

Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros

Laura Machuca

p. 68-94

TEXTE INTÉGRAL

- ¹ Agradezco los comentarios de los integrantes del “Proyecto Istmo” para enriquecer este texto, en particular las sugerencias de Emilia Velázquez, Eric Léonard y Odile Hoffmann, a quien corresponde la elaboración de los mapas.
- ² El interés por el Istmo de Tehuantepec como espacio estratégico y la riqueza de sus recursos naturales no resulta un fenómeno nuevo, pues de hecho desde la llegada de los españoles, y especialmente con Hernán Cortés, se hizo evidente la importancia de esta región. Sin embargo, y no obstante que en varios trabajos de investigación se alude al temprano interés de Cortés por hacer del Istmo una vía de comunicación importante-tal como este personaje dejó registrado en sus cartas a la Corona española-, son casi nulos los estudios que se han centrado en analizar los proyectos de comunicación transístmica durante el periodo colonial. Precisamente, uno de los objetivos de este capítulo ha sido reflexionar sobre las vicisitudes de los diferentes proyectos que en los siglos XVI y XVII se elaboraron y echaron a andar para tratar de unir los dos océanos, el Mar del Norte (Atlántico) con el Mar del Sur (Pacífico). Nuestro segundo objetivo se ha orientado a indagar sobre la manera en que la población local recibió, a veces aceptando y otras saboteando, tales planes de comunicación. Veremos que éstos surgieron, y en su momento fueron obstaculizados, sobre todo en función de los intereses de ciertos miembros de la élite colonial, y no de las necesidades y expectativas de los pobladores del Istmo, aunque fueran quienes quizás más agudamente experimentaran los beneficios o percances relacionados con la creación y supresión de las diversas rutas de comercio que se ensayaron. Fue por ello que en varias ocasiones opusieron diversas formas de resistencia a proyectos de comunicación y comercio que muchas veces les resultaban por completo ajenos; en ocasiones se rebelaron en forma violenta, en otros momentos simplemente hostigaron a los funcionarios españoles o huyeron de las monterías, y con frecuencia se negaron a contratarse en las actividades promovidas por los españoles.
- ³ Dos primeras preguntas nos planteamos al estudiar el Istmo mexicano o Istmo de Tehuantepec en la época colonial: ¿qué tipo de intercambios y relaciones internas y externas se establecieron ahí? y ¿qué papel jugaba el Istmo en la economía de la Nueva España y la metrópoli? La importancia del camino transístmico derivaba justo de los productos que se transportaban de un lado al otro. Hernán Cortés, por ejemplo, necesitaba trasladar pertrechos para su astillero. Después se intentó habilitar esta vía para comodidad de los comerciantes guatemaltecos, quienes enviaban añil y plata al puerto de Veracruz con destino a España, aunque al final lo que predominó fue el tráfico de maderas. En el trayecto del Atlántico al Pacífico se atravesaban básicamente dos provincias: la de Coatzacoalcos y la de Tehuantepec. Cada una siguiendo su propia lógica administrativa, social y económica. El río Coatzacoalcos permitió la comunicación de ambas. La trascendencia de esta vía marítima sólo puede ser comparable, guardadas las distancias temporales, a la que tuvo más tarde el ferrocarril.

⁴ No obstante la existencia de intercambios comerciales vía el Istmo, y el interés de algunos grupos en estas operaciones, los proyectos oficiales para encontrar una forma viable de unir los dos océanos fueron fallidos: ¿por qué el poco éxito de estos planes? Una cuarta y última pregunta que orienta este texto es si pese a todos estos problemas ¿podemos considerar que el Istmo de Tehuantepec se constituyó en región durante la Colonia?

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC EN LOS SIGLOS XVI Y XVII: EL DESPLAZAMIENTO DE LA RUTA COMERCIAL AL PERÚ POR LA RUTA A FILIPINAS

⁵ El Mar del Sur fue descubierto en 1513 por Vasco Núñez de Balboa, por la vía del Istmo de Panamá.² Varios conquistadores, como Hernán Cortés, trataron luego de hallar en sus territorios las mejores rutas para recorrerlo y para unir los dos océanos, pues aunque ya se conocía el de Panamá se esperaba encontrar otros más asequibles. Durante la conquista de Tenochtitlán, a Cortés ya le habían mencionado la existencia del mar en dirección del sur, e inmediatamente pensó en todas las ventajas que podía obtener, pues “se habían de hallar muchas islas ricas de oro y perlas y piedras preciosas y especiería, y se había de descubrir y hallar otros muchos secretos y cosas admirables”.³ De hecho, podemos afirmar que Cortés es el artífice de la idea de aprovechar la posición estratégica del Istmo mexicano.

⁶ Cortés también había preguntado a Moctezuma si en la costa del norte sabía de la existencia de algún río para la entrada de navios. Como éste lo ignoraba, le hizo pintar toda la costa para que él mirara por sí mismo y decidiera dónde explorar.⁴ De esta forma, Diego de Ordaz y sus hombres llegaron a Coatzacoalcos y con la ayuda del señor local pudieron recorrer una parte del río, aunque al poco tiempo los indios se rebelaron. Despues, Gonzalo Sandoval pacificó la región y fundó la Villa del Espíritu Santo, a cuatro leguas de la desembocadura del río Coatzacoalcos (Gerhard, 1986: 143).⁵

⁷ En un artículo de hace más de 50 años, Max Morhead (1949: 372) discutió acerca de la obsesión de Hernán Cortés por encontrar el estrecho que uniera los dos mares. El mismo Carlos V, mediante una cédula de 1523, lo urgía a buscarlo. Carlos Macías Richard (2006: 164) nos dice que los argumentos que Cortés utilizó para enviar sus ejércitos a Honduras y a Guatemala en 1524 coincidían con los intereses de la Secretaría de Indias, cuya prioridad era “poblar [...] localizar riquezas minerales y la búsqueda de un estrecho asequible a la especiería”. De aquí que Cortés escribiera a la Corona: “como yo sea informado del deseo que vuestra majestad tiene de saber el secreto de este estrecho, y el gran servicio que en le descubrir su real corona recibiría, dejo atrás todos los otros provechos e intereses que por acá me estaban muy notorios, por seguir este otro camino”.⁶

⁸ Desde tiempos de Moctezuma, Cortés envió a cuatro hombres a buscar el Mar del Sur. Divididos en dos grupos, llegaron por distintos rumbos. Uno de ellos arribó precisamente a Tehuantepec. Una vez encontrada la entrada al mar, sólo faltaban navios para recorrerlo, así que Cortés empezó su obra naval en Zacaleta.⁷ Este puerto pronto dejó ver sus puntos débiles, pues todas las herramientas y demás utensilios para la construcción de navios debían llevarse desde Veracruz en las espaldas de tamemes, indios cargadores. En algún momento entre 1520 y 1526 debió recorrerse el río Coatzacoalcos en su totalidad, y de ahí Cortés tuvo la idea de instalar otro astillero en Tehuantepec, lugar más práctico por dos razones: primero, la madera para los navios se obtendría de la cercana selva Chimalapa; segundo, todos los utensilios y herramientas se podrían

llevar más rápido a través del río. En 1526 Francisco Maldonado llegó a Tehuantepec con el título de alcalde mayor y encargado de la obra naviera de Cortés. Así, en un primer momento el Istmo de Tehuantepec estuvo estrechamente asociado a los planes de Hernán Cortés de seguir con sus exploraciones por el Mar del Sur.

⁹ El astillero se llamó El Carbón y tres años después, en 1529, de cinco navios que se construían, sólo tres estaban prontos a concluirse. Francisco Maldonado ya no pudo cumplir el sueño de su amo, pues ese año llegó al poder la Primera Audiencia, formada por acérrimos enemigos de Cortés, quienes aprovecharon su viaje a España para quitarle sus propiedades. Sin embargo, los funcionarios de la Primera Audiencia mandaron a un aliado, Martín López, quien debía continuar la obra de Maldonado, dado que estaban conscientes de su importancia. Pero en esta ocasión el plan tampoco fructificó, ya que todos los habitantes huyeron a otros lados y la mano de obra se encareció.⁸

¹⁰ Cuando Cortés volvió de España en 1530, ordenó fabricar dos navios en Tehuantepec y dos en Acapulco, lo que coincidió con una real cédula de 1531 en la que se le otorgaba la capitulación para el descubrimiento de la Mar del Sur.⁹ Alrededor de noviembre o diciembre de 1532, Cortés se encontraba en Tehuantepec: "y con residir en persona en este puerto sobre la obra con todos mis criados y con más de treinta oficiales españoles que traigo... y con aver traydo de la ciudad de la Veracruz por mar hasta Guaxaqualco y desde Guaxaqualco hasta veinte leguas de aquí por el río en todo lo necesario, está la obra en término".¹⁰ Resalta la alusión expresa que hace Cortés de la importancia de la ruta marítimo-fluvial Veracruz-Coatzacoalcos-Tehuantepec en la realización de su planes.

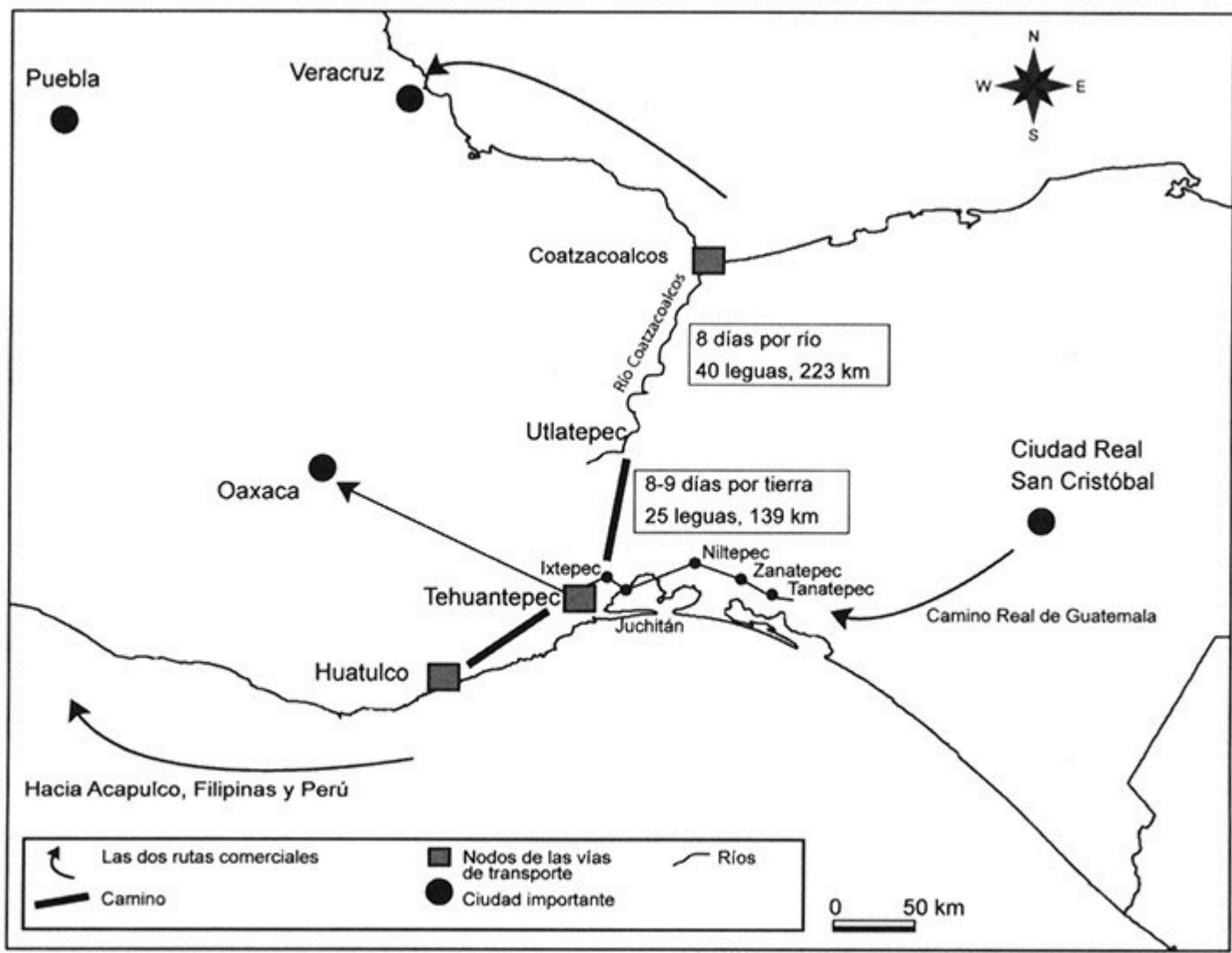
¹¹ Finalmente, el 30 de octubre de 1533, desde el puerto llamado Santiago, Cortés despachó dos navios: La Concepción y el San Lázaro. Un lustro después, y debido al fracaso de sus expediciones en California, decidió experimentar otras rutas marítimas. A partir de 1538, desde Huatulco empezó a comerciar con Panamá y Perú, sin mucho éxito. No obstante que esta empresa fue poco productiva, como indica W. Borah (1975: cap. 4), no cabe duda de que sus naves iniciaron la comunicación directa con la capital de los incas y abrieron el camino al Mar del Sur.¹¹

¹² La historia del astillero El Carbón, en Tehuantepec, fue de altas y bajas. En 1539 lo mandó embargar el virrey Mendoza, y por esas causas fue abandonado un tiempo, lo suficiente como para que los navios se pudrieran. La sucesión del marquesado decidió retomar la obra en la década de 1550. Habilitaron otro puerto, Salinas, y repararon los navios: el San Pedro y el Santa Cruz se destinaron al tráfico con el Perú, el San Lázaro, que en 1539 y 1540 había sido utilizado para el comercio con Panamá, también fue reparado para el transporte de abastecimientos entre Tehuantepec y Huatulco y para el tráfico de cabotaje; el San Vicente se envió a Nicaragua con cargas de sal (Borah, 1975: cap. 4).¹² Así, por lo menos durante gran parte del siglo XVI, el Istmo de Tehuantepec en su parte sur jugó un papel de vital valor para la comunicación con varios puertos de América. Esta situación pronto decayó por el descubrimiento de Acapulco y la ruta a Filipinas y por las medidas proteccionistas de la Corona española, cuyos funcionarios terminaron por prohibir la navegación entre México y Perú.

¹³ La ruta del Istmo resultó clave para los proyectos de Cortés, pero él y sus hombres no podían por sí solos llevarlos a cabo: una considerable mano de obra indígena fue utilizada en las obras, desde el trabajo especializado de herreros o carpinteros hasta los cargadores, a quienes les tocó la peor parte. Para la época de Cortés no tenemos datos, pero en diciembre de 1556 los administradores del marquesado calcularon que "los maceguales todo el tiempo que se ocuparon en traer la dicha

madera hasta el astillero que fueron cinco mil y 194 peones" (Machuca, 2001: 114), lo que equivale a 90% de los tributarios de la provincia (en 1553 eran 5 880 tributarios).

FIGURA 5. La primera ruta del Istmo, siglo XVI (de 1530 a 1610 aproximadamente)



Elaboración: Odile Hoffmann. Fuentes: Borah (1975), Acuña (1984), y Cortés (2004).

¹⁴ La distancia entre Coatzacoalcos y Tehuantepec era de 65 leguas. Por el río se recorrían 40 leguas (222.90 km) en ocho días "según los tiempos, donde hay montes y sierras" (Acuña, 1984:I, 118), las siguientes 25 leguas (139 km) se transitaban a pie. A falta de un camino para carretas desde Utlatepec (punto de embarque y desembarque del río Coatzacoalcos) hasta la Villa de Tehuantepec (véase figura 5), las mercancías debían ser cargadas por tamemes. Casi nada sabemos sobre estos indios. La Primera Audiencia trató de limitar su trabajo y Cortés alegó que utilizaba cargadores por necesidad "pagándoles, como les pagué, su trabajo, muy a su voluntad".¹³

¹⁵ A pesar de las prohibiciones, Cortés y sus sucesores siguieron usando los tamemes, pues no tenían tampoco otra opción, aunque Cortés después se defendiera diciendo que se introdujeron carretas hasta donde el camino lo permitió: "El marqués siempre ha procurado hacer la armada y abastecer los navios sin cargar indios, y así para los navios de Teguantepeque buscó cómo por el río de Guaçaqualco... hasta llegar adonde el marqués pudo poner carretas, de que se le siguió mucho gasto; lo hizo por excusar cargar indio como no se cargó" (Zavala, 1984: 88). Pero si los detractores de Cortés lo acusaban de explotador, las autoridades tampoco estuvieron exentas de culpa, aunque gente como el virrey Velasco tuviera compasión y asentara que las mercaderías se llevaban "a

fuerza de indios de carga en gran ruin y perjuicio de su conservación y salud" (Instrucciones, 1991: 327).

16 El caso del virrey Velasco que referiremos nos servirá para ilustrar la terrible situación laboral, pero también nos mostrará la enorme utilidad del camino de Coatzacoalcos para el transporte de viajeros y mercancías. A mediados de siglo XVI, para todo aquel que quisiera ir a Perú desde la ciudad de México, la mejor ruta era Veracruz-Coatzacoalcos-Tehuantepec-Huatulco. En 1550, el virrey Antonio de Mendoza se dirigió a Perú con el mismo puesto, pero podemos imaginar que su equipaje no era poco y no le quedó más remedio que pedir autorización para usar tamemes:

Yo don Luis de Velasco, visorrey. Por quanto Juan de Torres, criado del señor visorrey don Antonio de Mendoza va al pueblo de Tehuantepeque a recibir la tropa y otras cosas que por la vía de Guaçaqualco se ha enviado al puerto de las canoas de Utlatepeque y porque desde el dicho puerto hasta el dicho puerto de Huatulco convendrá para el aviamiento del dicho señor visorrey que se lleven tamemes por no haber camino abierto ni arrías que puedan ir al dicho puerto de Huatulco. Atento lo cual por la presente soy licencia al dicho Juan de Torres para que toda la dicha tropa y otras cosas que así se trajeren para el dicho señor visorrey por la vía de Guaçaqualco al dicho pueblo de Utlatepeque lo pueda llevar y enviar hasta el puerto de Huatulco en los tamemes que fueren menester sin que a ello se le ponga impedimento alguno.¹⁴

17 Sabemos que en esa época de Utlatepec a Tehuantepec se pagaban 7 tomines (un peso tenía 8 tomines y el salario normal era de medio tomín al día), para un recorrido a pie de más de 100 km.¹⁵ Independientemente de la situación laboral de los tamemes, era indiscutible que del camino del Istmo se obtenían grandes ventajas. Las *Relaciones geográficas*, realizadas en 1580, son una fuente de gran importancia para enterarnos de su situación: "Y así mismo, suelen subir personas particulares por el dicho río arriba, o bien de la Veracruz o de Coatzacualco, con muchos géneros de mercadurías de Castilla, y, desta provincia de Tequantepec, suelen bajar por el dicho río abajo cantidad de cueros de toro, que, en lo uno y en lo otro, son muy aprovechados" (Acuña, 1984: II, 124).

18 Sin embargo, había una preocupación por encontrar una ruta por tierra para poder introducir carretas y dejar de utilizar a los tamemes. La *Relación* de Tehuantepec refiere que se acababa de descubrir otro camino más corto y seguro-que salía de un punto diferente a Utlatepec-donde se podía transitar con carretas en ocho o nueve días en una distancia de 24 leguas (133 km). Esta ruta no debió resultar tan práctica como se esperaba, pues en junio de 1584 el rey mandó a Cristóbal Delgado, alcalde mayor de Tehuantepec, a inspeccionar personalmente el terreno entre el desembarcadero del río Coatzacoalcos y la Villa de Tehuantepec y preguntar puntos de vista para abrir otro camino, donde pudieran pasar fácilmente las mercaderías con procedencia del puerto de Veracruz.¹⁶ No conocemos la respuesta de Delgado.

19 La importancia que prestaban las autoridades a esta ruta se evidencia en la correspondencia e instrucciones de los virreyes. Desde la época de Martín Enríquez (1568-1580) se trató de buscar la ruta adecuada para construir el tan ansiado camino de carretas, pero durante su administración no hubo avances. Por el interés y el apoyo que le manifestaron varias personas, Luis de Velasco (1590-1595) decidió seguir con el proyecto, un poco para aliviar a los tamemes que servían en el transporte transístmico, pero también para ahorrar costos de carga. Se comprometió a contribuir hasta con tres mil pesos, para lo cual en 1591 ordenó al alcalde mayor de Tehuantepec Diego Terrazas y al práctico Pedro de Saravia que buscasen el camino de carretas, lo que hicieron con

éxito, pero como llegó el fin de su gobierno recomendó a su sucesor que no dejara al olvido su obra (Instrucciones, 1991: 327). El siguiente virrey, Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey (1595-1603), se encargó de hacer realidad el proyecto: “pues con pocas leguas de camino por tierra, y ese en carros, se ha llevado cantidad de artillería y de buen peso ahora dos años, y otro tanto se ha hecho este y pasado [1603 y 1604] juntamente unas anclas. Y demás de lo que esto ofrece de comodidad para el pasaje de estos géneros tan necesarios en las naos de Filipinas y en la misma Manilla” (Instrucciones, 1991: 327).

²⁰ Zúñiga recomendó a su sucesor, el conde de Monteclaros (1603-1607), procurar que el camino se transitase siempre para que no se cerrara e hiciera bosque. Todavía durante el gobierno de Luis de Velasco hijo (1607-1611) se utilizaba esta vía del río Coatzacoalcos, aunque sólo se podía navegar durante los meses de secas, con el consiguiente retraso de pertrechos que se mandaban de Veracruz a Acapulco.¹⁷ Así, a fines del siglo XVI, desde San Juan de Ulúa a Coatzacoalcos circulaban artillería, cuerdas y anclas para los navios del puerto de Acapulco que iban a Perú y Filipinas. Una vez que estos materiales arribaban a Tehuantepec, se conducían por barco a Acapulco. En sentido contrario, de Tehuantepec a Coatzacoalcos, el tráfico era menos frecuente, pero se realizaba algunas veces para conducir a Veracruz la producción del marquesado, como las pieles curtidas. Sin embargo, a pesar del entusiasmo que imperó durante todo el siglo XVI y a principios del XVII, ya no se tienen más noticias para el resto de este siglo. Tal pareciera que para ese momento los negocios estaban centrados en otros menesteres, lo cual no quiere decir que la ruta Coatzacoalcos-Tehuantepec no siguiera frecuentándose. Aunque no debemos olvidar que el comercio con Perú se prohibió entre 1664 y 1774, lo que también pudo influir en la disminución del tráfico. Con esta medida la Corona española dio total primacía a la ruta de Filipinas.

COATZACOALCOS Y TEHUANTEPEC: DOS PROVINCIAS COLONIALES

²¹ En las líneas anteriores hemos hecho referencia constante a las provincias de Tehuantepec y Coatzacoalcos y valdría ahora la pena una somera descripción de ambas.¹⁸ A la llegada de los españoles, Coatzacoalcos estaba dividido en una serie de señoríos independientes, predominando los grupos popolucas y nahuas. Parece que el señorío más importante era precisamente el de Coatzacoalcos, situado a tres leguas de la desembocadura del río, y su predominio radicaba en el hecho de que era uno de los pasos principales en la ruta del Golfo desde Veracruz hasta la Península de Yucatán (García de León, 1992: 44).

²² Despues el territorio fue repartido al menos en 12 encomiendas, que poco a poco se fueron integrando a la Corona y dependieron de la Alcaldía Mayor de Coatzacoalcos, con sede en Espíritu Santo. Antonio García de León (1992: 47) menciona que con el tiempo se volvió “una vasta pero pobre y despoblada provincia” y ni la iglesia tuvo una presencia fuerte. Como señalan Delgado (2000) y Alcántara (en este volumen), estos espacios vacíos a causa de la Conquista poco a poco fueron ocupados por el ganado. Antes de que acabara el siglo XVI, la cabecera fue trasladada a Acatlán, por cuestiones de salubridad, por constituir lugar de paso en el tráfico para unir Veracruz con Tabasco y por ser también el polo principal en el comercio de ganado. La población de la provincia no era muy numerosa –nunca se recuperó del colapso demográfico de las primeras décadas del siglo XVI–, pues se calculaban 3 mil tributarios indios en 1580, 1 638 en 1743 y 3 100 en 1800 (Gerhard, 1986: 142-143). El conjunto de la población la integraba un núcleo importante de mulatos y negros, así como de españoles dedicados a diversos oficios.

- 23 Varios de estos españoles establecieron haciendas ganaderas. En su *Relación* de 1777, Corral y Aranda consignaron, por un lado, entre el río de San Juan Michapa y la costa desde la barra de Alvarado hasta la de Coatzacoalcos, una hacienda perteneciente a los padres agustinos y nueve a particulares: "Todas estas haciendas tienen tierras muy a propósito para las sementeras de maíz, arroz, frijol y otras semillas, pero los dueños hacen poco uso de ellas, en las más permiten sementeras a particulares, pagan el piso y hacen las que les convienen o pueden según sus facultades".¹⁹
- 24 Otros habitantes se dedicaron al corte de maderas y a su venta: en Tlacotalpan a fines del siglo XVIII, por ejemplo, los mulatos eran monteros, hacheros y aserradores, y en cambio los indios eran canoeros. Los pobladores de Los Ahualulcos realizaban un comercio activo con Tabasco, del que fueron parte formalmente hasta el siglo XIX. En algunos pueblos se sembraba cacao, algodón, vainilla y se utilizaba la pita, un agave con hojas delgadas del que se sacaba un hilo para manufacturar mecales, bolsas y redes, entre otros (BAGN, 1945).²⁰
- 25 Como ya lo ha subrayado García de León (1992: 71), lo que distinguió a Coatzacoalcos durante la época colonial fue haber formado parte de una región más extensa que él identificó como la costa de Sotavento, desde Veracruz hasta Los Ahualulcos, la cual era vinculada tanto en tierra (por los arrieros) como en el mar (cabotaje) por el comercio de ganado y el contrabando. Aunque la labor de los canoeros que recorrían los ríos también fue de vital importancia en el establecimiento de redes comerciales, o como escribió Alfredo Delgado (2000: 32): "fueron las venas abiertas por las que se desangraba la riqueza del Sotavento". Leyendo a García de León y a Delgado pareciera que la provincia de Coatzacoalcos y sus habitantes, por sus rasgos culturales y actividades, se insertaban mejor en el Sotavento, y su complementariedad con el Istmo oaxaqueño se debió más bien a cuestiones económicas temporales.
- 26 A diferencia de Coatzacoalcos, la Provincia de Tehuantepec no fue dividida en encomiendas, ya que formó parte del Marquesado del Valle de Hernán Cortés de 1524 a 1563 y después pasó a jurisdicción real, constituyendo alcaldía mayor con su centro en la Villa de Tehuantepec. Cinco etnias habitaban el territorio: zapotecos, huaves, mixes, zoques y chontales, siendo los primeros los más influyentes. En 1580 había 3200 tributarios indios, en 1743 eran 3831 y en 1797, 4407. Siendo el total de población en 1793 de 21 746, 74.5% eran indios (Acuña, 1984: II, 109; Gerhard, 1986: 274).²¹ Tehuantepec era una provincia fronteriza—al ser la última de la Nueva España y colindar con Chiapas, en ese entonces perteneciente al reino de Guatemala—y la atravesaba el camino real que unía México a Guatemala.²² Como Coatzacoalcos, constituía una región de tránsito entre dos polos clave, de ahí su situación privilegiada.
- 27 La jurisdicción se dividía en varias microrregiones y de ahí salían las diferentes producciones que surtían el mercado de la Villa de Tehuantepec y sus pueblos sujetos, así como varios pueblos de provincias vecinas como Nexapa, Villa Alta, Miaguan y la ciudad de Oaxaca. El principal producto era la sal, cuya producción dependía de los caciques de Tehuantepec y de algunos pueblos zapotecas y huaves, y era muy demandada en el obispado de Oaxaca y en Chiapas y Soconusco por su calidad. La grana cochinilla que se producía en la montaña, el achiote de los Chimalapas y el añil se concentraban en Oaxaca, de donde se enviaban a España vía Veracruz. La pesca era actividad privativa de los pueblos huaves. El único pueblo mixe, San Juan Guichicovi, sembraba el maíz que surtía a toda la provincia y elaboraba panela; sus habitantes eran los arrieros de la provincia y poseían un crecido número de muías. También había algunas haciendas ganaderas, siendo las más importantes las pertenecientes a los dominicos y al marqués del Valle (de ahí que se llamaran

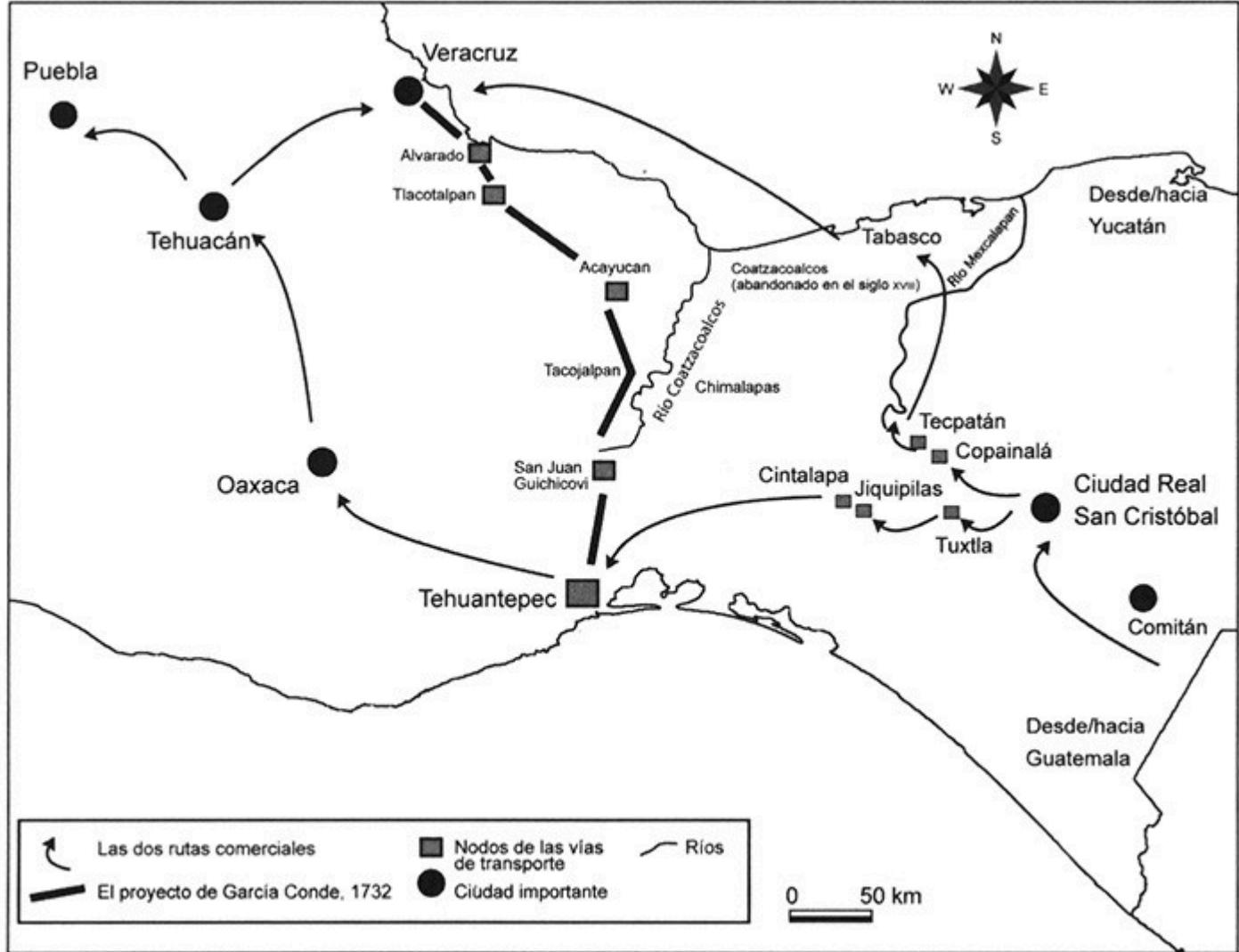
marquesanas). La cría de muías y el auxilio a los viajeros eran realizados por los pueblos zoques-mulatos (Tapanatepec, Niltepec y Zanatepec) del Camino Real (Machuca, 2000 y 2004).

- 28 Nos interesa destacar la selva de los Chimalapas por ser el punto donde empezaba a correr el río Coatzacoalcos, y en donde varios de los proyectos de comunicación transístmica de que damos cuenta se llevaron a cabo. Dos pueblos zoques se asentaban ahí: Santa María y San Miguel Chimalapa. Poseían terrenos inmensos, de los cuales jamás se pudieron trazar sus límites con precisión. Una de las producciones de este territorio era el achiote, colorante obtenido de la fruta de un arbusto, para dar sabor y color rojo a los alimentos. Debido al gran esfuerzo que implicaba su fabricación, pues era necesario dejarlo cocer varios días sin dejar de remover, los zoques decidieron abandonar su producción intensiva a principios del siglo xix. También crecía de forma natural la pita, pero el principal recurso natural explotable de este territorio era la madera, cuya explotación, y la deforestación asociada a la misma, comenzó desde el siglo xvi sin que los zoques se beneficiaran de ello. Sin embargo, a pesar de haber sido el centro de un gran movimiento por el corte de maderas, sus habitantes parecen no haber recibido fuertes influencias externas hasta el siglo xx. Este territorio constituyó lo que Gonzalo Aguirre Beltrán definió como zonas de refugio (Machuca, 2000).
- 29 Lo que unió naturalmente a estas dos provincias fue el río Coatzacoalcos, pero un imperativo económico: conectarse lo más rápidamente posible con Veracruz y la explotación de los recursos naturales locales, les otorgó su característica particular.

INTERESES ECONÓMICOS DIVERSOS VS. LA RUTA TRANSÍSTMICA

- 30 A las provincias de Coatzacoalcos y Tehuantepec, unidas naturalmente por el río Coatzacoalcos pero bastante independientes entre sí, se les intentó unir por intereses económicos ligados al comercio desde una temprana época colonial, lo cual se consiguió en diferentes momentos. El paso de Coatzacoalcos adquirió un papel clave, sobre todo para los comerciantes guatemaltecos que tenían que mandar añaíl a España vía Veracruz, al ser el único puerto autorizado para la exportación del producto. La navegación entre la Nueva España y Guatemala se practicó hasta 1704, quedando prohibida casi todo el resto del siglo, lo mismo que con Perú. La Corona sólo toleró los intercambios por vía terrestre o fluvial (Acuña, 1978: 44-45).
- 31 Dos caminos unían Guatemala con Veracruz. El primero se tomaba en Chiapas, desde Ciudad Real (hoy San Cristóbal), pasando por Copainalá y Tecpatán hasta el puerto fluvial de Quechula, de ahí se remontaba el río y llegando a territorio tabasqueño el resto del camino se seguía vía terrestre y fluvial. Juan Pedro Viqueira (2002: 156) apunta que es probable que para la segunda mitad del siglo xviii se diera preferencia a esta ruta por sobre el Camino Real para la comunicación entre Guatemala y Veracruz, lo que explicaría en parte el fracaso por dinamizar la ruta Coatzacoalcos-Tehuantepec (véase figura 6).
- 32 El segundo camino, por tierra, era el del Camino Real, que partiendo desde Guatemala y pasando por la provincia de Cuchumatanes, Comitán, Ciudad Real, Tuxtla, Jiquipilas y Cintalapa, llegaba a la provincia de Tehuantepec, de ahí seguía a Oaxaca, Tehuacán y luego se tomaba camino ya fuera para Veracruz o México. Tehuantepec se benefició enormemente de esto, pues el tráfico comercial era intenso entre Guatemala y Oaxaca. Varios comerciantes de Tehuantepec actuaban como intermediarios de sus homólogos de Oaxaca, Chiapas y Guatemala, además de que los arrieros hacían también constantes viajes, pues de Guatemala se traía añaíl y ropa, que era muy demandada. Uno de los inconvenientes de esta ruta era el tiempo (Machuca, 2004).

FIGURA 6. En el siglo XVIII las rutas comerciales evitan el Istmo y lo contornan



Elaboración: Odile Hoffmann. Fuentes: Viqueira (2002) y Machuca (2004).

33 De hecho, había interés en buscar vías alternas hacia Veracruz y habilitar el Coatzacoalcos. En 1732 el alcalde mayor de Tehuantepec, Juan García Conde, decía que Tehuantepec era tránsito preciso para el comercio entre los dos reinos. Los comerciantes guatemaltecos realizaban gastos excesivos para que sus mercancías arribaran a Veracruz después de dos meses y medio o tres de haber salido de Tehuantepec, pagando por cada carga de tinta de 23 a 25 pesos, sin contar en algunas ocasiones la falta de recuas o el retraso de las muías, de tal manera que a veces las cargas llegaban a Veracruz cuando el barco ya había zarpado.

34 Por tal razón, García Conde pidió permiso perpetuo, con beneficio propio y de sus herederos, para establecer en Veracruz una pequeña empresa de transporte de mercancías. Pensaba poder hacer el trayecto en 16 o 17 días con un precio de 10 pesos por carga, sin pasar por el puerto de Coatzacoalcos, para entonces abandonado. Proponía hacer navegable el río Malatenco-que desembocaba en el río Coatzacoalcos-a 34 leguas de la Villa de Tehuantepec y a seis del pueblo de Guichicovi:

desde el embarcadero en ocho días hasta el paso de Tlacojalpa, que es una hacienda de vacas y hay dos leguas al mismo pueblo de Tlacojalpa y desde aquí hay un día de camino al pueblo de Acatlán y desde éste hasta el paso de San Juan, un día de camino, en donde se embarcan en las canoas que allí hay de trato y se gastarán por aquel río que es bueno y conocido tres

días hasta Tlacotalpa en donde todos los días hay barcos del tramo de Veracruz, a donde se conducirán en breve tiempo por la costa de Alvarado.²³

- 35 El virrey le otorgó el 9 de septiembre de 1732 la autorización por la duración de una vida para iniciar su embarcadero, pero ignoramos si el proyecto se llevó a cabo.
- 36 Los comerciantes de la ciudad de México, agrupados en el consulado, tenían relación con sus homólogos de Oaxaca, Tehuantepec, Chiapas y Guatemala y mantenían con ellos un comercio a dos escalas: uno interno, en el que las mercancías circulaban de un lugar a otro en recuas de muías; el otro sólo concernía a los grandes importadores, que compraban índigo de Guatemala (Stein, 2001: 459-512; Brown, 1997: 57-100). Sin embargo, debido a que los comerciantes (de México y Guatemala) trabajaban con varios intermediarios (en general oaxaqueños y éstos a su vez con los de Tehuantepec), era necesario que las mercancías pasaran por diversos puntos en el camino, lo que probablemente limitaba la utilización de la vía fluvial.²⁴ Por otro lado, también pudo ser que los guatemaltecos prefirieran la ruta por Chiapas, perteneciente al mismo reino de Guatemala, pues además de la posibilidad de encontrar condiciones más ventajosas que en la Nueva España, se ahorraban un trecho considerable entre Ciudad Real y Tehuantepec (unos 15 días en recua de mula). En todo caso, pese a los proyectos de García Conde de 1732 y Corral y Aranda de 1777, que proponían rehabilitar el camino del Istmo, parece que en éste no hubo gran movimiento (al menos de gente externa).
- 37 En suma, aunque las autoridades virreinales siempre apoyaron el desarrollo de la ruta transístmica, varios eran los intereses económicos de particulares que lo frenaban. Nosotros pensamos que la ruta fluvial no fue utilizada por los comerciantes y arrieros (o muy poco) porque hubiera restado importancia a la ciudad de Oaxaca, lo que no les convenía ni a los comerciantes locales ni a los de México y Guatemala, por concentrarse aquí sus principales intermediarios. Así, se prefería invertir más tiempo por tierra, pero ejercer un mayor control sobre el tráfico de personas y mercancías.

LA TALA DE ÁRBOLES DEL ISTMO PARA EL ABASTECIMIENTO DEL ASTILLERO DE LA HABANA: ENTRE LA INEFICIENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN COLONIAL Y LA REBELDÍA INDÍGENA

- 38 Además del interés por hacer navegable el río Coatzacoalcos también había otro recurso que volvió al Istmo un punto estratégico: las maderas. La riqueza maderera ya había sido advertida desde temprana época. La *Relación* de Tehuantepec de 1580 describía que en Chimalapa había “cantidad de arboledas: de cedro, pino, robles de Castilla” (Acuña, 1984: II, 119). Desde 1720 surgió la idea de instalar un astillero en Coatzacoalcos y en 1730 se aprobó su instalación. Sin embargo, resultó un fracaso debido a que ni el comisario de Marina ni el constructor se pusieron de acuerdo. Inconformes los dos con la lejanía y la insalubridad del lugar, nunca hicieron el intento de explorar la zona, empeorando la situación la carestía de víveres. En 1734 se puso al agua el único navío que se construyó, “El Nueva España”, y el astillero fue abandonado para mudarse a La Habana. Los gastos, que en un principio se habían calculado en 18875 pesos, al final ascendieron a 331 322 (Béthencourt, 1958: 371-428). La mano de obra utilizada en el astillero se dividía en dos: los monteros y los peones. Los primeros provenían del pueblo de Tancojalpan, pero se negaron a participar. Del total del pueblo, una tercera parte se dedicaba al transporte de mercancías en sus canoas, y los otros trabajaban para particulares en el corte de maderas y otras actividades relacionadas, por lo que conocían bien la labor. Antonio de Béthencourt refiere que se les pagaba un anticipo con mercancías, como mantas y jabón, y la otra mitad poco a poco en tabaco, miel y aguardiente, quedando endeudados y comprometidos con el patrón para el siguiente corte. Por

esta razón fue difícil reunir mano de obra para el astillero real y los pocos trabajadores que se lograron llevar huyeron a los montes con parte de su sueldo anticipado. El grueso de los peones para el astillero se obtenía por repartimiento y procedía de la alcaldía de Acayuca, a 20 leguas de Coatzacoalcos y a 40 leguas de la de San Andrés Tuxtla. Esta cuota semanal obligatoria de mano de obra que los pueblos estaban obligados a dar a los particulares resultó ser una gran carga para estos indios, quienes rehusaban ir al astillero y ya estando ahí hacían todo lo posible por no realizar trabajos duros, con gran descontento de los encargados.

39 Pero la historia no quedó ahí. En uno de los viajes de reconocimiento por el río Coatzacoalcos, se dio cuenta de la enorme variedad de maderas que podrían servir para el astillero de La Habana, establecido a principios de la década de 1730, en particular para la fabricación de mástiles (Béthencourt, 1960: 65-101). El proyecto rápidamente fue aceptado y la primera tala se llevó a cabo entre 1735 y 1736, bajo las órdenes del capitán Tomás Varela, con un capital de 8 000 pesos. El virrey mandó entonces que de las provincias de Tehuantepec, Nexapa y Guamelula (en Oaxaca) se le proporcionaran indios para el trabajo, y que de los tributos se le diera el dinero que le hiciera falta. Tal disposición no hizo gracia a los alcaldes mayores de dichas provincias, quienes obtenían sus ganancias precisamente de los tributos. Las maderas pudieron ser transportadas sin menor contratiempo, formando balsas con ellas. Hubo una segunda tala en 1738, pero ésta no fue tan exitosa como la primera, ya que los indios se sublevaron.

40 El salario era de dos reales diarios,²⁵ y hemos de suponer que la tarea de talar los árboles y luego cargarlos no era fácil, a lo que además hay que agregar los malos tratos, así que los indígenas rehuían al trabajo en las arboladuras, por lo que las autoridades españolas expusieron sus habituales quejas acerca de su ociosidad. La Provincia de Tehuantepec tenía fama de rebelde, apenas en 1660 había sucedido la gran rebelión en que mataron al alcalde mayor y a sus criados. No es de extrañar que cuando el mismo Varela se dirigió a la Villa de Tehuantepec, a fines de 1738, encontrase gran oposición:

los indios de dicha cabecera con el motivo de huirle el cuerpo a el trabajo, a que son pocos afectos, a voz común dijeron que no habían de ir a trabajar a el corte aunque supieran morir defendiendo su resolución, sobre lo cual y aunque se les hicieron varias reconveniciones se tumultuaron y en forma de sedición acudieron a la plaza pública y casa del rey donde dicho alcalde mayor y yo nos hallábamos y arrojando furiosas piedras, con ellas hubieron de lastimarnos.²⁶

41 Fue necesario recurrir a las milicias y a los españoles que se encontraban en la villa para controlarlos. A los indios no les quedó más remedio que acudir al trabajo, si bien lograron que se les aumentara el jornal a tres reales y que por cada seis leguas de distancia desde su pueblo al corte, tanto de ida como de regreso, se les dieran dos reales. Además, se decidió no incluir a los indios que vinieran de distintos climas al del corte por ser nocivo para su salud. Los que no se salvaban eran los pardos, que abundaban en la provincia y también eran requeridos en estas labores.²⁷

42 Estas disposiciones no agradaron nada al capitán Varela, quien deseaba obtener el mayor provecho al menor costo. Alegaba que los salarios eran altísimos y que la prima de dos reales por cada seis leguas de ruta era insostenible, ya que la mayoría de los pueblos se encontraban a unas 30 leguas, además de que el trabajo del indio “es de cortísimo útil”. Decía que estos gastos tan altos iban sólo en perjuicio del rey. También negaba los malos tratos aludiendo que los marineros españoles y los monteros compartían sus raciones de comida con los indios, y que la violencia que

alguna vez podía haber era verbal, al no comprender los capataces a los indios que “por sí son torpes”. Para no desobedecer, entonces decidió contratar “gente de razón”, “que es lo más provechoso, pues 10 de estos hacen por 15 indios” —a la que sólo le pagaba tres reales diarios y un real en los días que por lluvia u otra razón no se podía trabajar-. Varela pedía al virrey que aplicara estas tarifas y que se obligara a todos los indios de la Provincia de Tehuantepec a participar, pues por alguna razón estaban exentos los huaves de San Francisco y San Mateo y los zapotecos de Guienagati y Jalapa del Marqués.²⁸

- 43 De 1741 a 1743 se realizó el tercer corte, pero los problemas de costos y transportación eran cada vez más preocupantes. Mientras en La Habana estaban urgidos de mástiles, en las desembocaduras del Coatzacoalcos se pudrían las maderas, por los altos costos que implicaba transportarlas a Veracruz. Entre 1747 y 1748 se realizó el último corte y esta vez se trató de introducir una fragata que llevara todas las maderas desde la barra de Coatzacoalcos hasta Veracruz, en lugar de balsas, que eran más caras, pero fue un fracaso. De esta manera, terminó el proyecto de las arboladuras de Tehuantepec debido a los altos jornales que los indios exigían, a la incapacidad para resolver el problema del transporte entre la desembocadura del río Coatzacoalcos y Veracruz, al agotamiento de los pinares, a la falta de consenso entre los responsables y al poco conocimiento sobre la estructura de la barra del río (Béthencourt, 1960: 100-101).
- 44 Pero no fue el fin de la tala de los bosques. Años después, hacia 1766, el corte de maderas se retomó para el astillero de La Habana, por orden del intendente de Marina de La Habana, conde de Macuriaga. Ese año se informó que se tenían 223 palos de pino cuyo costo había sido de 25 517 pesos. En 1768 la meta era de 700. Sin embargo, en junio de ese año se mandó suspender el corte sin razón aparente.²⁹
- 45 Varios particulares establecieron también sus cortes, ya sea en haciendas por cuenta propia o bajo contrato, como en el caso de Ramón de Balcazar, según asientan Miguel del Corral y Joaquín Aranda. Ellos mismos, en la importante relación que hicieron, previeron la deforestación de esta zona, ya que la tala se realizaba indiscriminadamente, sin examinar si en realidad la madera servía o no y sin preocuparse por reforestar: “no hay ejemplar que ni por curiosidad haya plantado ninguno un cedro ni otra madera de construcción”.³⁰
- 46 Intereses ajenos a los pobladores confluyeron en la región, quienes al contar con sus propias dinámicas no veían con buenos ojos los proyectos de explotación de maderas, que no los beneficiaban de manera alguna. A las autoridades locales no les quedaba más que obedecer, aunque no es de dudarse que tampoco aceptaran de buen grado estas disposiciones, de las que no sacaban ningún provecho personal. Así, esta zona rica en maderas fue desde muy pronto objeto de depredación forestal, en esta ocasión para la construcción de navios, pues la Corona española necesitaba aumentar su armada. De esta manera, la tala a gran escala empezó desde el siglo XVIII, en particular durante la primera mitad, y aunque continuó en los años siguientes apenas hasta mediados del siglo XIX se intensificó de forma asombrosa (véase Zaraúz, 2003).

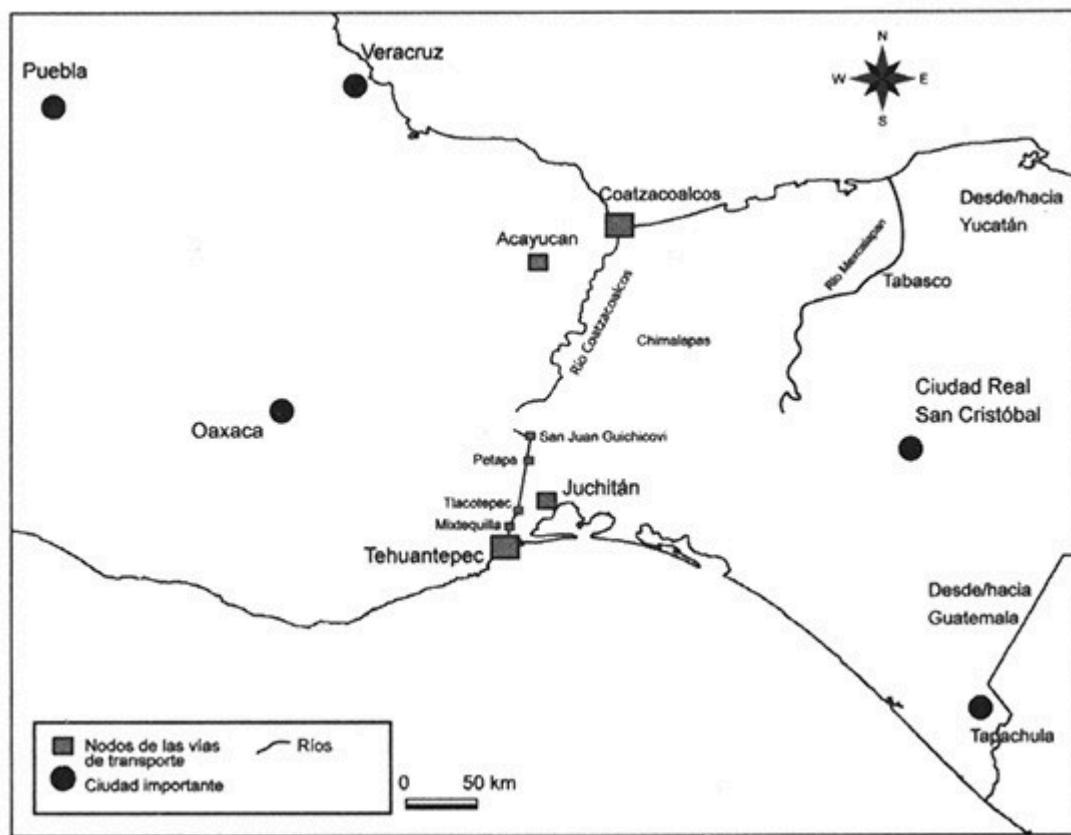
EL SUEÑO DE RECUPERAR EL COMERCIO CON PERÚ E INICIAR INTERCAMBIOS ECONÓMICOS CON CALIFORNIA: EL ÚLTIMO PROYECTO DE RECONOCIMIENTO DEL ISTMO BAJO LA CORONA ESPAÑOLA

- 47 No se encuentran más referencias para la ruta Tehuantepec-Coatzacoalcos sino hasta finales del siglo XVIII, a causa de un hecho externo. La Rusia zarista envió marinos a América, quienes desde Alaska descendieron por la costa del Pacífico en busca de buenos lugares para la pesca. El virrey Antonio María de Bucareli (1771-1779), preocupado por estas expediciones rusas, mandó exploradores a varias partes de la costa para inspeccionar el terreno. El coronel Agustín Crame se dirigió al Istmo de Tehuantepec entre 1773 y 1774 y se afanó en descubrir el camino que había seguido en otro tiempo Hernán Cortés.³¹
- 48 Desde la Villa de Tehuantepec, Crame caminó a la desembocadura del río Malatengo y de ahí remontó el río. También exploró otra vía, la del río Saravia. Decía que si se tuviera la idea de comunicar ambos mares, su proposición consistiría en enlazar los ríos Citune y Moloya —que desembocaban en el Malatengo— con los ríos de San Miguel Chimalapa o La Venta de Chicapa-a ocho o nueve leguas de distancia de un punto al otro-. De La Venta de Chicapa a la Villa de Tehuantepec y a la costa del sur, el terreno era plano, lo que facilitaría crear un cauce artificial por el cual corriera agua suficiente para una navegación sin problemas. Agregaba que la Provincia de Coatzacoalcos, en todo el curso del río, estaba despoblada y el pueblo más cercano se encontraba a 12 leguas; que no había puerto en las inmediaciones de Tehuantepec, pero sí buenos surtidores para formar uno sin gran gasto: "Que si se tratase de la expresada comunicación de ambos mares, seguirá como consecuente el pensamiento de establecer por ella el comercio de Perú, reuniendo a un punto todo el comercio de las dos Américas, pensamiento muy practicable, pero sobre el cual y sobre otros puntos no parece necesario anticipar mis ideas".³²
- 49 Bucareli persistió en el proyecto y ordenó un nuevo reconocimiento en 1775 (desde la barra de Alvarado hasta la de Coatzacoalcos y todos los ríos que desaguaban por las barras, montes y terrenos internos), bajo la dirección del coronel ingeniero Miguel del Corral y el capitán de fragata graduado Joaquín Aranda, con el objetivo de buscar un lugar para establecer un astillero.³³ Dividieron su informe en cinco partes: la primera está dedicada a la descripción geográfica del terreno, en la segunda hacen un balance sobre las maderas y el costo de su explotación, después dan sus ideas acerca de la construcción de un astillero, en la cuarta recomiendan la construcción de alguna obra de fortificación en Alvarado y Coatzacoalcos y por último describen las milicias y la manera de mejorarlas.
- 50 No descartaban la posibilidad de poder construir un canal para unir los dos mares, pero los trabajos serían largos, onerosos y poco rentables. Decían no considerar de grande utilidad esta comunicación, pues uno de sus objetivos-lograr la comunicación con el Perú y la California por la provincia de Tehuantepec-era imposible, a falta de puerto y de un espacio adecuado para instalarlo. Otro objeto de este canal sería la introducción y extracción de mercancías de esta provincia y sus vecinos, pero los gastos que debían realizarse eran desproporcionados, por lo que proponían que lo mejor sería reparar el viejo camino de Mal Paso hasta Guichicovi: "[para] poner corriente la navegación y comercio con la barra de Coatzacoalcos poblando el río y estableciendo canoas viajeras para que desde dicha barra conduzcan los efectos al Mal Paso y de éste a ella para dirigirlos a Veracruz y demás puertos del seno".³⁴
- 51 Corral y Aranda recomendaron seguir con los cortes de las maderas, pues los cedros de los márgenes de los ríos eran suficientes para trabajar en todos los astilleros del reino, siempre y cuando cada año se realizara una reforestación intensiva. También sugerían no establecer una administración central (o estanco), siendo mejor opción las pequeñas contratas con los vecinos de Tlacotalpan, y señalaban que si se tuviera que construir un astillero este último lugar sería el ideal,

sobre todo por su población especializada en el corte. Lo que llama la atención del informe de Corral y Aranda es la visión de conjunto que presentan del Istmo de Tehuantepec, aunque reconocen sus diferencias.

52 Estas sugerencias de Corral y Aranda fueron muy tomadas en cuenta, en particular en lo que concernía a la reparación del viejo camino Mal Paso Guichicovi y la navegación por el Coatzacoalcos, la cual se reinició en 1789. De Tehuantepec, el viajero y las mercancías debían pasar por Mixtequilla, Tlacotepec, Chiguitan, Santa María Petapa y finalmente Guichicovi, donde se embarcaban por el río Saravia-que desembocaba en el Coatzacoalcos-, y de aquí se trasladaban a Veracruz. En 1804 el barón de Humboldt (1966: 471) recomendaba esta ruta para el transporte de mercancías, pues el recorrido de Tehuantepec a Coatzacoalcos se hacía en diez días y el precio por carga disminuía a 16 pesos, contrariamente a la vía terrestre —el camino real Oaxaca-Córdoba-Veracruz—, que costaba 30 pesos la carga y cuyo viaje duraba tres meses a lomo de mula (véase figura 7).

FIGURA 7. La reinauguración de la vía por el Coatzacoalcos, Corral y Aranda (1777) y Humboldt (1804)



Elaboración: Odile Hoffmann. Fuentes: AGI, México, vol. 1381, f. 26, 1777, y Humboldt (1966) [1804],

53 Sin embargo, la idea del canal que cruzara el Istmo de norte a sur (y viceversa) seguía dando vueltas en la cabeza de muchos, y aunque nunca se realizó todavía el 30 de abril de 1814 las Cortes de Cádiz declararon:

con el fin de facilitar el comercio desde el seno mexicano con los puertos del mar del sur, y conformándose con el dictamen de la regencia del reino, han tenido a bien conceder su premio para la construcción de un canal entre los ríos de Chimalapa y Goazacoalcos, en el istmo de Tehuantepec, costeándose de los fondos del consulado de Guadalajara, y confiriéndose por el Gobierno esta comisión al sugeto o sujetos que estuviere en sus

facultades, y tengan la aptitud y demás requisitos necesarios para el acierto de tan importante empresa.³⁵

54 En 1823 se erigió la Provincia del Istmo de Tehuantepec con el objetivo de colonizar, creando para ello una población llamada San Gabriel, a mitad del camino entre los dos mares. Cuatro años después Tadeo Ortiz, encargado del proyecto, invitó a varias familias, entre ellas algunas francesas, para que se establecieran en San Gabriel, pero este primer intento de colonización no tuvo éxito. Los proyectos y reconocimientos que acabamos de referir apenas fueron el principio de lo que le esperaba al Istmo en el siglo XIX. Lejos del control de España, los Estados Unidos fueron los primeros en prever todas las ventajas que traería unir los dos océanos con un canal, que después cristalizaría en el ferrocarril, aunque Inglaterra y Francia también pugnaban por obtener el control sobre el Istmo.³⁶ La historia del Istmo en el siglo XIX estuvo inmersa en la diplomacia y en las miras de poder de unas cuantas potencias colonialistas.

REFLEXIONES FINALES

55 Hemos visto que la importancia del Istmo radicó en primer término en ser lugar de paso hacia regiones y mercados clave y en segundo lugar en sus productos naturales. De aquí que aprovechar la ubicación del Istmo de Tehuantepec a partir de la utilización del río Coatzacoalcos ha sido una preocupación constante desde la época de Cortés, hecho que testimonian los variados proyectos que trataron de llevarse a cabo, que uno a uno dan cuenta de los fracasos acumulados. En esta situación pudieron influir, por un lado, las enormes restricciones que la Corona española impuso en la relación comercial de la Nueva España con Guatemala, en la que la posición del Istmo jugaba un papel clave; pero, por otro lado, pesaron los intereses particulares de los mismos comerciantes: los de Guatemala, utilizando las vías por Chiapas para llevar sus productos a Veracruz, y los de Nueva España, optando por los caminos terrestres para ejercer un mayor control sobre la gente y las mercancías, aunque se invirtiera más tiempo y dinero.

56 Estos proyectos impuestos desde las altas esferas del poder se oponían asimismo a las lógicas económicas de los propios habitantes, quienes preferían dedicarse a sus actividades económicas tradicionales: agricultura, arriería, monterías. Al ser forzados a trabajar para particulares (la Corona u otros), con frecuencia recurrieron a dos estrategias de resistencia: la rebelión o la huida hacia los bosques u otros poblados. Todos estos intereses se conjugaron para que no hubiera integración real de las regiones norte y sur.

57 Podemos considerar entonces que el Istmo de Tehuantepec no llegó a consolidarse como una verdadera región en la época colonial, aunque ésta hubiera sido imaginada desde el siglo XVI por Cortés y en el siglo XVIII por Corral y Aranda, en la perspectiva de abrir el ansiado canal. Y es que las regiones—a diferencia de los enclaves— se construyen en torno a las prácticas cotidianas que van creando y recreando los diferentes grupos sociales que habitan un espacio geográfico dado, siempre a partir de los propios intereses y deseos de dichos grupos. En cambio, en la historia del Istmo—al menos la colonial—, la intención de crear una región —es decir un espacio articulado en forma coherente en torno a principios claramente identificables— ha obedecido siempre a intereses económicos ajenos a los habitantes de dicho espacio. El territorio natural por sí solo no cobra ningún sentido, son los hombres con sus acciones y obras los que se lo otorgan.

ARCHIVOS CONSULTADOS

58 Archivo General de Indias (AGI), México, Estado (Sevilla)

59 Archivo General de Simancas, Marina (Valladolid)

60 Archivo General de la Nación (AGN), Mercedes, Correspondencia de Virreyes, General de Parte, Tierras, Hospital de Jesús (México)

61 Archivo General de Centroamérica (Guatemala)

Bibliographie

BIBLIOGRAFÍA

ACUÑA, RENÉ (comp.)

1984 *Relaciones geográficas del siglo XVI. Antequera*, 2 vols., Instituto de Investigaciones Antropológicas (Serie Antropológicas), UNAM, México, D. E

ACUÑA ORTEGA, VÍCTOR

1978 "Le commerce extérieur du royaume de Guatemala au XVIII e siècle (1700-1821): une étude structurelle", tesis de doctorado, École de Hautes Études en Sciences Sociales, París.

ARTEAGA GARZA, BEATRIZ Y GUADALUPE PÉREZ SAN VICENTE (comps.)

1949 *Cedulario cortesiano*, Jus, México, D. F.

BAGN

1945 "Estado en que se hallaba la provincia de Coatzacoalcos en el año de 1599", en *Boletín del Archivo General de la Nación*, vol. xvi, núm. 2, abril junio, pp. 197-246; núm. 3, julio-septiembre, pp. 429-466.

BÉTHENCOURT MASSIEU, ANTONIO DE

1958 "El real astillero de Coatzacolacos (1720-1735)", en *Anuario de Estudios Americanos*, núm. xv, Sevilla, pp. 371-428.

1960 "Arboladuras de Santa María de Chimalapa Tehuantepec en las construcciones navales indias 1730-1750", en *Revista de Indias*, año xx, núm. 79, enero-marzo, pp. 65-101.

BORAH, WOODROW

1975 *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XA*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, D. F.

BROWN, RICHMOND

1997 "Ganancias, prestigio y perseverancia: Juan Fermín de Aycinena y el espíritu de empresa en el Reino de Guatemala al final de la Colonia", en *Anales, de la Academia de Geografía e Historia de Guatemala*, núm. LXXII, enero-diciembre, pp. 57-100.

CORTÉS, HERNÁN

2004 *Cartas y documentos*, 2^a ed., Biblioteca Porrúa, México, D. F.

DELGADO, ALFREDO

2000 "La conformación de regiones en el Sotavento veracruzano: una aproximación histórica", en Eric Léonard y Emilia Velázquez (coords.), *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*, CIESAS/IRD, México, D. F., pp. 27-41.

GARCÍA DE LEÓN, ANTONIO

1992 "Naufragio en tierra. El impacto de la Conquista en la costa de Sotavento. Siglos XVI y XVII", inédito.

GERHARD, PETER

1986 *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, México, D. F.

HUMBOLDT, ALEJANDRO DE

1966 *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Porrúa, México, D. F.

MACÍAS RICHARD, CARLOS

2006 "Alborada del Caribe mexicano. La costa Yucatán-Honduras bajo la conquista temprana del nuevo mundo, 1501-1536", en Carlos Macías Richard *et. al*, *El Caribe mexicano. Origen y conformación, siglos XVIy XVII*, Universidad de Quintana Roo/Miguel Ángel Porrúa, México, D. F., pp. 10-325.

MACHUCA, LAURA

2000 "Los pueblos indios de Tehuantepec y el reparamiento de mercancías durante el siglo XVIII", tesis de maestría, Facultad de Filosofía y LETRASUNAM, México, D. F. 2001 "El Marquesado del Valle en Tehuantepec, México (1522-1563)", en Héctor Noejovich (ed.), *América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad, 50º Congreso de Americanistas, Varsovia, Polonia-2000*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Fondo Editorial 2001, pp. 121-131. 2004 "Microanálisis de una región indígena. Tehuantepec en la época colonial", tesis de doctorado, Universidad de Toulouse le Mirail, Toulouse, Francia.

MORHEAD, MAX L.

1949 "Hernan Cortes and the Tehuantepec Passage", en *Hispanic American Historical Review*, XXIX, agosto, pp. 370-379.

NAVARRA RAMÓN (comp.)

1991 *Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos*, Porrúa, México, D. F.

REINA AOYAMA, LETICIA

1991 "Estados Unidos e Inglaterra en pugna por el Istmo de Tehuantepec", en *Eslabones*, núm. 2, pp. 82-89.

SANDOVAL, FERNANDO

1950 "El astillero de El Carbón en Tehuantepec. 1535-1566", en *Boletín del Archivo General de la Nación*, XXI, enero-marzo, pp. 3-20.

STEIN, STANLEY J.

2001 "Francisco Ignacio de Yraeta y Azcárate, almacenero de la ciudad de México, 1732-1797. Un ensayo de microhistoria", en *Historia Mexicana*, núm. 199, pp. 459-512.

VAN YOUNG, ERIC

1997 "Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas", en Pedro Pérez Herrero (comp.), *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, Instituto Mora, México, D. F.

VIQUEIRA, JUAN PEDRO

2002 "Ires y venires de los caminos de Chiapas (épocas prehispánica y colonial)", en *Encrucijadas chiapanecas. Economía, religión e identidades*, El Colegio de México/Tusquets, México, D. F., pp. 109-157.

ZARAÚZ LÓPEZ, HÉCTOR

2003 "Explotación maderera en el sur de Veracruz en el siglo xix", en Mario Trujillo Bolio y José Mario

ZAVALA, SILVIO

1984 *Tributos y servicios personales de indios para Hernán Cortés y su familia. Extractos de documentos del siglo xvi*, Archivo General de la Nación, México, D. F.

Notes de bas de page

2. Carlos Maclas Richard (2006: 154) comenta que Cortés en Nueva España “buscó establecer una pinza entre el Mar del Sur (Pacífico) y el del Norte (Atlántico), en su búsqueda del estrecho o canal que llevara a la multicitada Especiería y que sirviera como complemento norteño del estrecho austral descubierto en 1520 por Fernando de Magallanes. Para ello comisionó a sus capitanes Pedro de Alvarado (Guatemala, Mar del Sur) y Cristóbal de Olid (Honduras, Mar del Norte)”.
3. Hernán Cortés, “Tercera carta de relación”, 15 de mayo de 1522 (Cortés, 2004: 191).
4. *Ibidem* (65), “Segunda carta de relación”, 30 de octubre de 1520.
5. *Ibidem* (202-203), “Cuarta carta de relación”, 15 de octubre de 1524.
6. *Ibidem* (235).
7. En el estuario del río Balsas, en la costa del actual estado de Guerrero.
8. “Proceso de Francisco Maldonado por sí y en nombre del Marqués de Valle contra Martín López sobre los despojos de indios de Tehuantepec y Jalapa”, AGN, Hospital de Jesús, leg. 300, exp. 107, 1533-1541.
9. “Cédula de la reina Juana con Hernán Cortés para el descubrimiento del Mar del Sur”, Madrid, 1531, Cédulario cortesiano, pp. 217-218.
10. “Carta de Hernán Cortés a su pariente y procurador Francisco Nuñez”, Tehuantepec, 20 de junio de 1533 (*op. cit.*: 517).
11. Huatulco fue muy importante en su momento, pues era el punto de embarque para personas y mercancías con destino a Perú, además de lugar de almacenamiento para el cacao que venía de la región de Acajutla (Sonsonate). Para más datos sobre el astillero véase Morhead (1949), Sandoval (1950) y Machuca (2001).
12. El San Pedro y el Santa Cruz realizaron cuatro viajes, dos en 1554, uno en 1556 y el último en 1559. Acerca del navío San Vicente véase AGN, Hospital de Jesús, leg. 160 bis, exp. 2.
13. “Carta de Hernán Cortés al emperador Carlos V, 20 de abril de 1532” (*op. cit.*: 498).
14. “Licencia para la tropa del señor visorrey don Antonio de Mendoza”, AGN, Mercedes, vol. 3, exp. 624, 15 de diciembre de 1550.
15. AGN, Hospital de Jesús, vol. 160 bis, ^{1a} pte., f. 236; ^{2a} pte., f. 310.
16. “Para que el alcalde mayor de Tehuantepec guarde y cumpla lo que por esta carta se le ordena y manda sobre el desembarcadero del río Guazacualco”, 15 de junio de 1584, AGN, Tierras, exp. 2948,

- 17.** "Cartas del virrey Luis de Velasco hijo", AGI, México, vol. 27, núm. 67, 24 de mayo de 1609.
- 18.** Para mayor información sobre diferentes aspectos de estas provincias véase García de León (1992), Delgado (2000), Machuca (2000, 2001 y 2004) y Alcántara (en este volumen).
- 19.** "Relación de los reconocimientos practicados por el coronel ingeniero en 2º don Miguel del Corral y el capitán de Fragata graduado y piloto mayor de derrotas de la real armada, don Joaquín Aranda", AGI, México, vol. 1 381, f. 26, 1777.
- 20.** Corral y Aranda dicen que en 1777 había en Tlacotalpan 80 españoles, 460 indios y 320 mulatos. "Hay también entre los indios algunos monteros, pero los más se aplican a navegar en las canoas, y a sembrar milpas de maíz, algodón y frijol".
- 21.** AGN, Indios, vol. 30, exp. 109, 1683; AGN, Tributos, vol. 2, ff. 29-30, vol. 36, ff. 387-402, vol. 37, ff. 81-83 y vol. 43, ff. 275; AGN, Historia, vol. 523, 1793.
- 22.** Los pueblos por los que pasaba el Camino Real eran Tapanatepec, Niltepec, Zanatepec, Juchitán, Ixtepec, Mixtequilla, la Villa de Tehuantepec, para de ahí tomar hacia la ciudad de Oaxaca.
- 23.** AGN, General de Parte, vol. 29, exp. 115, f. 102.
- 24.** En los documentos hasta ahora consultados no se ha encontrado relación de la participación de las élites de Tehuantepec en la revitalización del río. Tal parece que éste fue un proyecto externo.
- 25.** Un peso era equivalente a ocho reales o tomines.
- 26.** "Carta de Tomás Varela a Somodevilla", Archivo de Simancas, Marina, leg. 31, La Habana, 20 febrero de 1740.
- 27.** *Ibidem.*
- 28.** "Carta de Varela al virrey Juan Antonio de Vizarrón y Eguiarreta", Archivo de Simancas, Marina, leg. 310, Tehuantepec, 12 de marzo de 1739.
- 29.** AGN, Correspondencia de Virreyes, vol. 11, ff. 29-29v, 250, 1766-1767; vol. 12, ff. 46-46v, 284, 1768.
- 30.** Corral y Aranda, doc. cit.
- 31.** AGI, Estado, vol. 20, núm. 6.
- 32.** *Ibidem.*
- 33.** Corral y Aranda, doc. cit.
- 34.** *Ibidem*, ff. 58-59.
- 35.** "Decretos de las Cortes de España", Archivo General de Centroamérica, B1. 12, exp. 79.405, leg. 3477, fol. 64, Madrid, 30 de abril de 1814.
- 36.** En la revista *Guchachi'Reza*, núm. 54, septiembre-octubre de 1996, se incluyen varios artículos concernientes a los proyectos en el Istmo en el siglo XIX; véase también el trabajo de Reina (1991).

Auteur

Laura Machuca

LAURA MACHUCA estudió la licenciatura y maestría en Historia en la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, y el doctorado en Estudios Latinoamericanos con especialidad en Historia en la Universidad de Toulouse le Mirail, Francia. Su tesis de doctorado obtuvo el primer lugar en el XI Premio Banamex “Atanasio Saravia”. Actualmente es investigadora de la Unidad Peninsular del CIESAS y candidata al Sistema Nacional de Investigadores.

Cette publication numérique est issue d'un traitement automatique par reconnaissance optique de caractères.

Le texte seul est utilisable sous licence [Licence OpenEdition Books](#). Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.