



PITA, PITA Y CAMINANDO

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC

La idea de unir las aguas del Golfo de México con las aguas del océano Pacífico, data de los tiempos del conquistador Hernán Cortés. Más adelante, el geógrafo, naturalista y explorador alemán Alexander von Humboldt -en su recorrido por nuestro país en 1808- advirtió la posibilidad de abrir o establecer una ruta transistmica que uniera los océanos Atlántico y Pacífico; el Istmo de Tehuantepec sería el lugar ideal.

El acelerado desarrollo del comercio a nivel mundial en la primera mitad del siglo XIX puso al Istmo de Tehuantepec en la mira de numerosos proyectos en la agenda de países como Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Una vía ferroviaria o acuática por el Istmo evitaría recorrer toda la América del Sur, pasar por el estrecho de Magallanes y llegar a las costas del océano Pacífico; de este modo, se ahorrarían muchos kilómetros y días de viaje.¹

Pese a todas las amenazas de intervención de otros países a causa de la construcción de esta vía, el gobierno mexicano mantuvo desde un inicio, la soberanía del Istmo de Tehuantepec. Poco más de seis décadas se sucedieron para dar paso al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, el gobierno federal otorgó muchas concesiones, sobre todo, a empresarios en solitario sin un respaldo grupal o de una compañía establecida.

EL COMIENZO DE UNA VÍA

José de Garay obtuvo del presidente Santa Anna, la primera concesión para construir la vía de este ferrocarril en 1842. Su proyecto no pasó de hacer estudios sobre la región, sin embargo, José se unió a las compañías Manning & Mackintosh y a John Schneider & Company, ambas de origen inglés; juntos lograron una nueva concesión que duró hasta 1852 sin resultado alguno.

A mediados del siglo XIX se sumaron a la lista de concesionarios: la Compañía Luisiana de Tehuantepec (1857), la Compañía del Tránsito de Tehuantepec cuyo agente Enrique de la Reintrie solicitó personalmente al presidente Benito Juárez el permiso para construir la vía ferroviaria; y, por último, Emilé La Seré en 1869 quien tenía como socios a personajes importantes del ramo ferroviario en los Estados Unidos.

Poco después tocó el turno a Simón Stevens, quien fue nombrado en 1872 presidente de la compañía del Ferrocarril y Canal de Tehuantepec.² Cabe mencionar que al inicio del régimen de Porfirio Díaz (1876), se había construido ya un camino carretero en el Istmo de Tehuantepec que no estaba en condiciones de poder transportar grandes cargas como lo haría un tren. Otros factores que causaron el retraso de la construcción de esta vía fueron: las rudas condiciones climáticas de la zona, y la poca disponibilidad de trabajadores locales.

HECHOS... NO PROYECTOS

En el último tercio del siglo XIX comenzó la materialización del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, cuando el empresario Eduardo Learned entregó hacia 1880-1882 los primeros 35 km de vías de los 63 km que había prometido en su concesión, por tal motivo le fue rescindido su contrato. Otro empresario, Delfín Sánchez, tomó el relevo y construyó 73 km más de vías que daban un total de 108 km en 1888.

Dos empresarios más participaron en esta dilatada obra: Edward MacMurdo y Salvador Malo quienes lograron construir 73 km en 1893, quedando la vía en un total de 251 km. Por falta de fondos les fue rescindido su contrato. Fue entonces que el gobierno mexicano tomó el control y administración de la obra en su totalidad, y para lograr la conclusión de esta vía contrató al ingeniero Chandos Stanhope.

A las seis de la mañana del día 11 de septiembre de 1894 partió por fin el primer tren del puerto de Coatzacoalcos, Veracruz, y arribó a las cuatro de la tarde al puerto de Salina Cruz, Oaxaca³. Se podría pensar que el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec había alcanzado ya su anhelada meta, sin embargo, al poco tiempo, el gobierno se dio cuenta de las múltiples deficiencias de esta línea, construida por segmentos y en distintos tiempos; y que ambos puertos marítimos carecían de la infraestructura necesaria para atender la demanda de los grandes buques comerciales.

EL ÚLTIMO JALÓN

El 11 de noviembre de 1899, a punto de comenzar el siglo XX, el ministro de Hacienda don José Yves Limantour otorgó la última concesión del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec a la Compañía

S. Pearson & Son Ltd., de origen inglés, con el objeto de renovar toda la vía, atender su mantenimiento y administración, establecer su línea telegráfica, y, sobre todo, solucionar los problemas de los puertos terminales de Coatzacoalcos y Salina Cruz: la carga y descarga de mercancías con un muelle de fierro, la construcción de un rompeolas, y la ampliación de la entrada a buques de más de 380 metros.

UNA DIGNA INAUGURACIÓN Y GRANDES RESULTADOS A LA VISTA

Según cuentan las crónicas, el presidente Porfirio Díaz arribó al puerto de Salina Cruz el 23 de enero de 1907 para inaugurar solemnemente la vía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con una extensión de 310 km distancia recorrida entre los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz, y Salina Cruz en Oaxaca. Lo acompañaron varios miembros de su gabinete, así como representantes de las embajadas de Alemania, Bélgica, Cuba, Guatemala, El Salvador, Honduras, Japón, Rusia y Estados Unidos. A decir del empresario Weetman Pearson, director de la compañía que llevó a buen término esta gran obra de infraestructura, el Istmo de Tehuantepec apostaba a ser el centro del comercio mundial.

En la inauguración de esta nueva vía ferroviaria llegaron al puerto de Salina Cruz tres grandes navíos, uno estadounidense, el Arizonian, que descargó 11 mil 500 toneladas de azúcar provenientes de Hawái; y dos japoneses: el Manchurian y el Maru. El poeta oaxaqueño Félix Martínez Dolz recordó aquel acontecimiento como un "Pingü venero de riqueza para la Patria." Basta saber que de 1907 a 1912 se trasladaron cerca de 900 mil toneladas de carga.

Las expectativas fueron cumplidas los primeros años de este ferrocarril al pasar de 67 barcos a 96 recibidos en un solo año. En 1908 hacían el recorrido de ida y vuelta ocho trenes. Entre 1909 y 1911 el ferrocarril trasladó a 511 mil 481 pasajeros generando un ingreso de 518 mil 887 pesos; y en el mismo periodo se movieron 795 mil 631 toneladas que registraron ganancias por cinco millones 59 mil 89 pesos en promedio.⁴

UN OCASO PREMATURO...

El sueño anhelado de contar con una vía interoceánica se vio frustrado cuando el Canal de Panamá abrió sus compuertas en 1914, lo que generó un descenso drástico -del 77%- de la carga transportada por el Ferrocarril de Tehuantepec. Sumado a ello, el movimiento revolucionario utilizó este medio de transporte para movilizar tropas y petróleo para los barcos que esperaban en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Lo anterior propició el total abandono de las instalaciones de esta vía.

... Y UN PRESENTE PROMISORIO

Con el nombre de “Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”, el presidente de México Lic. Andrés Manuel López Obrador reinauguró la vieja ruta del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec el 22 de diciembre de 2023. Se ubican, a lo largo del trayecto, diez estaciones. El tren de pasajeros tendrá una capacidad para 400 personas, mientras que los trenes de carga de 45 vagones transportarán alrededor de cinco mil 200 toneladas. Este proyecto de renovación costó dos mil 800 millones de dólares, e involucra también la modernización y ampliación de los puertos marítimos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, y, además, la creación

de 10 parques industriales.⁵ Seguramente este Corredor será una clara alternativa para el Canal de Panamá, y podrá convertir a México en “el puente comercial del mundo”.

REFERENCIAS

- ¹ Leticia Reyna. El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX en: https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/issue%3A2019 p. 7.
- ² Leticia Reyna. Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, México: “El puente comercial del mundo”. Siglo XIX en: https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Valencia2017/pdf/REINA_Leticia.pdf p. 11.
- ³ Leticia Reyna. Óp. Cit, p. 13.
- ⁴ Diccionario del Porfiriato. Grañén Porrúa, México 2015, p. 361.
- ⁵ Inauguración del Ferrocarril Interoceánico del Istmo de Tehuantepec por parte de AMLO en: <https://observatoriodemexico.com/inauguracion-del-ferrocarril-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec-por-parte-de-amlo/>