida, redes*. Bogotá: Universidad de Carolina del Norte, 2010. <https://www.ramwan.net/restrepo/documentos/Territorios.pdf>
- ESCOBAR, Arturo. “Reinterpretando las civilizaciones: de la crítica a las transiciones”. *ARQ*, 111 (2022): 24-41. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8592762>
- ESCOBAR, Arturo. “Territorios de diferencia: la ontología política de los derechos al territorio”. *Cuadernos de Antropología Social*, 25(41), (2015): 25-38.

- ESPINOSA, Sebastián. “Identidad y otredad en la teoría descolonial de Aníbal Quijano”. *Ciencia Política*, 10(20), (2015): 107-30.
- FLORES CRUZ, Rosa Marina. “El Istmo de Tehuantepec en disputa. El camino de la Asamblea de Pueblos del Istmo (APIIDTT) frente al expansionismo de las energías renovables”. *Revista Mexicana de Estudios de los Movimientos Sociales*, 4(2), (2020): 97-120. <https://www.revistamovimientos.mx/ojs/index.php/movimientos/article/view/158/71>
- FÉLIZ, Mariano y Patricia Pintos. “Introducción. Los territorios como campo de disputa”. *Geografía del conflicto: resistencias en territorio de Norteamérica*. Libros de la FaHCE: Universidad Nacional de la Plata, 2021. <https://alterhabitat.org/introduccion-los-territorios-como-campo-de-disputa/>
- GODOY, Emilio. “Corredor Interoceánico: Falta de agua y rechazo de las comunidades”, *Los Ángeles Press*, 2023. [https://losangelespress.org/noticias/2023/ago/15/corredor-interoceanico-falta-de-agua-y-rechazo-de-las-comunidades-6230.html#google\\_vignette](https://losangelespress.org/noticias/2023/ago/15/corredor-interoceanico-falta-de-agua-y-rechazo-de-las-comunidades-6230.html#google_vignette).
- GONZÁLEZ, Arturo. “Corredor Interoceánico, la gran apuesta de México”. *Urbe y Orbe* (15 de mayo de 2024). <https://urbeyorbe.com/corredor-interoceanico-la-gran-apuesta-de-mexico/>
- GRAVANTE, Tommaso, “Defendiendo territorio y dignidad”. *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, 25(71), (2018): 235-40. <https://doi.org/10.32870/espiral.v25i71.5429.g6055>
- HARVEY, David. *El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión*. Socialist Register, 2005: <http://biblioteca.clacso.org.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>
- HARVEY, David. *The New Imperialism*. Reino Unido: Oxford University Press, 2003. <https://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n56/n56a10.pdf>
- HERNÁNDEZ, Fernanda. “Comunidad en Juchitán gana suspensión contra parque eólico de EDF”. *Energía Hoy*, 2021. <https://energiahoy.com/2021/09/20/comunidad-en-juchitan-gana-suspension-contra-parque-eolico-de-edf/>

- LACOSTE, Yves. *La geografía: un arma para la guerra*. Barcelona: Anagrama, 1997. [https://www.anagrama-ed.es/libro/elementos-criticos/la-geografia-un-arma-para-la-guerra/9788433914095/EC\\_9](https://www.anagrama-ed.es/libro/elementos-criticos/la-geografia-un-arma-para-la-guerra/9788433914095/EC_9)
- MANZO, Diana. “Ecocidio y falta de transparencia en obras del CIIT, denuncian defensores zapotecas”. *Desinformémonos*, 2023b.
- MANZO, Diana. “Los otros datos de corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec”. *Pie de Página*, 2023. <https://piedepagina.mx/los-otros-datos-de-corredor-interoceanico-del-Istmo-de-tehuantepec/>
- MEJÍA, Ximena. “Claudia Sheinbaum se compromete a consolidar proyecto de la 4T y tren interoceánico”. *Excélsior*, 21 de junio de 2024. <https://www.excelsior.com.mx/nacional/claudia-sheinbaum-se-compromete-a-consolidar-proyecto-de-la-4t-y-tren-interoceanico/1658788>
- MELUCCI, Alberto. *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. El Colegio de México, 1999. [https://www.ses.unam.mx/docencia/2016II/Melucci1999\\_AccionColectivaVidaCotidianaYDemocracia.pdf](https://www.ses.unam.mx/docencia/2016II/Melucci1999_AccionColectivaVidaCotidianaYDemocracia.pdf)
- NAVARRO SANTIAGO, Francisco Gualberto. “Istmo de Tehuantepec: desarrollo sustentable ¿Solución a la pobreza y al cambio climático?” Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2020. <https://ru.dgb.unam.mx/bitstream/20.500.14330/TES01000806218/3/0806218.pdf>
- PAZ SALINAS, María Fernanda. “Luchas en defensa del territorio. Reflexiones desde los conflictos socioambientales en México”. *Acta Sociológica*, 73, (abril de 2017).
- PEDRAZA JIMÉNEZ, Yamile, Rubinstein Hernández Barbosa y Nilsa Lorena Alvear Narváez. “Educación ambiental comunitaria”. *Tecné, Episteme y Didaxis: TED*, 54 (junio de 2023): 7-13. <http://www.scielo.org.co/pdf/ted/n54/0121-3814-ted-54-7.pdf>
- QUIJANO, Aníbal. “Colonialidad del poder, globalización y democracia”. *Dialnet Utopías, nuestra bandera*, 2001. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2349909>
- RAFFESTIN, Claude y Octavio González. *Por una geografía del poder*. Colmich, 2013. <http://www.libreriacolmich.com/indice/ficha.asp?id=724>

- Secretaría de Relaciones Exteriores. “Una delegación encabezada por la canciller presenta el corredor interoceánico”, gob.mx, 7 de junio de 2024. <https://www.gob.mx/sre/es/articulos/una-delegacion-encabezada-por-la-canciller-presenta-el-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec-en-washington-d-c?idiom=es>
- SVAMPA, Maristella. “Consenso de los commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en américa latina”. *OSAL*, 32 (2012). <https://maristellasvampa.net/archivos/ensayo59.pdf>
- SVAMPA, Maristella y Claudio Pandolfi. “Las vías de la criminalización de la protesta en Argentina”. *OSAL*, 5(4), (2004): 285-96. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/osal/20110307104017/32Svampa.Pandolfi.pdf>
- SVAMPA, Maristella y Marian Sola Álvarez. “Modelo minero, resistencias sociales y estilos de desarrollo: los marcos de la discusión en la Argentina”. *Ecuador. Debate*, 2010. <https://www.maristellasvampa.net/archivos/ensayo49.pdf>
- SWIDERSKA, Krystyna y Alejandro Argumedo. *Biocultural Heritage: Vital for the Wellbeing of Society*. IIED, 2021. <https://www.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/G04151.pdf>
- TILLY, Charles y Lesley J. Wood. *Los movimientos sociales, 1768-2009: desde sus orígenes a Facebook*. Grupo Planeta (GBS), 2010.
- ZAVALA, Juan Carlos. “Por el impacto ambiental, comunidad del Istmo de Oaxaca rechaza obra del corredor interoceánico”. Oaxaca: 29 de enero de 2023. [https://oaxaca.eluniversal.com.mx/estatal/por-el-impacto-ambiental-comunidad-del-istmo-de-oaxaca-rechaza-obra-del-corredor#:~:text=Oaxaca%20de%20Ju%C3%A1rez.,Tehuantepec%20\(CIIT\)%2C%20Oaxaca](https://oaxaca.eluniversal.com.mx/estatal/por-el-impacto-ambiental-comunidad-del-istmo-de-oaxaca-rechaza-obra-del-corredor#:~:text=Oaxaca%20de%20Ju%C3%A1rez.,Tehuantepec%20(CIIT)%2C%20Oaxaca)

# EL PROCESO ELECTORAL 2024: SU EXPRESIÓN EN EL ÁREA DEL CITT

LEOPOLDO ALAFITA MÉNDEZ

## PREÁMBULO

CON LA INTENCIÓN DE CONSTRUIR UN ACERCAMIENTO a la elección del 2 de junio del año 2024, elaboré diversas tentativas con sus correspondientes puntos de partida.<sup>1</sup> En esos experimentos faltaba una idea que redondeara un contexto y permitiera una mejor comprensión de las raíces profundas de donde emergen las diversas situaciones político-electorales de ese momento, pues constituyen los hechos de la elección. De esa manera, cada vez me resultó más clara la importancia de abordar algunos elementos del pasado electoral reciente y su entorno político, ya que permitirían captar aspectos sobresalientes no solo de esa coyuntura específica, sino además de sus antecedentes, los cuales considero sumamente vivos y bastante explicativos del fenómeno electoral.

En 2024 nos hallamos frente a una elección que de alguna manera se remonta a hace veinte años, cuando se volvió más nítida la identificación del movimiento de Morena-obradorismo, y se logró conjugar una continuidad estructurada de un modo más integral; esto es, como una unidad articulada bajo un mismo horizonte político que participó en elecciones a diferentes escalas, ya sea municipales, estatales o federales, hasta la llegada al poder con la elección del presidente Andrés Manuel López Obrador.

De esa manera, el 1 de julio de 2018 fue fecha clave en la que culminó una fase política encabezada por el PRI y el PAN, basada en una

---

1 Hubo bastante influencia teórica de Fabricio Mejía Madrid (2024) con su obra *Memorias del neoliberalismo* para realizar muchas de mis reflexiones.

ideología de derecha con fuertes relaciones clientelares que afianzaban la lealtad partidaria de los votantes.<sup>2</sup> En 2018 se clausura y se abre a la vez una nueva etapa política en el país, caracterizada por un corte con la agenda neoliberal reciente y por un discurso más asociado a un programa de izquierda, reestructurando las preferencias electorales de la sociedad mexicana. En este capítulo ofrezco algunos elementos que nos permitan comprender las elecciones de 2024, específicamente en el Istmo de Tehuantepec.

El movimiento político-electoral de Morena fue diverso desde su construcción como hasta ahora, de amplias y dispares configuraciones histórico-políticas locales; en su integración, su carácter fue complejo debido a la particular composición de sus militantes y a los perfiles económicos, culturales y educativos de la población. Ese conjunto se expresó en distintos momentos, sobre todo por una vía de rostro plebiscitario, pero con distintos contenidos. Una de las más importantes, sin duda, constante y de contexto, consistió en la búsqueda de alternativas por parte de los habitantes de diversas geografías, quienes pugnaban por salir de la situación de aguda crisis del sistema de partidos y de las instituciones electorales, y se sentían defraudados por los gobiernos de todos los colores y su grosera corrupción, con las complicidades del sistema gubernamental institucionalizado en todos los planos y convalidados por el Poder Judicial.

Tal alejamiento de la representatividad, sabida o intuida, y denunciada en repetidas ocasiones, se extendió cada vez más a grandes sectores de la población. Gradual pero también más sistemáticamente, los habitantes del mundo urbano y rural fueron apropiándose de la información que las frecuentes denuncias iban revelando, y los medios de comunicación oficiales, que tanto dinero habían costado a la sociedad, fueron incapaces de administrar o contrarrestar esa mirada crítica. La acumulación del capital crítico de la sociedad mexicana fue de tal

---

2 Véase, <https://portal.amelica.org/ameli/journal/45/4510012/html/>

dimensión que, meses antes de la jornada electoral de 2018, todos los estudios demoscópicos daban una amplia ventaja a favor del movimiento obradorista, y además proyectaban un contundente triunfo electoral. El resultado abrió una nueva realidad electoral que afectó drásticamente la representación social en México, una realidad que no tenía precedentes. La novedad no estriba tanto en la pérdida electoral del régimen priísta y sus anexos panistas y perredistas (en cierto modo era una situación esperada, debido a los factores negativos que iban sumando esos partidos políticos y, sobre todo, a la pérdida de confianza de amplios sectores de la población mexicana de casi todas las regiones de la geografía nacional), sino más bien en la escala del desplome.

Julio de 2018 constituyó el triunfo de la estrategia de un movimiento social que venció electoralmente a los usufructuarios históricos del poder político de cara neoliberal en el país. En esa fecha se eligió un gobierno discrepante de una serie de administraciones gubernamentales posicionadas en lo que se caracterizó (Durand, 1995) como el consenso autoritario, representadas por el Partido Revolucionario Institucional y, de manera conjunta y colaborativa durante las primeras dos décadas del siglo XXI, por el Partido Acción Nacional, cuyos dirigentes se erigieron como defensores y continuadores de casi un siglo de regímenes de privilegios y de usos distorsionados, corporativos, de los trabajadores de las industrias y servicios más importantes como el sindicato de maestros, los trabajadores petroleros, los electricistas, los mineros, los ferrocarrileros, a los que se asignaron las tareas y fueron instrumentalizados para muy diversos fines, en todas las entidades y regiones del país.

En 2018 también se catapultó políticamente al partido (movimiento) Morena. Todo se desarrolló en medio de una crispada lucha para impedir, primero, el arribo de esa fuerza política al poder del gobierno federal personificada por López Obrador, sus seguidores y compañeros de cruzada y, en segundo lugar, para neutralizar o, en todo caso, administrar el disenso y la oposición, empresa esta última que no

es nueva sino centenaria, quizá también aglutinadora; recuérdese, por ejemplo, cómo las actividades contra los comunistas comeniños, opositores de la propiedad privada y que atentan contra la familia cristiana, alinearon y robustecieron todas las esferas del poder.

Frenar el arribo de la izquierda resultó inviable debido a los elevados niveles de desprestigio de la clase política tradicional, percibida como corrupta. La propia crisis que sobrellevaba el régimen se volvió incontenible, provocó el extravío de su discurso, la pérdida de eficacia, la escasa conexión con la población; la falta de apoyo popular lo hizo ver incompetente, algo que agudizaban sus gobiernos y dirigentes, incapaces de plantear rectificaciones constructivas. La percepción del propio declive de su fuerza y organización era un fenómeno conocido interiormente, subjetivo pero comprendido, también de sumo generalizado.

## ENTRAMADO POLÍTICO

Una vez instalado el gobierno morenista, los dirigentes de las fuerzas ahora opositoras se concentraron como antes en obstruir el despliegue de otra forma de ejercer el poder, ahora obstaculizando cualquier acción de obra pública de la nueva administración; no dejaron pasar nada, ya fuera reforma constitucional o leyes secundarias, acciones de gobierno o medidas legales de ejercicios gubernamentales de diversa índole. A la oposición empresarial ya no le bastó el papel de los partidos mermados: para cuidar sus intereses ya no les resultaban útiles el PAN, PRI y PRD, había que desarrollar un programa de oposición total que interfiriera el programa del presidente López Obrador, que truncara su éxito y su ulterior consolidación, que mitigara las pérdidas a un solo sexenio. Los partidos políticos no garantizaban ese propósito porque habían dejado de ser centrales en el control social, misma condición que compartían con los medios de comunicación, sobre todo las televisoras. Ambos, partidos y medios, experimentaban un franco declive y se podría decir que habían sido derrotados en la batalla por la credibilidad. Todo ello se

corroboró en 2018: de modo generalizado en todas las regiones del país, sin excluir al sureste, particularmente a los municipios del Istmo de Tehuantepec, incluidos los del sur de Veracruz y Oaxaca, que son los espacios de estudio de este capítulo.

La crisis de los partidos políticos en México es un fenómeno que viene de lejos y que para 2018 ya se encontraba en una fase tardía. Por ello, el poder económico y los grupos oligárquicos (a los que respondían las fuerzas partidarias) sabían muy bien que, para defender sus múltiples y poderosos intereses, había que “saltarse” las acotadas y desacreditadas reglas del juego de partidos y abrir el frente opositor a todos los agentes del sistema, desplazando de la centralidad política a los vencidos electoralmente y, en su lugar, promover la emergencia de otros actores, como por ejemplo los representantes del sistema electoral, el INE, cuyas cabezas visibles fueron Lorenzo Córdova y Ciro Murayama, quienes en el gobierno de López Obrador agruparon en su entorno a la oposición con un protagonismo mayor que los mismos partidos políticos.

La fortaleza del gobierno de López Obrador, conquistada a medida que fueron desplegándose sus políticas sociales, es un asunto que parece ajeno al objeto de esta reflexión, pero resulta un planteamiento central en la consideración de los acontecimientos electorales del 2024, ya que sostiene gran parte del éxito de esta última elección para las candidaturas de Morena, incluida por supuesto la de la hoy presidenta Claudia Sheinbaum, y está estrechamente relacionada con el giro político que aportó el obradorismo.

Semejante solidez no fue lineal. El gobierno de López Obrador atravesó circunstancias históricas que no fueron menores.<sup>3</sup> La forma de enfrentar la crisis (el trabajo de muchos de los miles de trabajadores de la salud y otros sectores de servidores públicos, el aparato nacional del gobierno y partido, y la voluntad de la mayoría de la población de no

---

3 Véase, *La pandemia*. [https://micrositios.inai.org.mx/conferenciascovid-19tp/?page\\_id=8432](https://micrositios.inai.org.mx/conferenciascovid-19tp/?page_id=8432)

volver atrás, visión que se reforzó cotidianamente en las redes sociales y por los youtubers aliados) influyó en beneficio del prestigio presidencial y el desarrollo de la gobernabilidad, a pesar de los esfuerzos permanentes de los opositores, cuya estrategia, como ya vimos, se enfocó principalmente en descarriar al gobierno en lugar de formular proyectos alternativos, lo que los situó ante los electores como meros agentes reactivos, incapaces de construir una agenda propia.

Así, la elección de 2024, la cual muestra los comportamientos políticos de los habitantes de distintas regiones, ofrece una radiografía de la profundidad de la crisis del sistema de partidos en México.

## LAS CAMPAÑAS

A finales del sexenio pasado, al acercarse los tiempos para renovar al ejecutivo federal, se redoblaron significativamente las operaciones de todo el entramado del organismo electoral y del conjunto de la oposición. Un frente de partidos buscó con gran empeño alterar el orden establecido por la gestión gubernamental morenista y avivar una gran ofensiva en contra del presidente AMLO y los candidatos de su movimiento a nivel nacional y local, como el caso de la candidata para la gobernación de Veracruz, Rocío Nahle. Esta campaña fue denominada, desde los grupos afines a Morena, “guerra sucia”. Los opositores, conscientes de la alta estima que todo ese conjunto de gobernantes y candidatas poseía, y al tanto de que su reconocida estima social estorbaba sus pretensiones electorales, debieron tener claro que no tenían oportunidad alguna de ganar. La tendencia de las encuestas, además, hablaba por sí misma, mostrando un categórico triunfo electoral de Morena. La gran necesidad de proteger sus intereses en juego y recuperar la seguridad de sus privilegios, sin embargo, obligó a los opositores a optar por un tipo de estrategia electoral principalmente confrontacional, buscando deteriorar la posición de alto reconocimiento social de las candidatas Claudia Sheinbaum y, para el caso de Veracruz, Rocío Nahle. Para ello se valieron del entramado de

medios de comunicación tradicionales que, si bien ya no tenían el monopolio informativo de otros tiempos y circunstancias, sí movilizaron recursos humanos y financieros con el fin de construir una narrativa alarmista en torno a los candidatos de la 4T.

La oposición también contemplaba el embate contra todo el proyecto morenista, por ello se tendría que embestir políticamente, además de a la candidata presidencial, a su partido y a todos los cientos de candidatos a diputados y senadores, porque también les interesaba malograr el Plan C, que pretendía mayorías suficientes para modificar la Constitución general del país.

Revisados pormenorizadamente, los resultados electorales del INE y del OPLE arrojan lecturas que permiten ver la diversidad de competidores y las distintas maneras de actuación y comportamientos políticos, porque las pasiones aplicadas en las contiendas son determinantes para reconocer, o no, el juego de la democracia. Sobre todo, en un estado como Veracruz en el que la beligerancia de los políticos está a flor de piel, aunque sus comportamientos y logros son temporales, relativos y se desvanecen con el paso del tiempo. Recuérdese el gran poder de Fidel Herrera<sup>4</sup> cuando ganó la gubernatura, pero solo pudo ganar con un punto de diferencia al candidato Gerardo Buganza de Acción Nacional, a pesar de que Fidel Herrera tejó amplias redes políticas en el estado durante su campaña, y a que Miguel Alemán Velasco parecía tener todas las cartas para jugar electoralmente a favor del PRI (recuérdese que el gobernador en ese momento había ganado con el más amplio margen porcentual, 22 puntos).

Por supuesto que el blanco central de la estrategia opositora local de las elecciones del 2024 –dirigida por panistas y priístas– era la candidata a gobernadora de Morena, contra la cual se activó todo el arsenal que fueron capaces de reunir, municiones de todos calibres: personales,

---

4 [https://www.uv.mx/lapalabrayelhombre/5/contenido/estado\\_sociedad/EyS1/articulo1.html](https://www.uv.mx/lapalabrayelhombre/5/contenido/estado_sociedad/EyS1/articulo1.html); <https://www.jornada.com.mx/2004/10/01/041n1est.php?print-ver=1&fly=>

de procedencia, patrimoniales, aunque sin poderse demostrar situaciones indebidas o fuera de la ley. Esta ofensiva fue de tal magnitud que causó confusión entre un porcentaje clave de dos o tres distritos del centro del estado, en donde se concentraron más esos medios que se prestaron a una construcción artificiosa del perfil de la candidata.

Rocío Nahle fue convertida en la receptora de la campaña negativa que se construyó con los recursos de empresarios y políticos, y hasta de militantes de la derecha furibunda que se manifestó desde semanas antes del inicio formal de las campañas. Ante una ausencia de propuestas, y amparada en una autoridad electoral omisa, la campaña sucia constituyó la mayor estrategia política del frente, atrayendo la atención de los votantes con aseveraciones dudosas, vejatorias o calumniosas.

Veracruz jugaba un papel destacado en el cálculo de los opositores, puesto que, de haber obtenido un buen resultado en la entidad, ello se reflejaría de modo positivo en la contienda electoral nacional y en la composición del Congreso de la Unión. Cuando ganar la presidencia resultó a todas luces algo inalcanzable, las energías se dirigieron a apretar la contienda por los escaños en el Congreso, y en consecuencia la dimensión regional y local tuvo un mayor peso y protagonismo. En territorios como Veracruz, el frente optó por atender a su padrón de voto duro, con la esperanza de proteger sus intereses político-económicos y recuperar el control del Golfo de México, un recurso históricamente usado para negocios no siempre legales. El mayor obstáculo para hacer prosperar ese objetivo era sin duda el prestigio del presidente, por ello se construyó una supuesta relación con el crimen organizado, y se insistió en la narrativa del narcogobierno, que se dirigió también, en segundo plano, contra la doctora Sheinbaum.

Este último argumento conduce, sin duda, a la reflexión de que la elección de 2024 no puede ser analizada como un hecho aislado, sino que hunde sus raíces en experiencias políticas previas, pero sobre todo en dos fenómenos que corrieron de forma paralela: el ascenso del movimiento social de Morena, por un lado, y las carencias y fallas de la opo-

sición, por otro. Nuestra tesis es que una lectura más completa y amplia de los resultados electorales de 2024 debe tomar en cuenta estos antecedentes, y poder relacionarlos de forma directa con las coyunturas del tiempo presente.

El escenario electoral nacional de 2024 integró dos frentes partidarios que mostraron desde el inicio un equipo consolidado: el frente de la oposición integrado por el PRI, PAN y PRD, y Morena y sus aliados: el PT y PVEM. Era una ventaja pertenecer a ese último frente partidario que venía de triunfar en las elecciones de 2018. Contaba con la experiencia de haber gobernado durante cinco años en los que desarrollaron programas sociales y funciones de mando en educación, salud, comunicación, seguridad, obras públicas, etc., que favorecieron relaciones con los más amplios sectores de la población en toda la geografía nacional.

Todas esas funciones de gobierno fueron informadas extensamente a través de canales de comunicación novedosos, que paulatinamente fueron ganando nuevas audiencias hasta constituir verdaderas redes de comunicación horizontales, lo cual contribuyó, no en poco, a consolidar la imagen positiva del presidente y aumentar su aceptación.

En ese contexto, al término de la elección interna por encuesta abierta de Morena, la candidata que se sostuvo en la preferencia preelectoral fue Claudia Sheinbaum,<sup>5</sup> quien gozaba de la confianza de sus correligionarios y que había acumulado un importante capital político gracias a su actuación como jefa de gobierno de la Ciudad de México.

Además de todas esas fortalezas, el frente oficial supo aprovechar el trabajo de base de sus militantes a lo largo de todo el país, que arti-

---

5 Sara Pantoja, “¡Vamos a ganar el 2024!: Claudia Sheinbaum tras ser nombrada candidata presidencial de Morena”, *Proceso*, 6 de septiembre de 2023. <https://www.proceso.com.mx/nacional/2023/9/6/vamos-ganar-el-2024-claudia-sheinbaum-tras-ser-nombrada-candidata-presidencial-de-morena-videos-314353.html>; <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/01/21/politica/morena-nombra-hoy-oficialmente-a-sheinbaum-como-su-candidata-5256>

culó a millones de personas en una multiplicidad de acciones tanto públicas como privadas, de gobiernos estatales, municipales y federales, y que era identificado y reconocido por la población de todos los rincones de México. Hay otros elementos cardinales de la elección de 2024 que no se pueden pasar por alto. Entre ellos la estadística resultante, la geografía política que es muy reveladora de los bastiones y de la distribución de los poderes económicos y políticos, y una revisión de los elementos político-subjetivos que estuvieron presentes de manera decisiva. Aquí nos referimos sobre todo a las estrategias puestas en marcha por la oposición.

Si no perdemos el hilo del argumento de la crisis de los partidos políticos y del sistema electoral (esta última de otra naturaleza, pero complementaria), la cual, como ya vimos, había generado una enorme desconfianza ciudadana en la política y los políticos, situaba a la oposición en una posición realmente difícil para construir candidaturas meritorias. Cuando Xóchilt Gálvez se alzó como la candidata presidencial opositora, algunos de sus propios correligionarios expresaron cierta incredulidad, insinuaron que se trataba de una broma e incluso la consideraron débil para enfrentar a la coalición encabezada por Morena.

Una mirada atenta a las tareas desarrolladas en las campañas electorales por parte de los candidatos y partidos opuestos al régimen muestra que les resultó arduo hilvanar mítines o marchas de manera ordenada y creciente para lograr posicionar a sus candidatos, por más que se ofertaron estímulos para acompañar la contienda, y muchos candidatos francamente optaron por desistir de realizar campañas para solicitar públicamente estos apoyos, concentrando su proselitismo a través de los medios de comunicación.

## LOS RESULTADOS

El triunfo electoral de la doctora Sheinbaum es tan contundente que prácticamente no tuvo cuestionamientos. Algunos exmiembros del PRD

y políticos de otros partidos esgrimieron datos contrarios a los resultados oficiales, pero debido a la nula fiabilidad de sus muestras, incluso resultaron grotescos y atropellados. El triunfo del frente Morena-PT-PVEM fue inobjetable en lo legal y formalmente sancionado.

El triunfo de Rocío Nahle en la gubernatura de Veracruz no tiene tampoco reparos de consideración. Las estadísticas electorales<sup>6</sup> son sumamente ilustrativas del tamaño y poder político de las fuerzas electorales en contienda.

Antes de la jornada electoral propiamente dicha, las encuestas realizadas con una metodología científica mostraban en promedio que 92% de los mexicanos pensaba que la próxima presidenta de México sería Claudia Sheinbaum Pardo, y que resultaría triunfadora con 45% y 50% de los votos.

Ninguna encuesta proyectó, ni de cerca, el 60% que fue el promedio de votación que finalmente sacó la candidata triunfadora del frente encabezado por Morena. Si somos exigentes del promedio de las encuestas, tenemos que el trato que tuvieron en promedio las encuestadoras fue de más de 10 puntos a la baja de la verdadera valoración que hacían los electores mexicanos antes de la jornada electoral, pero que al mismo tiempo hacían con la candidata del frente con la candidata por el PAN, Gálvez, solo que a ella el trato perceptual la beneficiaba, como se muestra en los promedios de encuestas ampliamente publicados en la prensa.

La encuesta verdadera fue la elección del día 2 de junio de 2024, en la que resultó que 35 millones 924 mil 519 personas señalaron su decisión de que la doctora Sheinbaum fuera su presidenta, porcentaje que refleja el promedio de 59.75 de la votación nacional (Tabla 1).

---

6 En la encuesta realizada por el INE, el 27 de mayo de 2024, entre las 600 entrevistas distribuidas, 63% de la población creía que ganaría Claudia Sheinbaum, 33% se inclinó por Xóchitl Gálvez y solo 4% creía que ganaría Jorge Máynez. <https://repositoriodocumental.ine.mx/xmlui/handle/123456789/153341>

TABLA 1. Resultados electorales 2024 en México

TOTAL DE VOTOS		
Claudia Sheinbaum Pardo (PV, PT, Morena)	Bertha Xóchitl Gálvez Ruiz (PAN, PRI, PRD)	Jorge Álvarez Máynez (MC)
35,924,519 (59.7594%)	16,502,697(27.4517%)	6,204,710(10.3213%)

FUENTE: INE, Elecciones Federales 2024: <https://computos2024.ine.mx/presidencia/nacional/candidatura>

En el estado de Veracruz también las encuestas daban la ventaja a la doctora Sheinbaum, aunque la prensa local favorecía a Xóchitl Gálvez. Sin embargo, 2 millones 241 mil 410 de veracruzanos votaron por Sheinbaum. Así, se confirma y se demuestra con las cifras del sur de Veracruz, si separamos los distritos que comprenden la parte veracruzana del Istmo de Tehuantepec CIIT-Veracruz (Tabla 2).

TABLA 2. Elecciones presidenciales, Veracruz 2024

DISTRITOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC							
TOTAL DE VOTOS							
D. 3. Cosoleacaque		D. 11. Coatzacoalcos		D. 14. Minatitlán		D. 19. San Andrés Tuxtla	
PAN, PRI, PRD	PV, PT, MOR	PAN, PRI, PRD	PV, PT, MOR	PAN, PRI, PRD	PV, PT, MOR	PAN, PRI, PRD	PV, PT, MOR
27,400	149,547	25,193	152,395	21,127	141,088	35,870	120,136
(14.3403)	(78.2685)	(13.0029)	(78.6562)	(12.0374)	(80.3869)	(20.5982)	(68.9877)
(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)

FUENTE: INE: <https://computos2024.ine.mx/presidencia/nacional/entidad/30/candidatura>

La elección de 2018 (Tabla 3) nos sirve de referencia para comprender que los datos que revisamos no son resultados peculiares, sino que tienen antecedentes.

TABLA 3. Elecciones presidenciales en México 2018

TOTAL DE VOTOS			
Andrés Manuel López Obrador (MOR, PT, PES)	Ricardo Anaya Cortés (PAN, PRD, MC)	José Antonio Meade Kuribreña (PVEM, NA)	Jaime Rodríguez Calderón (candidato independiente)
30,113,483 (53.19%)	12,610,120 (22.27%)	9,289,853 (16.40%)	2,961,732 (05.23 %)

FUENTE: INE: <https://computos2018.ine.mx/#/presidencia/nacional/1/1/1/1>

En Coahuila, por ejemplo, AMLO obtuvo 74% del total de votos de ese distrito cuando los números de los promedios nacionales que AMLO logró fueron del 55% de la votación total, hecho que representó un notable acontecimiento de gran impacto político que causó asombro y perturbaciones a nivel nacional e internacional, sobre todo por la manera que arrolló a los partidos de derecha que se venían empleando a fondo y hasta ilegalmente con tal de impedir que AMLO llegara a ocupar la presidencia. En otras palabras: el rotundo éxito de López Obrador se expresó aun con mayor contundencia en el sureste, en donde los distritos federales y locales han destacado por ser bastiones de izquierda.

Tal parece que el fenómeno político se confirmó y logró generalizarse como resultado de los trabajos encabezados por el presidente López Obrador; los proyectos y trabajos ferroviarios del sureste son programas gubernamentales que lograron impactar en el comportamiento político de la población de los distritos electorales del Corredor Interoceánico, así se demuestra en los datos estadísticos electorales que encontramos: en Cosoleacaque, Acayucan, Minatitlán y Coahuila I y II, la votación por Claudia Sheinbaum fue mayor que el promedio nacional y el promedio del resto del estado de Veracruz en sus regiones del centro y norte, donde se alcanzaron porcentajes solo un poco más elevados que el promedio nacional. El nacional fue 59.75%, el de Veracruz 66.45%, el de Cosoleacaque 73%, el de Acayucan 82.42%, el de

Minatitlán 73.10% y el de Coatzacoalcos 76.01%. Sin embargo, aún más notable fue el promedio de 83.80% de Ixtepec y Salina Cruz, y 85.05% de Salina Cruz en Oaxaca. A Chiapas le correspondieron porcentajes de 55.17% y Tabasco promedios de 80.53%, lugares donde los trabajos de los programas de gobierno tuvieron un gran impacto.

Estos datos adquieren relevancia ya que, en algunos medios nacionales, en los discursos críticos del gobierno y en la miscelánea de acciones de oposición como amparos y bloqueo de las obras públicas, se pretendió crear la imagen de que en la región existía un descontento mayúsculo con los trabajos gubernamentales.

En el caso de los resultados electorales de los distritos electorales de Oaxaca (Tabla 4), esa proclividad se mantiene y crece todavía más, ya que en el distrito de Ciudad Ixtepec se logró un concentrado de 136 mil 982 votos de la coalición Morena-Verde, cifra que representa 83.80% del total de votos emitidos en este distrito, mientras que el PAN y sus aliados solo alcanzaron 8.94% de las preferencias electorales. En Salina Cruz la votación alcanzada fue de 149 mil 907 electores que prefirieron la candidatura de la doctora Sheinbaum, lo que representó 85.05%.

TABLA 4. Elecciones federales en Oaxaca, 2024

DISTRITOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC			
TOTAL DE VOTOS			
D 5. Salina Cruz		D 7. Ciudad Ixtepec	
PAN, PRI, PRD	PV, PT, MOR	PAN, PRI, PRD	PV, PT, MOR
15,151 (8.5962%)	149,907 (85.0526%)	15,523 (8.9473%)	145,390 (83.8016%)

FUENTE: INE: <https://computos2024.ine.mx/presidencia/nacional/candidatura>

En el contexto de los procesos político-electorales de carácter regional, o en varias de las entidades del país, se han realizado algunos ejercicios demoscópicos para medir la percepción de los ciudadanos sobre la polí-

tica, sobre los políticos y gobernantes de todos los niveles, incluidos por supuesto el Presidente de la República y los integrantes de las cámaras federales o del Poder Judicial. Estos estudios nacionales, incluso internacionales, buscan explorar la percepción que la población adulta, los ciudadanos, tienen sobre los valores sociales, las políticas públicas y sobre instituciones históricas como la Iglesia o iglesias, sobre la educación y los sistemas de salud. También se extraen datos de lo que piensa la población sobre la democracia, los valores que la sostienen y la coherencia de los gobiernos con esos valores.

Algo que resalta de todos los estudios revisados, como distintas aplicaciones del latinobarómetro y los nuestros propios, es que en los tiempos que corren, a partir de la primera década del siglo XXI, las sociedades occidentales han visto un auge de partidos o asociaciones políticas que se identifican con una ideología de derecha, y de gobiernos proclives al belicismo. En ese proceso de reacomodo del poder político, no son pocos los países de América Latina que desde hace décadas han renunciado a la directriz de proteger la naturaleza, los recursos y la soberanía. Solo Brasil con Lula, Colombia con Petro y México con López Obrador y Claudia Sheinbaum, y otros ejemplos internacionales, han logrado sostener en el tiempo una defensa de los bienes comunes y un programa progresista.

Ese proceso no ha sido lineal ni mucho menos, más bien tiene un carácter pendular: un gobierno de corte de izquierda sucede a uno de derecha y viceversa, reinando en el medio una fuerte polarización y un radicalismo de las posiciones ideológicas. Este fenómeno ha hecho que muchos observadores planteen que la alternancia es obligada. Para el caso de México, algunos propagandistas de derecha usan tal argumento para descalificar los triunfos de López Obrador, primero, y ahora de Sheinbaum; según esa mirada, se trataría de experiencias de gran inestabilidad, ilegales o populistas, que en última instancia resultan insostenibles y que, por tanto, solo haría falta un poco de organización para que la derecha se recuperara y volviera por sus fueros.

Sin embargo, las elecciones mexicanas a las que nos hemos referido parecen sugerir otro relato, sobre todo cuando acercamos el foco de atención a regiones como la del Istmo de Tehuantepec y su área de influencia, donde las cifras señalan una evidente consistencia, una percepción sobre el gobierno bastante consolidada y una madura politización por parte de un gran sector de la población.

El cambio desencadenó una. El 30 de marzo de 2022,<sup>7</sup> la Secretaría de Gobernación (Segob), a través de la Dirección General de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, dio a conocer un acuerdo relacionado con el establecimiento de lineamientos y criterios en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano a los integrantes de Consejo de Desarrollo Urbano del Estado de Veracruz, reunión en que se declara que es de interés del gobierno veracruzano garantizar los artículos 25, 27 y 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en donde se señalan las estrategias y objetivos para la planeación del desarrollo integral a los problemas que enfrenta el estado para propiciar un desarrollo de todos los sectores, de acuerdo con la normatividad de la Ley de Asentamientos Humanos, en la que se delimitan usos y destinos para la elevación del nivel de vida de los pobladores de la región.

Posteriormente, se publica el *Ordenamiento Territorial de la Región del Istmo de Tehuantepec* (POT-RIT),<sup>8</sup> para hacer de conocimiento alcances, estrategias para el aprovechamiento del suelo, en los términos de memoria descriptiva y cartografía inherentes. Se establece en el mismo ordenamiento que corresponde a los estados y municipios administrar la zonificación de su territorio conforme al programa y a través del Consejo de Desarrollo Urbano de Ordenamiento Territorial y Vivienda del Estado de Veracruz, y que dichas administraciones podrán solicitar la intervención del gobierno de la entidad para que, en forma

---

7 *Diario Oficial de la Federación*. <https://www.dof.gob.mx/#gsc.tab=0>

8 Véase, <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/programa-de-ordenamiento-territorial-de-la-region-del-istmo-de-tehuantepec-371121?state=published>

conjunta, se coordine la actualización. El programa publicado será de libre consulta ciudadana en las oficinas de la Dirección General de Desarrollo Urbano de la Secretaría de Desarrollo Social del Estado de Veracruz.

Estas disposiciones administrativas, técnica y socialmente bien desarrolladas, no fueron difundidas en un lenguaje comprensible para la mayoría, aunque eran accesibles para quien quisiera consultarlas, lo cierto es que un ciudadano común rara vez acude a los medios oficiales para informarse, y se entera de las acciones del gobierno por los medios de comunicación o por los comentarios especulativos de quienes los rodean. Ello provocó que, en un principio, el proyecto del Corredor Interoceánico generara cierta suspicacia popular, construyéndose una visión algo deformada y parcial de lo que se planteaba en realidad.

A pesar de ello, hoy existe entre los habitantes de la región una mayor conciencia de los potenciales beneficios del proyecto de comunicación internacional, de su modernización, y sobre el impacto que este causará a todos los habitantes del Istmo de Tehuantepec. Podría hablarse de una nueva mirada sobre el proyecto ferroviario entre los habitantes, el efecto que tendrá en sus vidas, en sus posibilidades de empleo y en el desarrollo regional, y se muestran esperanzados de que sea una influencia principalmente constructiva.

Los acuerdos internacionales con respecto al Istmo obligan a una agenda que, tratándose de un reordenamiento territorial, garantice los derechos humanos, derechos civiles y políticos, pacto sobre derechos económicos, sociales y culturales; libertad, igualdad y no discriminación; libertad de tránsito, residencia, propiedad privada, trabajo, salud, alimentación y vivienda, educación, integridad y seguridad personal; derechos de minorías étnicas religiosas o lingüísticas, medio ambiente sano y beneficios de la cultura. Todo ello deberá garantizar el POT-RIT con respecto al estado anterior de la población referida.

Además, el programa de ordenamiento territorial promueve en su aplicación un modelo para toda la región, con el fin de que se reconozca

y respete a las comunidades originarias, y el entorno productivo y medioambiental en donde estas se asientan; esto es, si los programas de desarrollo contemplan por cualquier motivo una comunidad indígena, la intervención deberá desplegarse de conformidad con las aptitudes y capacidades de los habitantes que ya están reconocidas de antemano.

El programa que rige todas las actividades de intervención destaca, asimismo, que todas las acciones deben estar alineadas con los compromisos que se derivan del Protocolo de Kioto, el Acuerdo de París, el Acuerdo de Biodiversidad Biológica y la Convención para la Protección de la Flora, de la Fauna y de las Bellezas Escénicas Naturales de los Países de América.<sup>9</sup> La normativa internacional legal, obligada y comprometida en acuerdos ampliamente ratificados, ha influenciado el reconocimiento del territorio más allá de un espacio físico.

El ordenamiento territorial contempla también los acuerdos de Montevideo sobre Planeación y Desarrollo (CEPAL),<sup>10</sup> para que la población sea considerada de acuerdo con el desarrollo sostenible en condiciones de igualdad y atendiendo todos los acuerdos internacionales. Se hace referencia especial a la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, sin Discriminación por Ningún Motivo y de Protección a Grupos y Personas Vulnerables,<sup>11</sup> además del derecho a la participación en la planificación y gestión de la ciudad. La adecuada urbanización planificada de manera sostenible, el enfoque integral de riesgos GIR, sobre todo considerando las características geológicas de la región. El riesgo de desastre y la mejor preparación de la población a la recuperación, la rehabilitación y la reconstrucción.

El PSDATU sienta las bases para reducir las desigualdades locales y regionales a través del ordenamiento y la infraestructura social. Con

---

9 Véase, <https://www.conanp.gob.mx/contenido/pdf/Convencion%20para%20la%20Proteccion%20de%20la%20Flora,%20de%20la%20Fauna%20y%20de.pdf>; <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpspan.pdf>; [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/43298/Acuerdo\\_de\\_Pari\\_s\\_Espan\\_ol.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/43298/Acuerdo_de_Pari_s_Espan_ol.pdf)

10 Véase, <https://consensomontevideo.cepal.org/es/documentos/acuerdos-consenso-de-montevideo-sobre-poblacion-y-desarrollo>

11 Véase, [https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.1\\_Carta-Mundial-de-Derecho-a-la-Ciudad.pdf](https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.1_Carta-Mundial-de-Derecho-a-la-Ciudad.pdf)

la finalidad de generar la integración e inclusión de todas las regiones, comunidades, pueblos y personas a procesos de desarrollo y producción, el programa tiene cuatro objetivos principales que inciden en el POT-RIT (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2022: 18):

- *Ordenamiento territorial.* Establecer un sistema territorial incluyente, sostenible y seguro, centrado en los derechos humanos y colectivos de las personas, pueblos y comunidades, con énfasis en aquellas que, por su identidad, género, condición de edad, discapacidad, situación de vulnerabilidad, han sido excluidas del desarrollo territorial.
- *Desarrollo agrario.* Reconocer el papel de la población rural, pueblos indígenas y afromexicanos, para garantizar el pleno ejercicio de sus derechos, así como para impulsar acciones que coadyuven en el sector energético mediante el diálogo y los procedimientos de medición, para el adecuado uso y aprovechamiento del suelo.
- *Desarrollo urbano.* Impulsar un hábitat asequible, resiliente y sostenible, para avanzar en la construcción de espacios de vida, y de igual forma, para que todas las personas puedan vivir seguras y en condiciones de igualdad.
- *Vivienda.* Garantizar el derecho humano de todas las personas a una vivienda adecuada, a partir de un enfoque de derechos humanos, con pertinencia cultural y regional.

Por otro lado, de acuerdo con la *Gaceta Oficial*, publicada el 15 de diciembre de 2023 (p. 17) se deben considerar los acuerdos de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (1972),<sup>12</sup> en donde se establece, en su artículo 5, la adopción

---

12 Véase, <https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>

de una política encaminada a atribuir al patrimonio cultural y natural una función en la vida colectiva e integrar su protección en los programas de planificación, así como la creación de servicios de protección, conservación y revalorización del patrimonio cultural y natural.

Conscientes del valor del patrimonio en la región, así como de las formas de vida ligadas a la cultura y la naturaleza que imperan en el Istmo de Tehuantepec; las disposiciones de este convenio se incorporarán como parte de los principios rectores del programa y de los que se deriven de él. Es importante que el programa garantice dentro de sus estrategias y acciones los derechos de los pueblos y comunidades indígenas, por lo que el Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes (1989),<sup>13</sup> tiene dos postulados básicos: el derecho de los pueblos indígenas a mantener y fortalecer sus culturas, formas de vida e instituciones propias, y su derecho a participar de manera efectiva en las decisiones que les afectan.

Finalmente, se alude a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (*Gaceta oficial*, 2023), que busca el bienestar de todas las personas y la erradicación de la pobreza a través de mecanismos para alcanzar los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), a saber: 1. El fin de la pobreza. 2. Hambre cero. 3. Salud y bienestar. 4. Educación de calidad. 5. Igualdad de género. 6. Agua limpia y saneamiento. 7. Energía asequible y no contaminante. 8. Trabajo decente y crecimiento económico. 9. Industria, innovación e infraestructura. 10. Reducción de las desigualdades. 11. Ciudades y comunidades sostenibles. 12. Producción y consumo responsables. 13. Acción por el clima. 14. Vida submarina. 15. Vida de ecosistemas terrestres. 16. Paz, justicia e instituciones sólidas. 17. Alianzas para lograr los objetivos.

---

13 Véase. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/30118/Convenio169.pdf>

## TIEMPO DE MUJERES EN LA POLÍTICA MEXICANA: BREVE RECORRIDO HISTÓRICO

Hace algunos años, por no decir siglos atrás, era impensable que una mujer pudiera ocupar un cargo tan importante como el de Presidenta de la República. Este 2024, por primera vez en la historia de México una mujer llegó a ocupar un cargo tan importante, la doctora Claudia Sheinbaum, quien destaca por ser científica, política y académica. Como bien lo dijo en su primer discurso como mandataria, es tiempo de mujeres, aunque existen retos importantes. Por ello es importante mencionar el inicio de esta travesía en un breve recorrido histórico.

¿En qué momento las mujeres mexicanas tienen por primera vez la inquietud de participar en la democracia? Hacia finales del siglo XIX, el tema fue puesto sobre la mesa ante la opinión pública por las mexicanas Laureana Wright y Mateana Murguía (Ortiz, Magaña y Cervantes, 2024) inspiradas por los movimientos sufragistas del Reino Unido, publicando artículos en un semanario feminista titulado *Violetas del Anáhuac*. Paralelamente, Hermila Galindo, Artemisa Sáenz y otras mujeres también difundían artículos sobre la importancia del sufragio femenino a través del semanario *Mujer Moderna*. Entre 1915 y 1919, Hermila Galindo Acosta se consolidó como una de las figuras más significativas del feminismo en México. Fundó y dirigió *Mujer Moderna*, que inició su publicación el 16 de septiembre de 1915, con un enfoque de género adelantado a su tiempo y defensor del derecho al voto de las mujeres. En 1917, desafiando la legislación electoral del momento, se postuló como candidata a diputada federal por la Ciudad de México. Aunque no logró ganar la elección, su valentía sentó un precedente crucial en la lucha por los derechos políticos de las mujeres.

En 1947, se concedió a las mujeres el derecho al voto, aunque únicamente en el ámbito municipal. Este hecho se debió al temor de que la fuerza conservadora pudiera influir en sus decisiones, así como a la creencia de que carecían de autonomía, estando demasiado inflencia-

das por la religión (La Redacción, 2024). La labor de Hermila Galindo Ortiz (Magaña y Cervantes, 2024) como pionera fue impulsar el desarrollo de futuros movimientos feministas que exigían la modificación del artículo 34 de la Constitución, buscando garantizar el derecho de las mujeres a votar. Esta aspiración se concretó finalmente el 17 de octubre de 1953, cuando el presidente Adolfo Ruiz Cortines promulgó un decreto que otorgaba a las mujeres el derecho a votar y a ser votadas, reconociendo la valiosa labor de Galindo al otorgarle el título honorario de “la primera mujer congresista”. Hermila Galindo falleció un año después, el 19 de agosto de 1954. Así, el decreto que permitía la participación femenina en las elecciones se publicó en el *Diario Oficial de la Federación*, y las mujeres de todo el país ejercieron su derecho al voto por primera vez en las elecciones federales de 1955.

En cuanto a las mujeres que han participado como candidatas a la Presidencia de México, de 1982 a 2018 solo se pueden contar seis. Si se toman en cuenta el periodo de tiempo y el número de postulaciones, está claro que la brecha de género es enorme. De acuerdo con La Redacción (2024), esas mujeres son:

- Rosario Ibarra. Fue la primera mujer en postularse para la Presidencia de México, presentándose en dos ocasiones: en 1982 y 1988 por el Partido Revolucionario de los Trabajadores (PRT). En su primera candidatura, en 1982, obtuvo 419 448 votos, que representaron 1.76% de un total de 23 592 888 sufragios. En 1988, su apoyo disminuyó, recibiendo 80 052 votos, lo que correspondió al 0.42% de un total de 19 145 012 sufragios.
- Cecilia Soto. Se presentó como candidata del Partido del Trabajo (PT) en 1994, logrando 970 121 votos y alcanzando 2.75% del total de 35 285 291 sufragios, lo que permitió al PT conservar su registro.
- Marcela Lombardo. Fue candidata del Partido Popular Socialista (PPS) en la misma elección de 1994, donde obtuvo 166 594

votos, representando 0.47% del total mencionado antes. Aunque su partido perdió el registro, logró recuperarlo en 1997, pese a ello, eventualmente lo perdió de nuevo.

- Patricia Mercado. En 2006, se postuló por el Partido Alternativa Socialdemócrata y Campesina, obteniendo 1 128 850 votos, lo que representó 2.70% del total de 41 791 322 sufragios.
- Josefina Vázquez Mota. Fue candidata en 2012 por el Partido Acción Nacional (PAN), logrando el tercer lugar con 12 732 630 votos, que representaron 26.39% del total de 50 143 616 sufragios.
- Margarita Zavala Gómez del Campo. En 2018 se convirtió en la primera mujer en ser registrada como candidata independiente a la presidencia. Sin embargo, el 16 de mayo de ese año tomó la histórica decisión de renunciar a su candidatura, siendo la primera mujer en hacerlo.

A ellas podríamos agregar a las dos candidatas presidenciales que compitieron en 2024, Xóchilt Gálvez por el frente conformado por PAN, PRI y PRD, y Claudia Sheinbaum postulada por Morena, PVEM y PT y primera mujer en toda la historia en ocupar el cargo más importante del país.

## LA ENCUESTA CIIT-UV: RESULTADOS MUESTRA

Con el objeto de complementar la información del Instituto Nacional Electoral sobre la elección federal del 2 de junio de 2024, correspondiente a los distritos federales sobre los que se hicieron los trabajos que atañen directamente a las obras del CIIT en la parte istmeña de los estados de Oaxaca y Veracruz, que hemos expuesto antes en este capítulo, la cual muestra el comportamiento político de los habitantes de esta región, nos parece pertinente ahondar en la percepción ciudadana sobre valores políticos y comportamiento social y democrático.

Para ello, vamos a recurrir a una encuesta levantada por la Universidad Veracruzana durante tres meses después del día de la elección que

nos ocupa. Dicho trabajo articuló a distintos especialistas y dependencias de la máxima casa de Veracruz: el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el Laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística, y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV, entidad que coordinó el levantamiento y realizó el trabajo de campo correspondiente.

La encuesta sobre cultura política en el estado de Veracruz es un estudio demoscópico diseñado por el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales de la UV que se ha realizado desde 2008. Para el proyecto CIIT, este trabajo conserva los aspectos centrales de los ejercicios de investigación anteriores, pero incorpora ajustes y actualizaciones para atender los requerimientos de la nueva realidad política.

Comencemos analizando la percepción sobre la democracia, ya que se trata de uno de los cuestionamientos más generales que proporciona información relativa a lo que los habitantes del Istmo piensan respecto de las instituciones y sobre su propia sociedad local y nacional.

## LA DEMOCRACIA

En la primera columna de la figura 1 se ubican las opiniones de los electores que expresaron estar “muy de acuerdo” de que en el país existe democracia, lo cual representa un porcentaje de 28.2% de la población. El porcentaje es ligeramente mayor en el Istmo oaxaqueño (cinco puntos arriba de los más convencidos) que en el veracruzano. Podría pensarse que la población incluida en este espacio es cercana a sectores gubernamentales, y por ello califica favorablemente a las instituciones político-electorales. En tal caso, se puede decir, desde otro ángulo, que es la población menos crítica a las autoridades que en los últimos meses han asumido la nueva gestión electoral.

La segunda columna representa casi la mitad de la población estudiada. En ella se concentra un grupo de personas cuya confianza en la sociedad democrática muestra signos de solidez. Se trata de un sector que, tal vez, reconozca problemas, inconvenientes y hasta retrocesos en

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	31.8%	41.6%	21.4%	3.0%	1.9%	100.0%
Veracruz	26.1%	47.4%	22.6%	3.5%	0.4%	100.0%
TOTAL	28.2%	45.3%	22.1%	3.4%	1.0%	100.0%

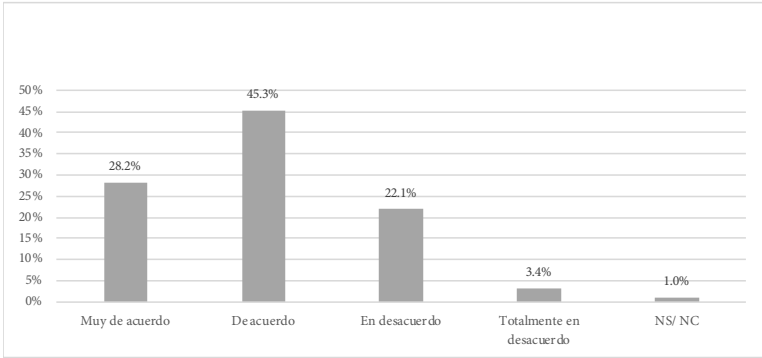


FIGURA 1. ¿Para usted, existe la democracia en México?

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

la práctica democrática, pero que está convencido de la validez de los procesos electorales y dispuesto a apostar para que esa ruta se siga cultivando con mejores valores y reservas. Si atendemos solo al caso de Veracruz, y sumamos 47.4% que obtuvo esta columna y 26.1% de la anterior (los que estuvieron “muy de acuerdo”), obtendremos que 73.5% de la población encuestada piensa que en efecto la democracia es una realidad en el país.

En este rubro, en el de los que “están de acuerdo”, el Istmo veracruzano tuvo un porcentaje mayor que el oaxaqueño, con una distancia de prácticamente seis puntos.

Comparadas con los datos electorales del INE, que expresan el comportamiento político, estas estadísticas adquieren una relevancia mayor, ya que reflejan un panorama sumamente positivo a la posición gubernamental. Ya vimos con anterioridad que los resultados electorales del 2024 en la región del Istmo superaron al ya de por sí alto prome-

dio nacional, y por eso los datos que miden la percepción de la democracia vienen a confirmar la gran legitimidad del triunfo de Sheinbaum.

El porcentaje en desacuerdo y total desacuerdo con la existencia de la democracia es notoriamente similar: el promedio ronda 25%, un valor similar al que muestran los datos sobre abstencionismo. En resumen: el porcentaje de más de 70 puntos de apoyo a la candidata del obradorismo se corresponde con la visión positiva de los 64 puntos registrados (Figura 1) como positivos del gobierno federal. Lo que resulta un comportamiento político-electoral sumamente singular, muy particular, visto a los ojos de los valores locales.

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	29.2%	34.4%	27.9%	7.1%	1.4%	100.0%
Veracruz	10.8%	37.4%	43.2%	8.2%	0.4%	100.0%
TOTAL	17.8%	36.3%	37.4%	7.8%	0.7%	100.0%

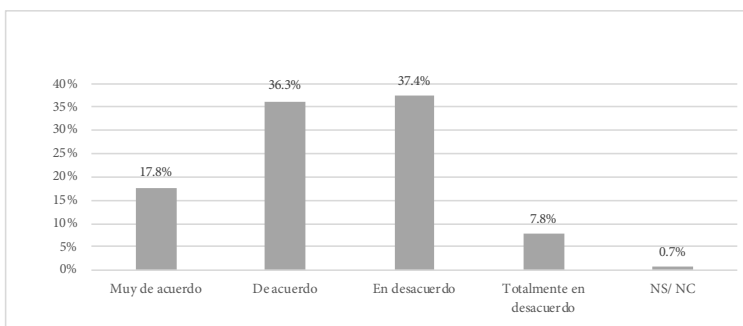


FIGURA 2. En México, según usted, se respetan los derechos humanos.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

En la anterior figura se analiza el tema de los derechos humanos, se revela una percepción muy dividida, puesto que los porcentajes entre las columnas que concentraron el mayor número de respuestas son similares. Regionalmente, en el Istmo oaxaqueño se está “muy de acuerdo” de que en México se respetan los derechos humanos, con un porcentaje

muy cercano a 30%, lo que ilustra una visión positiva sobre las instituciones públicas, lo que coincide con los altos porcentaje de apoyo en las elecciones presidenciales, pero que también encierran posturas políticas de muy amplio respaldo al gobierno saliente y particularmente a su líder Andrés Manuel López Obrador. Resulta destacado también que existe un grupo pequeño que piensa que los derechos humanos están lejos de respetarse en México (los que contestaron “muy en desacuerdo”): en Oaxaca 7.1% y en Veracruz 8.2%, un sector que podría situarse en un espectro opositor al gobierno, lo cual podría explicar, o más bien, tomarse con un elemento analítico de apoyo, los bajos resultados de la oposición en la elección de 2024. Finalmente, este panorama sobre los derechos humanos<sup>14</sup> no solo echa luz sobre la autoridad federal, sino sobre los tres niveles de gobierno, el sistema de procuración de justicia y otras entidades como las instituciones educativas y la Comisión Nacional de Derechos Humanos, entre otras.<sup>15</sup>

El tema de la corrupción ha sido abordado en numerosas oportunidades y desde una gran cantidad de perspectivas. Hay estudios teóricos y académicos relativos a la ciencia política, al derecho, a la economía, con alcances nacionales, estatales, regionales y municipales. El tema también ha sido enfocado desde la administración y funcionamiento de los programas gubernamentales. En resumen, la pregunta y el problema de la corrupción han producido conocimiento muy importante para poder enfrentarlo o erradicarlo.

---

14 Es importante alertar que el Proyecto del Istmo de Tehuantepec ha generado modificaciones en las interacciones sociales de las comunidades con las personas que pueden llegar a ocupar los espacios por las nuevas dinámicas económicas, esto a partir de procesos de gentrificación.

15 Comisión Nacional de Derechos Humanos, “Solicita CNDH a autoridades federales y estatales de Oaxaca y Veracruz otorgar medidas cautelares ante la consulta sobre el proyecto Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec”. [https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-03/Com\\_2019\\_118.pdf](https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-03/Com_2019_118.pdf); Cemda, “Comunicado de denuncia sobre el proyecto del Corredor Interoceánico, Cemda, 2019”. <https://cemda.org.mx/comunicado-de-denuncia-sobre-el-proyecto-del-corredor-interoceanico/>

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	11.7%	38.3%	29.9%	15.6%	4.5%	100.0%
Veracruz	8.9%	40.9%	36.6%	13.6%	0.0%	100.0%
TOTAL	10.0%	39.9%	34.0%	14.4%	1.7%	100.0%

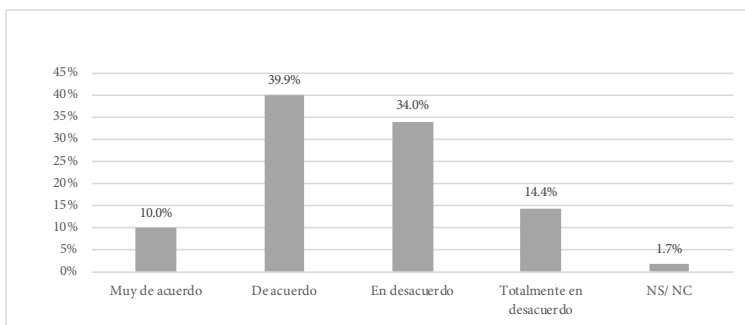


FIGURA 3. Ha disminuido la corrupción en México.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

El profesor colombiano Silva Martínez (2023), dice que corrupción, impunidad, politiquería y clientelismo se convirtieron en singulares instrumentos de sostenibilidad del régimen político y de acumulación de capital y riqueza para empresarios, terratenientes, gremios económicos, politiqueros y delincuentes de cuello blanco. Son contenidos radio-gráficos del sistémico ejercicio del poder público, responsable intelectual y materialmente del subdesarrollo, la pobreza, la injusticia social, de los altos índices de corrupción, desempleo, miseria, desplazamiento interno, y de los altos índices de criminalidad, inseguridad y precario desarrollo intelectual y tecnológico.

El sexenio pasado en México tuvo como una de sus banderas la batalla contra la corrupción. Muchas personas consideran que el gobierno hizo un gran esfuerzo para derrotar esta tendencia debilitante de la sociedad mexicana, sin duda el mayor esfuerzo gubernamental de política pública realizado en la historia del país. Pese a ello, más de 50% de los habitantes de los municipios veracruzanos del Istmo considera

que la corrupción en México no ha disminuido. Sin duda, debe pensarse que es una opinión focalizada para los habitantes del CIIT, y que se deberían considerar otras regiones, así como un estudio de índole nacional o por estados del país, pero resulta contundente la opinión de 15% en promedio que rotundamente está en desacuerdo, en contraposición con la cifra de casi 5% de oaxaqueños del Istmo que contestó o no quiso hacerlo, porcentaje que se considera alto para un tema que sobresale en visibilidad.

ESTADO	Son las instituciones más importantes	Son importantes	Importan poco	No importan en lo absoluto	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	8.5%	42.2%	28.6%	14.9%	5.8%	100.0%
Veracruz	10.1%	46.3%	26.1%	14.8%	2.7%	100.0%
TOTAL	9.5%	44.8%	27.0%	14.8%	3.9%	100.0%

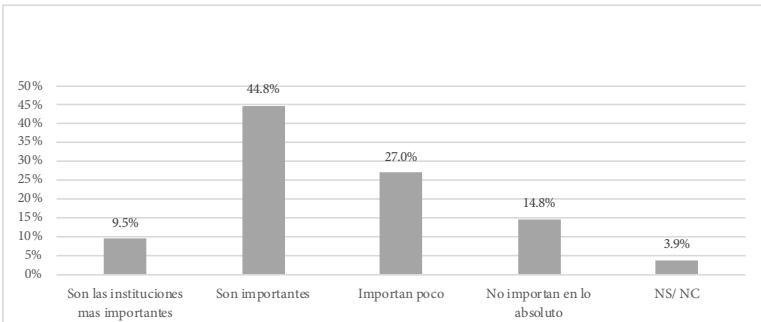


FIGURA 4. Para usted, ¿qué tan importantes son los partidos políticos para consolidar la democracia en México?

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

Giovanni Sartori (1980), figura clave en los estudios democráticos, define a los partidos políticos como organismos de interés público que de acuerdo con principios e ideales de la democracia se fundan para transmitir intereses y demandas de la población e influir en la decisión gubernamental. También Sartori (en plena coincidencia con nuestra

Carta Magna) asigna a los partidos la tarea de organizar a la población para su participación en procesos políticos para elegir representantes que ejerzan el poder político. La idea de partido, en esta concepción, se parece un poco a la figura retórica de la *sinécdoque*, que utiliza una parte de algo para referirse al todo. En otras palabras, lo realmente importante de un partido es su función de representatividad, por ello están estrechamente vinculados a un campo muy aproximado como es la arena electoral. Para el INE solo son partidos aquellos que cuentan con registro ante la ley y que por lo tanto debieron cumplir con todos los requisitos que les exige el Estado.

Un 55% de la población del Istmo de Tehuantepec, incluyendo a los dos estados, considera que los partidos políticos son organismos públicos importantes para el desarrollo de la vida democrática del país, aunque la diferencia entre Oaxaca y Veracruz es de seis puntos porcentuales, en donde la percepción de los últimos es más positiva en seis puntos, cuestión que marca un carácter más duro y exigente de los oaxaqueños respecto a estos organismos.

A pesar de la instrucción que es subrayada en el cuestionario y la posibilidad de la explicación del encuestador que responde a preguntas específicas que recomiendan no evaluar a los partidos locales sino a los partidos en sentido más general y abstracto, no se pretende una opinión particular ni regional de su desempeño operativo, al contrario, se busca el significado institucional para la democracia. Sin embargo, seguramente en la percepción de los encuestados se trasluce el ojo de quien es crítico con los hechos reales. En resumen, los puntos de diferencia entre las poblaciones istmeñas de los dos estados se localizan principalmente en el rubro que corresponde a Oaxaca, dentro de los clasificados como “no sabe-no contestó”. Es un porcentaje alto en los valores que se clasifican para otras preguntas o temas de la encuesta (Figura 5).

Esa cuestión se relaciona con una visión que contrapone dos hipótesis que chocan políticamente y que pueden resultar excluyentes. La actuación de un líder, representante o gobernante duro, se refiere a una

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	18.2%	31.8%	31.8%	13.0%	5.2%	100.0%
Veracruz	14.0%	37.4%	41.2%	4.3%	3.1%	100.0%
TOTAL	15.6%	35.3%	37.7%	7.5%	3.9%	100.0%

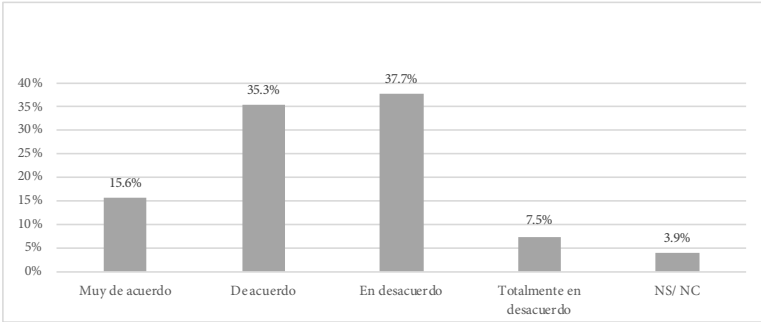


FIGURA 5. El país funcionaría mejor si estuviera gobernado por líderes duros.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

figura autoritaria que da escasa posibilidad a la participación de la comunidad. Un líder duro vinculado a un partido integrado en sus tareas administrativas de tal manera que recibe una demanda social y la convierte en un resultado que aparece solo como logro del gestor inflexible que hace lo que se le solicita con un rédito de su propio beneficio; un líder duro deja al elector expectante, esperanzado, ilusionado, fuera de toda participación. Le resuelve su demanda y deja al elector sentado frente al televisor marginado. La labor pública es secuestrada por el líder duro en su beneficio, ya sea solo para su prestigio o bien con un beneficio económico. Considérese que 50% de los habitantes oaxaqueños del Istmo (si se suman los “muy de acuerdo” y los “de acuerdo”) avalan a los líderes duros, es decir, prefieren la concentración de poder en una sola persona (o grupo de personas) en lugar de una toma de decisiones más distribuida; en cambio, otros pobladores del mismo territorio, un 44.8%, rechazan a los líderes duros y prefieren los valores de la democracia participativa.

Para los veracruzanos istmeños los valores que avalan a los líderes duros alcanzan 51.4%, casi un punto y medio de diferencia con los pobladores oaxaqueños, lo que permite suponer que los valores democráticos son ligeramente más frágiles en el Istmo veracruzano, aunque expresamente el porcentaje que rechaza a los líderes duros es el mismo que en todo el Istmo.

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	23.4%	33.1%	30.5%	9.1%	3.9%	100.0%
Veracruz	12.8%	32.8%	42.0%	8.9%	3.5%	100.0%
TOTAL	16.8%	32.8%	37.7%	9.0%	3.7%	100.0%

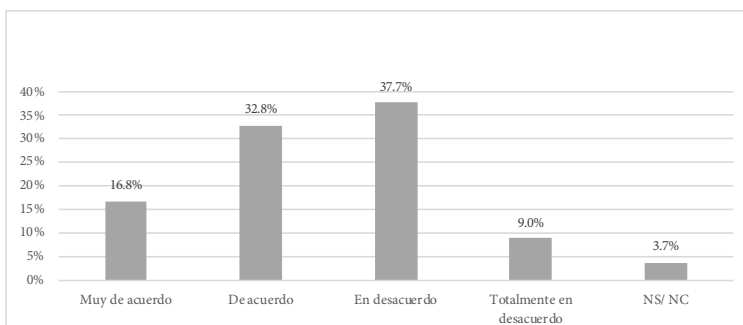


FIGURA 6. El país sería mejor si solo existiera un partido político.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

En la opinión que resume la idea de que sería mejor si solo existiera un partido político, los resultados vertidos en la encuesta revelan que, contrario al ejercicio de los líderes duros, aquí los valores de la democracia están mejor afianzados en los habitantes de los municipios veracruzanos del Istmo por más de 10 puntos. Los veracruzanos del Istmo piensan en el mayor valor de una sociedad plural al rechazar la preferencia de la existencia de una sociedad de un solo partido. Si se suman las opiniones favorables a un solo partido, tenemos que los resultados contradicen la opinión anterior al sumar a todos los que coinciden en esa

preferencia que mira ventajosa una sociedad de un tipo de vista dominante y otras opiniones desaparecidas o insignificantes.

Disentir de opiniones políticas es un derecho esencial que debe ser respetado por todos los actores de una democracia. Se trata de una atribución del individuo que es (o debe ser) tomada en absoluta libertad, por lo que el respeto a la pluralidad es una condición *sine qua non* de toda cultura democrática. Disentir articula una serie de prácticas que permiten transformar instituciones, solucionar estancamientos sociales y vencer inercias estatales muy arraigadas. Por ello, en lugar de combatirse, el disenso debe respetarse y estimularse.

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	37.7%	37.7%	18.8%	1.9%	3.9%	100.0%
Veracruz	38.8%	44.4%	12.5%	2.7%	1.6%	100.0%
TOTAL	38.4%	41.8%	14.8%	2.5%	2.5%	100.0%

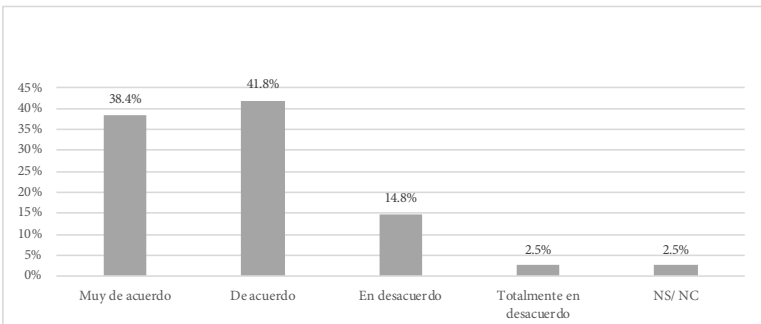


FIGURA 7. Para mantener el orden, las leyes deben ser obedecidas siempre.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

Este es un cuestionamiento usado de manera amplia en los estudios demoscópicos. En términos generales, se supone que la observancia de la ley es un valor del Estado de derecho. Una sociedad que respeta el derecho hace más eficientes y transparentes la prestación de los servicios públicos, vela por el buen funcionamiento de su sistema de justicia y permite la

rendición de cuentas de todos los funcionarios del Estado. Estado de derecho se refiere a la aplicación correcta y social de parte de la autoridad.

Una de las características de los estados modernos democráticos, en opinión de García Ricci (2011), es garantizar no solo el cumplimiento de la ley, sino el respeto absoluto de los derechos fundamentales. La historia de la adopción de estos paradigmas no ha sido una tarea fácil, ha implicado la pérdida de libertades, incluso el sacrificio de muchas vidas humanas (Ricci); nota la CNDDHH que, a diferencia del Estado, el individuo podrá hacer todo aquello que la ley no le prohíba (p. 37). “No obstante, sí se proclamaron nuevos elementos característicos que lo podrían convertir en un nuevo modelo de Estado: 1) la supremacía de los derechos fundamentales sobre las leyes y actos de la autoridad estatal, y 2) la existencia de un sistema de justicia constitucional que les otorgue plena garantía” (Ricci, p. 42). Esta es una idea fundamental que orienta una importante discusión que tiene que ver con el derecho como ley y los derechos humanos como fundamento de vida social.

En la figura 8 se muestra un asunto importante cuando se habla de transformación social. Las instituciones públicas ¿tienen que cambiar por medio de reformas legislativas o arreglos políticos, o de plano a través de la violencia? La idea predominante es la reformista. El promedio de la suma es de 58%, lo que es coherente con el nivel de participación de la población en las elecciones federales del día 2 de junio de 2024.

Sin embargo, vale la pena destacar que 14% opta por la vía armada como una posibilidad de cambio, dato perteneciente a los municipios de Oaxaca y el NS/NC que representa un quinto de la población de ese mismo estado, lo que es un número sobresaliente.

Igualdad y libertad son dos conceptos que la encuesta analiza con el objetivo de conocer un poco más aquello que las ciencias sociales siempre han encontrado como factores que tienden a colisionar: el interés individual y el bienestar colectivo. 60% de los habitantes del Istmo declaran preferir la igualdad social a la libertad, y les gustaría vivir en un país donde no sea menospreciado y donde las diferencias de clase no

ESTADO	La vía armada	Por medio de reformas	Por arreglos políticos	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	14.3%	48.1%	16.2%	21.4%	100.0%
Veracruz	6.2%	65.0%	20.2%	8.6%	100.0%
TOTAL	9.3%	58.6%	18.7%	13.4%	100.0%

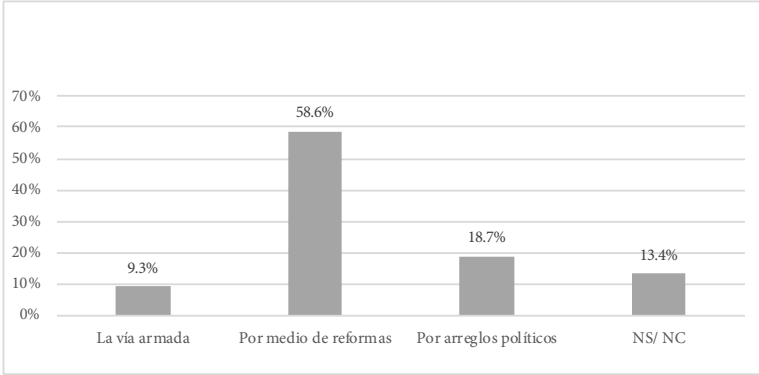


FIGURA 8. ¿La sociedad debe cambiar por medio de la vía?

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

sean muy profundas. Esta aseveración coincide con las preferencias electorales, puesto que el partido más votado en las elecciones de 2024 fue precisamente el que está más identificado con una agenda social que promete combatir los rezagos y adoptar políticas para crear igualdad de oportunidades. Es decir, la encuesta que recoge las percepciones ciudadanas es coherente con el comportamiento político que expresan las urnas. La preeminencia de la libertad del individuo sobre cualquier otro valor es un principio de los partidos liberales. Por ello no deja de ser interesante que la libertad tenga en la encuesta sobre las percepciones porcentajes menores que la igualdad, porque, otra vez, se dibuja una correspondencia con los resultados electorales, sobre todo si se toma en consideración que, en México, la agenda liberal ha sido retomada por instituciones políticas como el PAN, el mayor opositor en la elección de 2024 (Figura 9).

ESTADO	La igualdad y la libertad son importantes, pero si tuviera que escoger, yo consideraría más importante la libertad personal, esto es, que cada quien viva libremente y sin impedimentos.	La igualdad y la libertad son importantes, pero si tuviera que escoger, yo consideraría más importante la igualdad, esto es, que nadie sea menospreciado y que las diferencias de clase social no sean muy profundas	No concuerdo con ninguna/ Depend	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	0.37	55.8%	2.6%	4.6%	100.0%
Veracruz	0.28	62.3%	7.4%	2.3%	100.0%
TOTAL	0.314	59.8%	5.6%	3.2%	100.0%

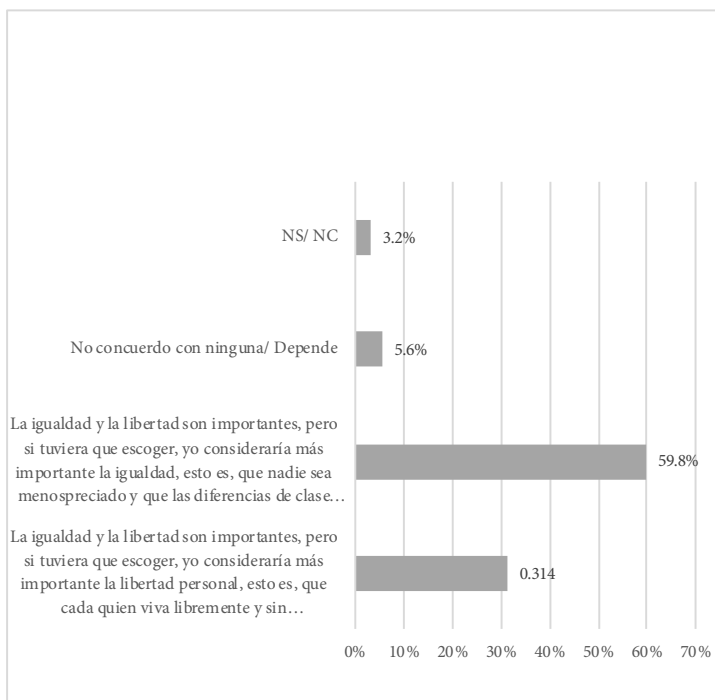


FIGURA 9. ¿Cuál de estos dos planteamientos refleja su manera de pensar?

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

ESTADO	Le interesa mucho	Le interesa	Le intresa poco	No le interesa	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	3.3%	21.4%	42.9%	27.9%	4.5%	100.0%
Veracruz	9.7%	17.5%	45.9%	25.7%	1.2%	100.0%
TOTAL	7.3%	19.0%	44.8%	26.5%	2.4%	100.0%

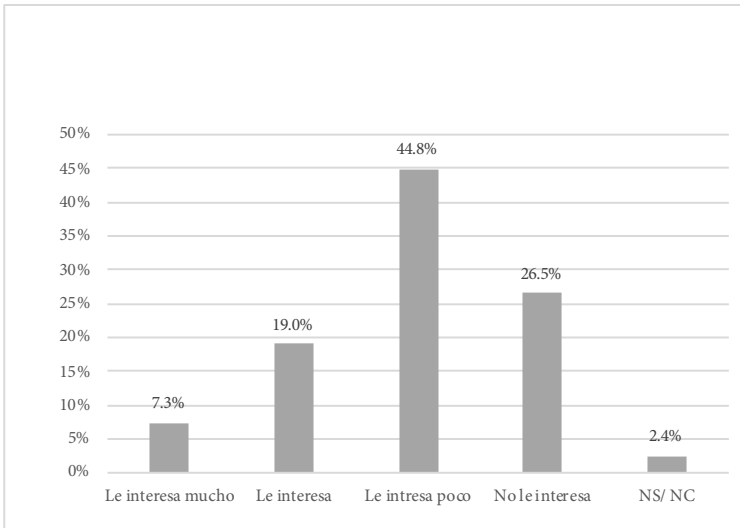


FIGURA 10. ¿Podría decirnos qué tanto interés tiene usted en la política?

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

Nos apresuramos a añadir que igualdad y libertad no son conceptos excluyentes. Si el desarrollo tiene que ver con la expansión de la libertad, ha de asumir la eliminación de la pobreza y reducir las desigualdades masivas que distinguen a la economía y a la sociedad de México.

Hay varios datos importantes en la figura 10. Por ejemplo, la estadística que muestra el porcentaje de personas que no están interesadas en la política. Regionalmente, los resultados son muy parecidos y elevados. No podemos olvidar que la población de esta región comparte un desarrollo histórico y, mayoritariamente, una raíz étnica y cultural, por lo que la crisis de los partidos de oposición los ha impactado más o menos con los mismos elementos conceptuales.

De todos modos, el grupo que “está interesado” en la política sigue siendo mayoritario: suma en promedio 45%. El dato reviste varias preguntas, porque la participación en la última elección federal alcanzó 61 puntos aproximadamente y registró los apoyos políticos más altos del país a la candidatura de la doctora Sheinbaum Pardo. En términos generales, encontramos una paradoja que no se resuelve cotejando cifras, sino que seguramente corresponde a elementos de índole subjetivo, como puede ser la construcción de un proceso especial de toma de conciencia social o de otra figura aún no determinada íntegramente. En los datos que se ponen a consideración, destaca la porción de 10% que corresponde a los municipios veracruzanos que declararon de manera enfática que les interesa mucho la política (Figura 11).

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	27.3%	36.4%	24.0%	4.5%	7.8%	100.0%
Veracruz	20.6%	37.0%	33.8%	3.9%	4.7%	100.0%
TOTAL	23.1%	36.7%	30.2%	4.1%	5.9%	100.0%

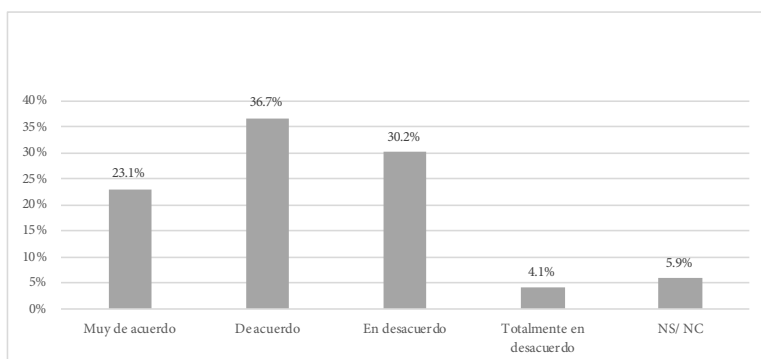


FIGURA 11. Aunque la libertad de expresión es una meta valiosa, desgraciadamente es necesario restringir la libertad de ciertos grupos políticos.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

La libertad de expresión, según la Comisión Nacional de Derechos Humanos,<sup>16</sup> afirma:

... toda persona tiene derecho a la libertad de pensamiento y expresión. Este derecho comprende la libertad de buscar, recibir y difundir informaciones e ideas, ya sea oralmente, por escrito o a través de las nuevas tecnologías de la información, el cual no puede estar sujeto a censura previa sino a responsabilidades ulteriores expresamente fijadas por la ley.

El derecho a defender es aquel que se ejerce respecto de las personas físicas, morales, comunidades, grupos sociales o colectivos que históricamente han padecido discriminación, exclusión, condiciones de marginación, pobreza o ambas, entre otras. Parte fundamental de la labor de las personas defensoras es la denuncia social, en busca de mejores condiciones, tanto sociales como políticas o económicas, para los más desfavorecidos.

Si bien este derecho está ampliamente difundido en todas las regiones del país, existen zonas donde continúa la censura, el silenciamiento y la violencia contra los periodistas.

El alto porcentaje (60%) de los habitantes de los municipios del Istmo de Tehuantepec 60% (Figura 11) que está de acuerdo en restringir libertades a grupos políticos divergentes, señala cómo el compromiso social con la libertad de expresión todavía no está lo suficientemente establecido y puede ser materia de razonamiento público. Nuevamente, considérese el muy alto porcentaje de la parte oaxaqueña que no contesta el cuestionamiento, cuyos valores porcentuales alcanzan ocho puntos.

---

16 Comisión Nacional de Derechos Humanos, “Libertad de expresión”, [cndh.org. https://www.cndh.org.mx/pagina/derechos-libertad-de-expresion](https://www.cndh.org.mx/pagina/derechos-libertad-de-expresion)

ESTADO	Muy importante	Importante	No es importante	TOTAL
Oaxaca	66.2%	27.3%	6.5%	100.0%
Veracruz	74.3%	23.0%	2.7%	100.0%
TOTAL	71.3%	24.6%	4.1%	100.0%

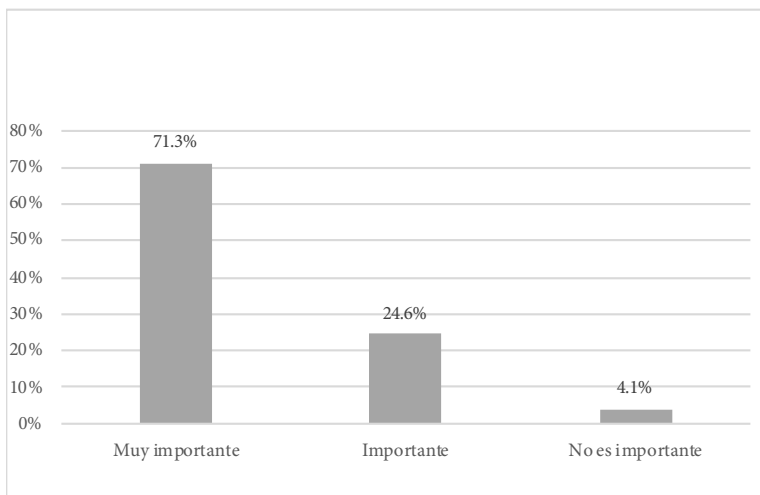


FIGURA 12. ¿Cuál es el grado de importancia que le otorga usted al aspecto Escuela?

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

La escuela tiene un alto prestigio entre la población de todo el país, sin distinción de estados y regiones, y también el Istmo de Tehuantepec sigue esa tendencia: 71% de los encuestados considera a la escuela muy importante, y si a ello se suma el grupo que la considera importante a secas, el número asciende a 95.9%. El mayor porcentaje de personas que considera que “no es importante” lo concentra la parte oaxaqueña, con 6.5%.

Todo ello es un argumento fundamental en favor del sistema educativo, que además de sus labores sustanciales de formación y de producción de nuevo conocimiento, puede favorecer en mucho el compromiso con los valores democráticos y los derechos humanos, que hoy son agenda principal de las instituciones de la república mexicana.

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	28.6%	35.1%	27.3%	5.8%	3.2%	100.0%
Veracruz	20.6%	33.1%	35.4%	6.6%	4.3%	100.0%
TOTAL	23.6%	33.8%	32.4%	6.3%	3.9%	100.0%

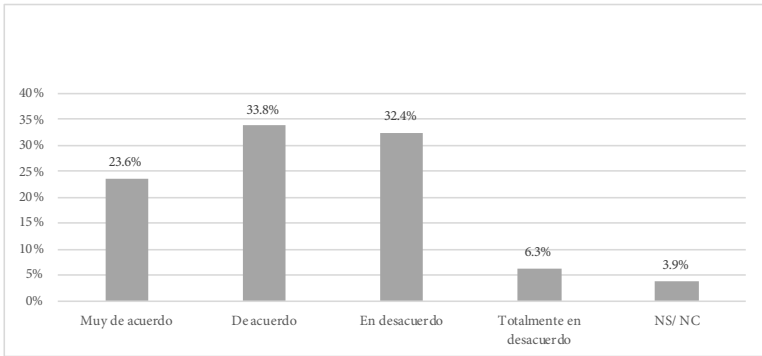


FIGURA 13. La vida adquiere sentido solamente cuando una persona dedica su vida a una causa o un ideal.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

El criterio según el cual una sociedad debiera encarnar los principios (ideales) que profesa defender es utópico, en el sentido de que los principios o las causas contradicen cómo son las cosas. Este asunto, central para la filosofía moral, pone sobre la mesa la distancia, el desajuste entre la vida y sus posibilidades: las cosas no son del todo perversas ni del todo buenas, son deficientes, inconsistentes e inferiores. Los principios nos incitan a hacer algo respecto del mar de contradicciones en las que funcionamos personal y colectivamente.

Sobre todo, esto gira la pregunta de la figura anterior. Un 63.7% de la población del Istmo oaxaqueño “está de acuerdo” que la vida tiene sentido cuando alguien se entrega a una causa o a un ideal. Entre la población istmeña de Veracruz, ese mismo contenido aparece con valores de 10 puntos menos.

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	14.9%	37.0%	32.5%	11.7%	3.9%	100.0%
Veracruz	12.5%	23.3%	49.8%	12.5%	1.9%	100.0%
TOTAL	13.4%	28.4%	43.3%	12.2%	2.7%	100.0%

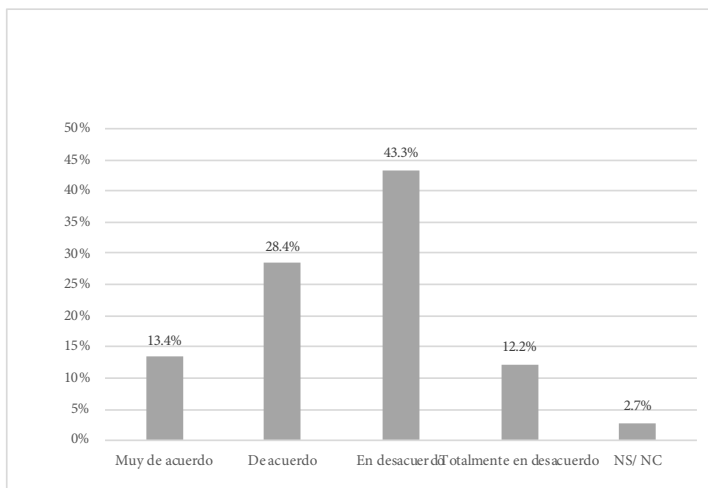


FIGURA 14. De las diversas formas de pensar que existen en el mundo, solamente una es la correcta.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

Imponer un modelo de pensamiento para los demás, jerarquizando los mejores atributos sociales y anatemizando (política, cultural y sexualmente) a quien no encaja o no quiere encajar, como si la vida de los individuos tuviera esencias universales válidas en todo momento y tiempo, revela sin duda una dificultad para el reconocimiento de la otredad que necesita ante todo de la tolerancia y de la inclusión para la cordial convivencia social.

Un alto porcentaje de las personas encuestadas (55.5%) del Istmo de Tehuantepec dice estar en desacuerdo o muy en desacuerdo con el pensamiento único que puede ser de carácter religioso, tecnocapitalista, político o ideológico.

ESTADO	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	NS/ NC	TOTAL
Oaxaca	16.2%	33.8%	30.5%	11.7%	7.8%	100.0%
Veracruz	17.5%	33.9%	35.4%	9.3%	3.9%	100.0%
TOTAL	17.0%	33.8%	33.6%	10.2%	5.4%	100.0%

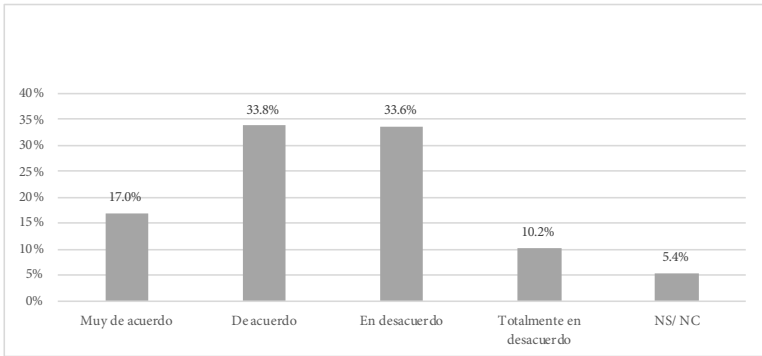


FIGURA 15. Un grupo que tolera muchas diferencias de opinión entre sus propios miembros no puede vivir mucho tiempo.

FUENTE: Encuesta sobre Valores Políticos y Democracia, levantada por la Universidad Veracruzana, el Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, el laboratorio LÍNEA de la Facultad de Estadística y el equipo de investigación del proyecto estratégico CIIT-UV.

Destacan los valores que coinciden afirmativamente con el sentido de la pregunta y que, en el caso de Oaxaca, las respuestas recogidas suman 52%, lo que define una tarea para el desarrollo de las actividades democráticas de los organismos que se dicen preocupados por esta temática (Figura 15).

Las figuras 14 y 15 están relacionados, en el sentido de que ambos muestran hasta qué punto existe la tolerancia y el respeto a las diferencias políticas entre los habitantes de la región del Istmo.

En general, la encuesta que hemos presentado constituye un diagnóstico de la cultura política que actualmente opera en la región, y permite conocer qué valores democráticos gozan de gran aceptación, cuáles parecen competir y estar en colisión y cuáles están en entredicho. Esta información reviste particular importancia porque podría ser el fundamento para construir programas, políticas y campañas que acom-

pañen o complementen el desarrollo de los planes económicos y de transporte marítimo internacional que se están implementando para el Corredor Interoceánico. Además, la información puede servir como recurso para el sistema educativo, organizaciones civiles e investigadores cuyo foco de atención gira precisamente sobre los temas tratados.

Una conclusión válida que dejan las reflexiones aquí vertidas es el largo camino que deben recorrer los partidos de oposición para ser competitivos en futuros procesos electorales. No se trata, como han sugerido algunos observadores, de hacer ligeras enmiendas o de ajustar unos cuantos planteamientos, como si de un aspecto accesorio se tratara. Habría que replantearse en serio el alcance de su discurso y la efectividad de sus prácticas y, sobre todo, encaminar un proyecto de gobierno viable, multiplicando sus conexiones con la ciudadanía y procurando una recuperación de su credibilidad.

Pensamos que la estrategia de la derecha, de algunos grupos de empresarios, de los líderes del clero político antisocialista, y también de algunos militantes de la izquierda más radical (como trotskistas, maoístas o de signos políticos diversos que se sienten excluidos o que fueron marginados por el movimiento obradorista) de descalificar o minimizar los triunfos de Morena y de los candidatos de la 4T, primero en 2018 y de nuevo en 2024, no es del todo asertiva. Sobre todo, porque los números que radiografían las últimas elecciones expresan clara y contundentemente las simpatías o afinidades políticas del grueso del electorado.

Los triunfos de Andrés Manuel López Obrador y Claudia Sheinbaum, cercanos al 60% de los sufragios, más los de los candidatos a diputados y senadores que posibilitaron una mayoría calificada en el Congreso de la Unión, sitúan a las fuerzas de oposición en una situación en extremo desventajosa. Su derrota no solo fue electoral, dejaron de tener el control absoluto en el Instituto Nacional Electoral y muy poca injerencia en los cambios en curso del Poder Judicial de la Federación, lo que hace posible reformas más sustantivas que consoliden al régimen obradorista y la continuidad de la cuarta transformación.

La reciente elección de 2024 tuvo como consecuencia resultados más extremos en favor de la posición oficial que representa Morena y el gobierno federal surgido de la elección de 2018. Las dos recientes elecciones federales en el país han sido las victorias más rotundas en los procesos electorales presidenciales. Ambas campañas electorales, la de 2018 y la de 2024, si bien con sus especificidades que les aportan singularidad, comparten un elemento o punto de contacto: en ambos casos se registró una intensa campaña que ha sido denominada “guerra sucia”, la cual, curiosamente, estuvo lejos de ser fructífera para la oposición.

Las campañas de la oposición, representadas por el frente formado por los partidos Acción Nacional, Revolucionario Institucional y de la Revolución Democrática, enfrentaban un enorme desafío, pues no solo competían con candidatos bien calificados y con un programa reconocible, sino también en contra de su propio pasado y de episodios ultrajantes para las instituciones del Estado y para toda la población, como por ejemplo el caso del Fobaproa (Fondo Bancario de Protección al Ahorro),<sup>17</sup> asunto sobre el que hay una mayor conciencia en la memoria colectiva, pues se trata de una ofensa que menoscaba la vida, la organización social, deteriora la economía nacional y de la población en general, deuda que aún está lejos de zanjarse.

Los agravios se sumaron en detrimento del Estado, como Odebrecht,<sup>18</sup> privatizaciones vergonzosas de ferrocarriles, bancos, petróleo, minería, carreteras, playas, concesiones a medios, comercio de medicamentos, etc. Tomar distancia de toda esa historia, y además lograr que un giro radical resultara verosímil, resulta una empresa cuesta arriba para los partidos de oposición, y es, sin duda, uno de los

---

17 Selene Ramírez, “Claves para entender qué es el Fobaproa y por qué se sigue pagando”, *Expansión* (miércoles 7 de junio de 2023). <https://politica.expansion.mx/mexico/2023/06/07/que-es-el-fobaproa>

18 Héctor Olasolo, Esperanza Buitrago Díaz, Carmen Suleika Mané Granados y Andrés Sánchez Sarmiento (coords.), *Respuestas nacionales e internacionales al fenómeno de la corrupción. Particular atención al ámbito iberoamericano*, Valencia: Tirant lo Blanch, 2021. [https://cris.maastrichtuniversity.nl/ws/portalfiles/portal/155599248/Libro\\_Corrupcion\\_n.pdf#page=43](https://cris.maastrichtuniversity.nl/ws/portalfiles/portal/155599248/Libro_Corrupcion_n.pdf#page=43)

motivos que explican la pérdida del gobierno federal y muchos gobiernos estatales, municipales y congresos locales.

El triunfo de Morena no estuvo exento de adversidades, pues había que vencer la inercia del antiguo régimen priísta y panista, y desactivar las campañas que otros actores y grupos de interés habían orquestado, como la del propio sistema electoral nacional y de las entidades con el liderazgo de Lorenzo Córdoba, en quien recayó la tarea de tratar de enfrentar los avances del gobierno de la 4T, ejerciendo su poder “autónomo” y utilizando el gran volumen de recursos públicos y poder político y mediático para sancionar al obradorismo.

El panorama descrito no constituye un recuento completo, más bien debe tomarse como una sucinta explicación de por qué la oposición ha tenido enormes dificultades para articular campañas competitivas y por qué, 2024 no solo marcó una continuidad en las tendencias electorales, sino que las profundizó aún más; recuérdese que Claudia Sheinbaum obtuvo alrededor de 5 millones de votos más que Andrés Manuel López Obrador en 2018.

Un total de 36 millones de electores decidieron dar continuidad al gobierno de la 4T a nivel nacional, en la mayor parte de los estados en donde fueron renovados los ejecutivos estatales y la representación morenista de las cámaras federales y locales. Morena no solo ganó en siete de las nueve gubernaturas en disputa, sino además se aseguró una mayoría en el Congreso de la Unión.

El partido que más perdió capital político fue el PAN, porque los otros dos competidores, el PRI y el PRD, ya venían arrastrando una menguante preferencia ciudadana. El primero no ganó ninguna entidad, solo conserva, en solitario, Durango y Coahuila, en alianza con el PAN. El caso del PRD es dramático: de ser una institución histórica que en ciertos momentos aglutinó candidaturas meritorias y sectores poblacionales que se sentían representados por su programa, pasó a ser una institución casi completamente indiferente para la sociedad mexicana. La pérdida de su registro lo margina de la lucha por el

poder, y corta la fuente de recursos y prerrogativas que desde décadas usaba la dirigencia.

Otra organización cuyo crecimiento resulta marginal es Movimiento Ciudadano, que si bien obtuvo su mejor porcentaje de votos para la Cámara de Diputados y el Senado de la República, lo cierto es que está muy lejos de convocar a grandes sectores de la población. Además, el nuevo gobernador de Jalisco, de extracción emecista, se hizo con el ejecutivo estatal luego de denuncias de irregularidades y de un litigio en el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, lo cual, según algunos analistas, le resta legitimidad, que no legalidad, a su gobierno.

Lo anterior nos pinta el escenario electoral nacional en sus términos más generales, permitiendo entrever indicadores y patrones que se reiteran en la mayoría de las regiones, estados y municipios del país.

El 2 de junio de 2024, Morena y el movimiento obradorista obtuvieron una victoria electoral rotunda, incluso mayor que la del 2018, lo que fundamenta mucha de la discusión que aquí hemos sostenido. Ciertamente, ese resultado es polivalente y obedece a muchos factores, pero habla de una conciencia crítica cada vez más extendida, y de cómo una democracia puede florecer a pesar de una multitud de ideologías, contextos regionales y normas culturales. Tal vez este último pensamiento pudiera resultar polémico o discutible, pero lo que no se puede negar es la cantidad de electores que condenan las prácticas antidemocráticas y a los gobiernos abusivos.

Como han sostenido ciertas perspectivas críticas inscritas en lo que podría llamarse una izquierda radical, el triunfo obradorista no corresponde necesariamente con el ascenso al poder de grupos doctrinarios históricos de la izquierda, y solo unos cuantos, de manera individual, lograron insertarse e incidir en la toma de decisiones. Sin embargo, es justo señalar que el movimiento obradorista ni ha pretendido arrebatarse marcos contruidos por alguna otra identidad o perspectiva político-electoral, ni tampoco reciclar postulados teóricos o imitar posiciones políticas. Por el contrario, si hay algo que lo caracte-

riza no es el recuerdo o la vuelta a discursos políticos previamente establecidos, sino la novedad para construir conexiones con la ciudadanía. Quienes sí se han declarado afectados son los viejos burócratas electoreros de la izquierda que se sumaron a la derecha panista, sin recato ni decoro.

Encuestas van, encuestas vienen. El mundo electoral moderno no puede prescindir de los estudios demoscópicos que realzan e incrementan la repercusión social de los procesos electorales.

## AGRADECIMIENTOS

Quisiera expresar mis sinceros agradecimientos a la maestra Martha Ramírez Landa, colaboradora académica en este trabajo.

Agradezco también a Rosa Elena Martínez y a Elba Martínez por el apoyo en diversas etapas de este proyecto.

## BIBLIOGRAFÍA

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. *Diario Oficial de la Federación*, 15 de abril de 2025. <https://www.diputados.gob.mx/Leyes-Biblio/pdf/CPEUM.pdf>

DURAND, V. "La cultura política autoritaria en México". *Revista Mexicana de Sociología*, 57(3), (1995): 67-103. <https://revistamexicanadesociologia.unam.mx/index.php/rms/article/view/60880/53704>

*Gaceta Oficial del Estado de Veracruz*.

GARCÍA RICCI, Diego. *Estado de derecho y principio de la legalidad*. México: UNAM, 2011. <https://ru.juridicas.unam.mx/xmlui/handle/123456789/13664>

INE. *Cómputos distritales 2018. Elecciones federales*, 8 de julio de 2028. <https://computos2018.ine.mx/#/presidencia/nacional/1/1/1/1>

INE. *Cómputos distritales 2018. Elecciones federales*, 8 de junio de 2024. <https://computos2024.ine.mx/presidencia/nacional/candidatura>

- La Redacción. “7 décadas para que una mujer fuera presidenta. 71 aniversario del derecho al voto de mexicanas”. *Cimacnoticias*, 17 de octubre de 2024. <https://cimacnoticias.com.mx/2024/10/17/7-decadas-para-que-una-mujer-fuera-presidenta-71-aniversario-del-derecho-al-voto-de-mexicanas/>
- La Redacción. “A 70 años del voto de las mexicanas, solo 6 mujeres habían sido candidatas a la presidencia”. *Cimacnoticias*, 2 de junio de 2024. <https://cimacnoticias.com.mx/2024/06/02/https-cimacnoticias-com-mx-2023-10-17-a-70-anos-del-voto-femenino-solo-6-mujeres-han-sido-candidatas-a-la-presidencia-gsc-tab0/>
- MEJÍA, F. *Memorias del neoliberalismo*. México: El Chamuco y los Hijos del Averno, 2024.
- ORTIZ, L., R. Magaña y S. Cervantes. “Del voto para las mexicanas a Sheinbaum: un siglo de luchas”. *Cimacnoticias*, 11 de junio de 2024. <https://cimacnoticias.com.mx/2024/06/11/del-voto-para-las-mexicanas-a-sheinbaum-un-siglo-de-luchas/>
- Programa de Ordenamiento Territorial de la Región del Istmo de Tehuantepec, 2023. <https://repositorio.veracruz.gob.mx/desarrollosocial/wpcontent/uploads/sites/8/2024/01/PROGRAMA-DE-ORDENAMIENTO-TERRITORIAL-DE-LA-REGION-DEL-ISTMO-DE-TEHUANTEPEC.pdf>
- SARTORI, G. *Partidos y sistemas de partidos*. Madrid: Alianza Editorial, 1980. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu). *Programa de Ordenamiento Territorial de la Región del Istmo de Tehuantepec*. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927448/POT-RIT\\_Extensa.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927448/POT-RIT_Extensa.pdf)
- Secretaría de Gobernación. *Diario Oficial de la Federación*, 30 de marzo de 2022. [https://www.dof.gob.mx/index\\_113.php?year=2022&month=03&day=30#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/index_113.php?year=2022&month=03&day=30#gsc.tab=0)
- SILVA, M. “Corrupción, impunidad, oposición antisocial y desarrollo nacional”. *Rebelión*, 11 de julio de 2023. <https://rebellion.org/corrupcion-impunidad-oposicion-antisocial-y-desarrollo-nacional/>



## ÍNDICE

Presentación. Donde el horizonte se divide: territorios del Istmo de  
Tehuantepec 7

MARTÍN GERARDO AGUILAR SÁNCHEZ

Introducción 29

JULIO URBINA BUSTAMANTE

LA IMPORTANCIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN  
EN LA CONFIGURACIÓN HISTÓRICA DEL TERRITORIO EN  
EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

El sonido del agua: el río Coatzacoalcos y su importancia en la  
comunicación interoceánica (1523, 1580 y 1773) 41

ANA MARÍA SALAZAR VÁZQUEZ

Una experiencia ferroviaria en 1870-1919: el ferrocarril nacional de  
Tehuantepec 79

MARCELA VALDIVIESO CRUZ

Dinámicas de colonización en el Istmo de Tehuantepec: migración,  
territorio y transformación social, 1856-1910 121

YURIDIA ODALIS MENDOZA DUARTE

LA RECONFIGURACIÓN TERRITORIAL DEL ISTMO:  
TRABAJO, TIERRA, ACTORES

Encuadramiento mental y obrerización: análisis histórico de la llegada  
de la compañía El Águila al sur veracruzano 167

ALEJANDRO FERNÁNDEZ OLIVAS

El desenvolvimiento del espacio capitalista en el Istmo de  
Tehuantepec: una aproximación desde el mundo del trabajo,  
1980-2020 195

JOSÉ ANTONIO MELÉNDEZ GARCÍA

El proceso de privatización de la propiedad social en el Istmo  
veracruzano, de 1992 al proyecto del Corredor  
Interoceánico 227

VIRGINIE THIÉBAUT

## CONFLICTOS, RESISTENCIAS Y DEFENSA DEL TERRITORIO

Contiendas por la frontera agraria tras el fraccionamiento de terrenos  
comunales y la erección del municipio ferrocarrilero de Matías  
Romero Avendaño, Oaxaca, primera mitad el siglo xx 263

JOSÉ ANTONIO MONTIEL VERA

Dinámicas territoriales y acción colectiva en el Corredor Interoceánico:  
respuestas comunitarias ante el CIIT  
(2020-2024) 299

GUALBERTO DÍAZ Y JULIO URBINA

El proceso electoral 2024: su expresión en el área del CIIT 331

LEOPOLDO ALAFITA MÉNDEZ



Siendo rector de la Universidad Veracruzana  
el doctor Martín Gerardo Aguilar Sánchez se publicó

ESPACIOS EN TRANSFORMACIÓN:

HISTORIA, DESARROLLO Y TERRITORIOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC  
coordinado por Leopoldo Alafita Méndez, Julio Urbina Bustamante y Gualberto Díaz González

se terminó de imprimir en mayo de 2026,  
en el Taller Editorial Hacerse de Palabras,  
Gardenia 26, fraccionamiento Briones,  
CP 91612, Xalapa, Veracruz, México.

En su composición se usaron tipos Minion Pro y Myriad Pro.  
Cuidado de la edición y maquetación: Aida Pozos Villanueva.

**E**n el Istmo de Tehuantepec, territorio estratégico donde convergen rutas, intereses y disputas, **ESPACIOS EN TRANSFORMACIÓN** ofrece una mirada crítica a los procesos que han moldeado esta región clave de México. Más que un corredor entre océanos, el Istmo se revela como un espacio donde infraestructura, poder y vida comunitaria se entrelazan de manera compleja.

A partir de tres ejes –vías de comunicación, reconfiguración territorial y defensa del territorio–, este libro recorre las transformaciones históricas impulsadas por proyectos de modernización, dinámicas globales y políticas estatales. Desde el desarrollo ferroviario y los primeros intentos de conexión interoceánica, hasta los debates actuales en torno a nuevos proyectos de infraestructura, la obra muestra cómo el desarrollo ha implicado tanto integración económica como profundas tensiones sociales.

Con enfoque interdisciplinario, los autores analizan migración, industrialización, cambios en la propiedad de la tierra y acción colectiva, destacando el papel de las comunidades en la defensa de sus territorios. Este volumen invita a comprender el Istmo no solo como espacio geográfico, sino como escenario de disputa, memoria y futuro.

