

Introducción.
La región inasequible:
Estado, grupos corporados, redes sociales
y corporativismos en la construcción
de los espacios del Istmo mexicano

*Eric Léonard, Marie-France Prévôt-Schapira,
Emilia Velázquez y Odile Hoffmann*

EL ISTMO ANTE EL ANÁLISIS GEOGRÁFICO: DE LA FORMA
CARTOGRÁFICA A LA REGIÓN INASEQUIBLE¹

Un istmo es definido clásicamente como una lengua de tierra situada entre dos mares. “Su ‘sustancia’ reside en su configuración física, que expresa la unión o la separación en las funciones potenciales de circulación y de intercambio que ésta permite entre dos océanos y en su posición en relación con los grandes flujos de hombres y de mercancías que estructuran el sistema mundo a partir de lugares dinámicos” (Demyk, 2002). Estrechos o istmos, las angosturas de los continentes suscitan ambiciones demostradas por parte de los Estados para sacar provecho de una forma excepcional. Dos istmos en el mundo han adquirido celebridad por haber sido atravesados y de esa forma transformados en estrechos: los de Suez y Panamá. Menos conocido, el Istmo mexicano —o de Tehuantepec— constituye el más septentrional del Continente Americano. Este istmo separa con tan sólo 220 km

¹ Agradecemos a Philippe Sierra su contribución al presente apartado.

las costas del Océano Atlántico de las del Océano Pacífico. Con frecuencia es considerado como el límite entre América del Norte y América Central, una separación natural entre el México occidental, “el México propiamente dicho”, y al sur, el México oriental “bien diferente del resto de la República”, para retomar las palabras de Elisée Reclus (1891). El lanzamiento muy mediático del Plan Puebla-Panamá, a principios del sexenio de Vicente Fox (2001), ha vuelto a orientar los reflectores hacia este espacio. ¿Por qué este renovado interés?

Aunque no con tanta publicidad como la desplegada con el cambio de régimen de 2000, el Istmo mexicano ha encabezado la agenda de los proyectos nacionales de desarrollo desde hace más de dos décadas. Esta actualidad no constituye ninguna novedad histórica. La prioridad estratégica atribuida al Istmo ha sido un fenómeno recurrente en la historia mexicana, desde el proyecto señorial de Hernán Cortés hasta nuestros días, pasando por la creación del Departamento del Istmo bajo el régimen santanista y la política porfirista de concesiones privadas para promover la vocación transoceánica del estrecho entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Sin embargo, la reiterada preocupación por imponer el Istmo mexicano como paso privilegiado de los intercambios internacionales –por “funcionalizar” el espacio entre los golfos de México y de Tehuantepec– no basta para inferir la densidad de las interrelaciones económicas, sociales, políticas y culturales entre las sociedades que ahí radican. La configuración en istmo o en estrecho no constituye en sí una predisposición particular para la erección de un espacio regional orgánicamente integrado.

De hecho, nos encontramos frente a una paradoja, pues si el Istmo aparece como una entidad geopolítica ineludible, ningún geógrafo lo ha considerado como un espacio regional. Se tiene, por un lado, un espacio identificado por un fuerte discurso geopolítico y múltiples proyectos tendientes a desarrollar sus potencialidades de eje interoceánico, desde la primera mundialización. Por otro lado, cuando se consideran los estudios geográficos dedicados a México se constata rápidamente que el Istmo pocas

veces ha sido analizado como un espacio regional. Desde luego, las *Geografías universales* de Reclus y Vidal de la Blache le consagran una breve parte, pero las obras de la segunda mitad del siglo XX no lo abordan como un mismo conjunto (Sierra, 2005).²

Hay que decir que el Istmo apenas lleva a la unidad. Seguramente, se dificulta encontrar la “región” tal como la soñaron los geógrafos “con los caracteres fuertes y únicos que supondría la armonía física del medio, la coherencia cultural y la originalidad identitaria de una construcción sociohistórica significativa” –para retomar los términos de Guy di Méo (2003)–. Primero, por sus paisajes, la oposición es severa y brutal para ese istmo orientado norte-sur, entre la vertiente atlántica, al barlovento, bañada en permanencia por el rompimiento de las masas de aire húmedo originarias del Golfo de México y la vertiente pacífica, al sotavento, donde la marcada estación seca se nota por una vegetación discontinua de sabana. A nivel de poblamiento, el Istmo era y permanece como un espacio con fuerte población indígena, pero muy diversa y altamente localizada. Hoy más de 12 minorías étnicas son reconocidas, siendo las más importantes los zapotecas –los únicos en tener presencia en el conjunto del espacio istmeño– y los mixes. Ningún centro urbano federa el conjunto: al norte existe el polo Coatzacoalcos-Minatitlán-Acayucan, al sur Juchitán-Tehuantepec-Salina Cruz. El espacio intermedio se distingue en cambio por las discontinuidades de su trama urbana y lo exiguo de los centros articuladores: Acayucan y Matías Romero. Finalmente, el Istmo es compartido entre dos estados, de los cuales forma el margen oriental: Veracruz al norte y Oaxaca al sur. Además, parafraseando a Alfredo Delgado (2000: 38-39), una cosa es vivir en el Istmo y otra ser istmeño, término con una dimensión cultural e identitaria que se refiere de manera exclusiva a las poblaciones del Istmo de Oaxaca.

² De esta forma el geógrafo Ángel Bassols Batalla escribió que “el Istmo siempre ha revestido una importancia extraordinaria en todos los momentos de nuestra historia” (1971). Sin embargo, lo mismo que Bataillon (1967) y Tamayo (1962), no aborda el Istmo como un espacio regional (véase Sierra, 2005).

Región geopolítica desde que es evocada por las autoridades políticas y los planificadores, el Istmo no está de ningún modo constituido en región geográfica alrededor de su eje transístmico en el sentido en que la pensaba Max Sorre en la *Geografía universal* de Vidal de la Blache en 1928. En realidad, la observación empírica resalta la dificultad de identificar una región unificada y evidencia más bien la existencia de diferentes “istmos”: el área zapoteca en su extremo sur, que se distingue por su aparente cohesión cultural y la reivindicación de un referente comunitario urbano; los archipiélagos petroleros del Bajo Coatzacoalcos en su extremo norte –con sus ramificaciones hacia el oriente (Tabasco, Campeche) y el norte del Golfo de México– y ganaderos en su parte central; el área cultural afroestmista vertebrada por los ríos del Sotavento veracruzano; la red territorial conformada por los centros ferrocarrileros y los mercados vinculados con ellos, etcétera.

Y sin embargo su forma cartográfica conduce a considerarlo como un espacio particular. Proyectos, discursos, utopías han forjado un imaginario que idealiza la posición del Istmo –en el “centro del mundo” para retomar la expresión de Bolívar–, imaginario periódicamente reactivado para legitimar las políticas y los proyectos, luego de las tentativas de inserción de la región en la economía-mundo (Braudel, 1985). Son esos mitos movilizados y las representaciones construidas alrededor de este espacio singular, así como los proyectos políticos y económicos –en parte inspirados por estas representaciones y jamás coronados con el éxito–, los que han contribuido ampliamente para hacer existir el Istmo. Este imaginario ha suministrado a los políticos referentes de ordenamiento y de desarrollo regional. Sin embargo, a pesar de ser “un istmo que no sirve para nada” –para retomar la expresión de Pierre Gourou (1976)–, a pesar de su fragmentación administrativa y su enclave territorial, las intervenciones del Estado y su apropiación o contestación por parte de las sociedades y las redes locales son elementos mayores para comprender las formas de regionalización y de configuración espacial del Istmo.

La ambición de este libro es salir de una lectura del Istmo encerrada en una suerte de “geomitología” y en una visión cíclica de la historia, que ignora a las sociedades locales y su organización espacial (Sierra, 2005). Los ensayos reunidos aquí contribuyen al estudio del Istmo mexicano, no como un “hecho” regional, establecido e intangible, sino como escenario de procesos múltiples y diversos, paralelos o encontrados, de construcción y recomposición territorial. Analizan las diferentes territorialidades que se embrollan, se traslapan, se excluyen, según los momentos de la construcción de las sociedades locales y del Estado nacional, y de sus relaciones con la economía-mundo. Se enfocan hacia los juegos de relaciones sociopolíticas y de escalas que articulan o separan los territorios en configuraciones espaciales complejas (microrregión, frente pionero, espacio reticulado), para “pensar temporalmente la escala geográfica” (Braudel, 1985: t. III). Por ello, enfatizan la dimensión procesual de las dinámicas de encuentro/interacción/confrontación entre proyectos, lógicas y prácticas diversos, desarrollados por actores de dimensión local, regional o nacional, relativos a la organización de los espacios del Istmo.

Muchas preguntas subtienden las contribuciones de esta obra. ¿La forma ístmica ha inducido una geografía particular en los distintos momentos de la construcción política del territorio mexicano y de su integración a diferentes espacios: el imperio español, la nación mexicana, el “seno americano”, el espacio mundializado? ¿Cómo se disponen y organizan espacialmente la pluralidad de los tiempos: locales, nacionales y mundiales? Las representaciones comúnmente asociadas al Istmo mexicano enfatizan la estructura lineal, entre los polos urbano-portuarios ubicados a sus extremos: ¿Qué realidad funcional tienen dichas representaciones? ¿Qué hay fuera de esta línea y de estos polos, siempre puestos en evidencia? En otros términos, ¿cómo, en diferentes épocas, los proyectos políticos y los modos de regulación económica han organizado los territorios de este espacio, a la vez “frontera” y trazo de unión entre América del Norte y América Central, entre el Altiplano mexicano y las provincias sureñas?

EL ISTMO EN EL IMAGINARIO POLÍTICO NACIONAL: LAS VIRTUDES ESPERADAS DE UNA FORMA³

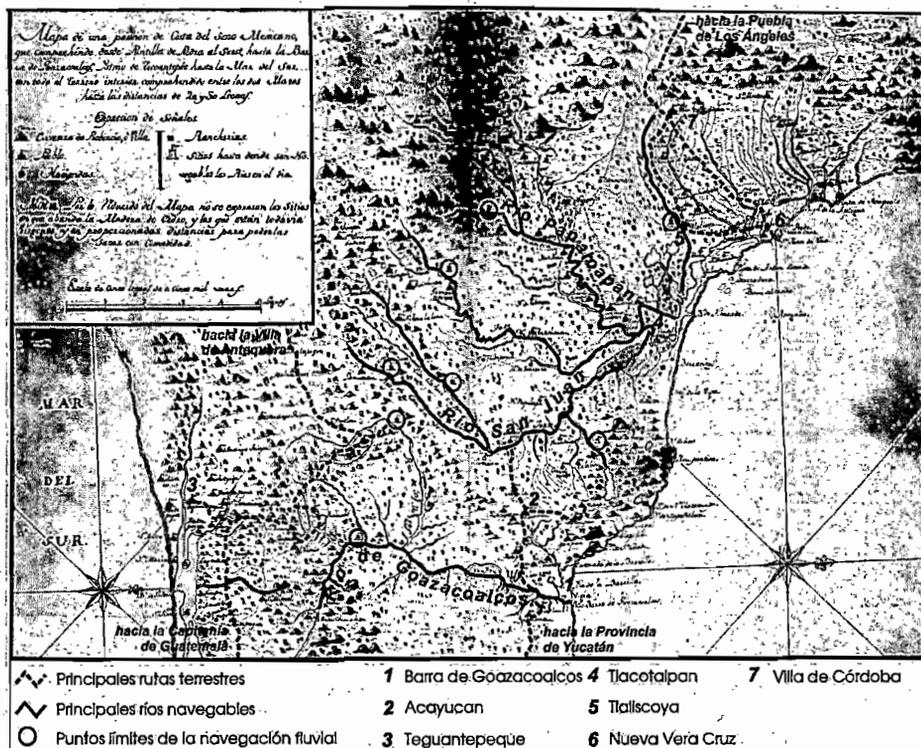
La idea del Istmo en tanto región integrada y estructurada siguiendo un eje norte-sur se construye y resurge como un proyecto asociado a las grandes fases históricas de expansión del sistema capitalista mundial. La exploración de un punto de pasaje entre el “Mar del Norte” y el “Mar del Sur” fue desde la conquista de Mesoamérica una idea fija de la monarquía española y sus representantes. Estuvo en el centro del proyecto cortesiano de constitución de un dominio señorial que integrara los dos extremos del Istmo, Los Tuxtlas al norte y la costa zapoteca al sur. Carlos V, por lo demás, hizo de este proyecto una de las misiones prioritarias de los exploradores con el objetivo de poner en comunicación el reino de la Nueva España con el de Perú. Pero hubo que esperar el último cuarto del siglo XVIII, cuando la esperanza de descubrir un estrecho mesoamericano se había apagado hacía ya mucho tiempo, para que llegase a cobrar forma la idea de abrir un canal entre los dos océanos. La monarquía borbónica, que para entonces estaba emprendiendo una serie de reformas administrativas e institucionales motivadas por el proceso de desarrollo mercantil de la economía mundial, encargó a dos ingenieros militares: don Agustín Cramer y don Miguel del Corral, la realización del estudio correspondiente (Siemens y Brinckmann, 1976). Ellos concluyeron que la realización de un canal entre la parte superior del río Coatzacoalcos y el río de los Chimalapas, para desembocar en el Golfo de Tehuantepec, no presentaba obstáculo mayor (véase figura 1) (Siemens y Brinckmann, 1976; Münch, 1983: 30-33).

Sin embargo, fue verdaderamente hasta el siglo XIX que esta idea tomó cuerpo y que se construyó un discurso geopolítico, heredado de la historia y de las representaciones de riqueza excepcionales del Istmo forjadas por

³ Véanse al respecto los planteamientos desarrollados por Robic (2000).

FIGURA 1

Configuración del espacio y vías de comunicación en el Istmo en 1777



Fuente: Archivo General de las Indias, Sevilla (documento original proporcionado por A. Alcántara; edición cartográfica de las rutas y de puntos resaltados: E. Léonard).

Alejandro de Humboldt (1985) en su *Ensayo sobre el reino de la Nueva España* de 1811. La idea de que la naturaleza ahí era beneficiosa y que sólo faltaba el trabajo del hombre inspiró las políticas de colonización europea inmediatamente después de la Independencia (Thomson, 1974). Los efímeros intentos de constitución de una entidad administrativa individualizada –la Provincia del Istmo, en los albores del México independiente, entre 1823-1825, y el Territorio del Istmo, creado y disuelto en 1852–, vinieron a consagrar la dimensión geopolítica acordada a la zona por las élites nacionales. Se conoce

el final fallido de ambas iniciativas pero, como sea, el interés estratégico del Istmo había llegado a calar profundo en el imaginario político nacional.⁴ Dicha importancia quedaría confirmada tras la derrota militar de 1848, cuando, en el tratado de Gadsden de 1853, el gobierno mexicano tuvo que reconocer a Estados Unidos el derecho de construir un ferrocarril en el Istmo y de hacer transitar por ahí tropas y armas (Revel-Mouroz, 1972; Prévôt-Schapira, 1994; Saraiba, 2000).

El Istmo viene a ser en adelante la vitrina del liberalismo mexicano, en la fase de expansión del capitalismo industrial y comercial y de la revolución de los transportes. Se trata de impulsar una reorientación estratégica de las relaciones comerciales entre las costas atlántica y pacífica del Continente Americano y, más allá, entre las dos cuencas oceánicas. En pleno triunfo de las ideas sansimonianas,⁵ el proyecto de abertura de un canal vuelve a surgir, pues como lo escribe Reclus: “esos estrechos, la naturaleza los ha cerrado desde la época terciaria y es al hombre a quien le corresponde reabrirlos” (Reclus, 1891: XVII, 16). Para entonces el conjunto del Istmo centroamericano suscita el interés de las grandes potencias. En 1879, durante el congreso internacional de geografía para la construcción de un canal interoceánico, la candidatura del Istmo mexicano es descartada en provecho de la de Panamá, en donde se contaba con un ferrocarril desde 1855. De hecho, el eje interoceánico del Istmo mexicano que todos deseaban se concretará sólo tardíamente a través de la construcción de una vía férrea.

⁴ Sobre las representaciones estratégicas del Istmo y de la frontera sur del país por parte de las élites nacionales durante la primera mitad del siglo XIX, véase también M. R. Vázquez (1997).

⁵ El economista Michel Chevalier, una de las figuras ejemplares del sansimonismo, es particularmente revelador de este interés. Chevalier, partió a los Estados Unidos de América a estudiar el desarrollo de las redes de transporte y muy particularmente de las vías de navegación. Sus cartas sobre América del Norte, publicadas en 1836, celebran la importancia de las redes de transporte. Apuntan, por ejemplo, que “mejorar las comunicaciones [...] es trabajar para la libertad real, positiva y práctica, es hacer participar a todos los miembros de la familia humana en la facultad de recorrer y explotar el globo que le ha sido dado en patrimonio [...]. Diré más, es hacer la igualdad y la democracia” (Chevalier, 1840-1842 y 1844).

En efecto, a partir de 1842, fecha de la primera concesión a la compañía americana Sloo & Co., los proyectos de construcción de una vía férrea se sucedieron. Los retiros sucesivos o quiebras de las compañías concesionarias obligaron al Estado a retomar los trabajos en 1882 y, finalmente, en 1894 se concluyó la construcción de los 309 kilómetros de vía de ferrocarril, quedando a partir de ese año bajo la administración directa del gobierno mexicano (Rojas, 1991). Sin embargo, su funcionamiento no era óptimo, pues parte de la vía no estaba en buenas condiciones, además de que “carecía, ante todo, en los puntos cardinales, de un puerto que pudiera atraer el tráfico tan necesario” (Zahn, 1907).

Una comunicación transístmica eficaz sólo ocurriría 13 años después, una vez que en 1907 se concluyó la construcción de los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos por la compañía inglesa Pearson and Sons Ltd., encargada igualmente de la administración de la línea ferroviaria.⁶ Después de un efímero auge, durante el cual el ferrocarril del Istmo captó la casi totalidad del tráfico de azúcar entre la cuenca pacífica y la costa oriental de Estados Unidos (Revel-Mouroz, 1972),⁷ la apertura del canal de Panamá en 1914, seguida de la Revolución y el uso del ferrocarril para fines de control militar redujeron rápidamente a nada el tráfico internacional.

La realización del eje ferroviario transístmico vino acompañada con una política voluntarista de ordenamiento del espacio económico istmeño y en particular de su parte central, escasamente poblada, por medio de concesiones de tierras a particulares y empresas capitalistas (véase figura 2), de los que se esperaba la instalación de plantaciones orientadas hacia los mercados

⁶ En 1902 el gobierno mexicano y la compañía inglesa firmaron un convenio de sociedad para explotar el ferrocarril y los puertos de altura: Pearson sería arrendatario del ferrocarril durante 50 años y se ocuparía de la administración del mismo. Las utilidades se repartirían entre los dos signatarios del convenio, correspondiéndole al gobierno mexicano 65% de las ganancias y 35% a Pearson (Rojas, 1991; Ortiz, 1995).

⁷ En 1912, cinco años después de la puesta en operación del puerto de Salina Cruz, el Ferrocarril Transístmico transportó un millón de toneladas de carga, con una frecuencia de 68 trenes diarios.

internacionales (véase Velázquez, en este volumen). Sin embargo, las larguezas del gobierno federal en materia de propiedad agraria no llegarían nunca a producir los efectos esperados en términos de desarrollo productivo y estas concesiones, en su mayoría, nunca serían explotadas; como tampoco llegarían a prosperar mucho tiempo las plantaciones de café y hule, creadas a orillas de los ríos y de la vía de ferrocarril, y muy pronto afectadas por la escasez (estructural) de mano de obra y la inseguridad (más coyuntural) del periodo revolucionario (*ibidem*).

FIGURA 2

Propuesta de reordenamiento del espacio istmeño en relación con el ferrocarril y las concesiones de tierras a principios del siglo XX



Fuente: Rodríguez (1962).

Finalmente, fueron los descubrimientos petroleros los que vinieron a relevar la efímera prosperidad ligada a la vía férrea transístmica. De tal forma que “la riqueza” del Istmo no provino del comercio internacional o de la agricultura de exportación que se planeaba articular con la nueva vía de comunicación, sino del petróleo descubierto por Pearson. En 1902, los primeros pozos petroleros fueron perforados y en 1907 una refinería fue construida en Minatitlán (Münch, 1983: 35). La intervención de Pearson se tradujo en una especificidad ístmica: el petróleo estuvo enteramente bajo el control de una empresa única (El Águila y luego Petróleos Mexicanos, después de la nacionalización del sector petrolero en 1938), misma que llegó a ser un motor fundamental del desarrollo y del poblamiento del Istmo mexicano hasta el último cuarto del siglo XX. Al igual que la explotación forestal, la construcción y el tráfico ferroviario o las plantaciones comerciales lo habían hecho en los periodos inmediatamente anteriores –y lo siguieron haciendo, aunque con una influencia ahora rebatida–, la extracción y la transformación del petróleo incidieron en una reestructuración profunda del poblamiento y de los territorios istmeños. El hecho es que durante más de 50 años, la “vocación económica” del Istmo, tal como era percibida y pregonada por el Estado Mexicano, fue claramente subordinada a la explotación de los recursos naturales y la producción de materias primas: extracción petrolera en primer lugar, pero también de maderas y, con la puesta en marcha de los proyectos de colonización del trópico a partir de 1950, de productos agropecuarios, sobre todo ganaderos.

Sin embargo, en el último cuarto del siglo pasado, la fase globalizada de expansión del capitalismo y la explosión del tráfico comercial, en particular de energéticos, reactivaron la idea de habilitar al Istmo mexicano como una alternativa al canal de Panamá. Para 1977, el gobierno mexicano lanzó el proyecto de “Servicio Multimodal Transístmico”, mejor conocido por Alfa-Omega. Dicho proyecto tenía como objetivos “impulsar el desarrollo de la zona ístmica; servir como infraestructura de transporte [y] atraer carga internacional”, con la meta de “captar 7% de la carga por contenedores que actualmente cruza por el canal de Panamá” (Toledo *et al.*, 1984: 85-86). A

pesar de ser postergado una y otra vez por los enormes requerimientos financieros de su realización y las dudas sobre su rentabilidad, y en un contexto de crisis recurrentes del Estado Mexicano desde principios de la década de 1980, el sueño de establecer un corredor viable de comunicación transoceánica en el Istmo no ha abandonado la agenda política nacional.

Ya en la era del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el gobierno zedillista hizo público el Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec (PIDEIT, mejor conocido como “Megaproyecto del Istmo”), cuyo estudio fue encargado a la consultoría Felipe Ochoa y Asociados.⁸ Dicho programa tenía como componente medular un conjunto de proyectos “detonadores”, entre los cuales el desarrollo de las infraestructuras ferroviaria, carretera, portuaria y urbana (estas últimas concentradas básicamente en los polos norte y sur del Istmo) representa más de 40% de las intervenciones planeadas, 18% de las mismas dedicadas a la industria petrolera y petroquímica (Rodríguez, 2003: 15-17); en total, más de 60% de los proyectos propuestos se concentran en las conurbaciones ubicadas en los extremos istmeños o en los ejes de comunicación que los unen (*ibidem*). Veremos más adelante que el Plan Puebla-Panamá, a su vez, no hizo sino reafirmar la “vocación” de enlace y comunicación del Istmo, al ubicarlo en el centro del proyecto oficial de integración económica mesoamericana y enfatizar el efecto de las políticas comerciales y de inversión en infraestructuras viales para fomentar el desarrollo de la gran región.⁹

Así, pues, la visión transversal del espacio istmeño, las virtudes de enlace, entre dos mares, y luego dos hemisferios (el norte y el sur de la América española, posteriormente del “seno americano”; el oriente y el occidente del sistema económico mundial), atribuidas a su forma, se inscriben durablemente en el imaginario político nacional, orientan las maneras de ver y con-

⁸ “Consultoría Maestra para el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec”, SCT/Gobierno de Oaxaca/Gobierno de Veracruz, México, marzo de 1996.

⁹ Véanse al respecto los planteamientos del texto de Dávila, Kessel y Levy (2000) —considerado el antecedente problemático del PPP—, presentados por Rodríguez (2004: 305-308).

cebir el espacio y su organización, y generan por ende su propios efectos estructurantes. Sin embargo, los reiterados intentos por organizar el espacio comprendido entre los golfos de México y de Tehuantepec en torno a un eje transversal impuesto con grandes esfuerzos y recursos no se han traducido en la formación de una región integrada. La propuesta de construcción de un estrecho se ha topado constantemente con lógicas espaciales endógenas que han impedido su concreción en las relaciones económicas, políticas, sociales y simbólicas internas a la zona. Por el contrario, los procesos regionales analizados en esta obra evidencian un hecho central desde la colonización española hasta la época actual: las intervenciones que apuntaban al “desarrollo” y la articulación de los espacios del Istmo mexicano en torno a su “vocación de enlace”, proviniesen de la Corona española, del Estado Mexicano o de empresas privadas, han coincidido en fomentar y reforzar una creciente desvinculación orgánica, en las esferas política y económica, entre dichos espacios. De tal suerte que el concepto de “región” y su utilización se antojan problemáticos en la zona.

EL ISTMO EN LAS PRÁCTICAS DE LOS ACTORES: DESFASES Y TENSIONES ENTRE PROYECTOS ESTATALES Y LÓGICAS LOCALES

Las historias y desventuras de los sucesivos planes de comunicación y reorganización espacial en el Istmo enfatizan los choques de acoplamiento entre las propuestas derivadas de los poderes económico y político —Hernán Cortés y su proyecto señorial, la monarquía española, los distintos gobiernos del Estado nacional mexicano en diferentes momentos históricos, los grupos de comerciantes agremiados en los consulados—, intentando crear dispositivos de ordenamiento y control territorial coherentes con sus intereses y propósitos, frente a las lógicas y organizaciones espaciales de las sociedades locales.

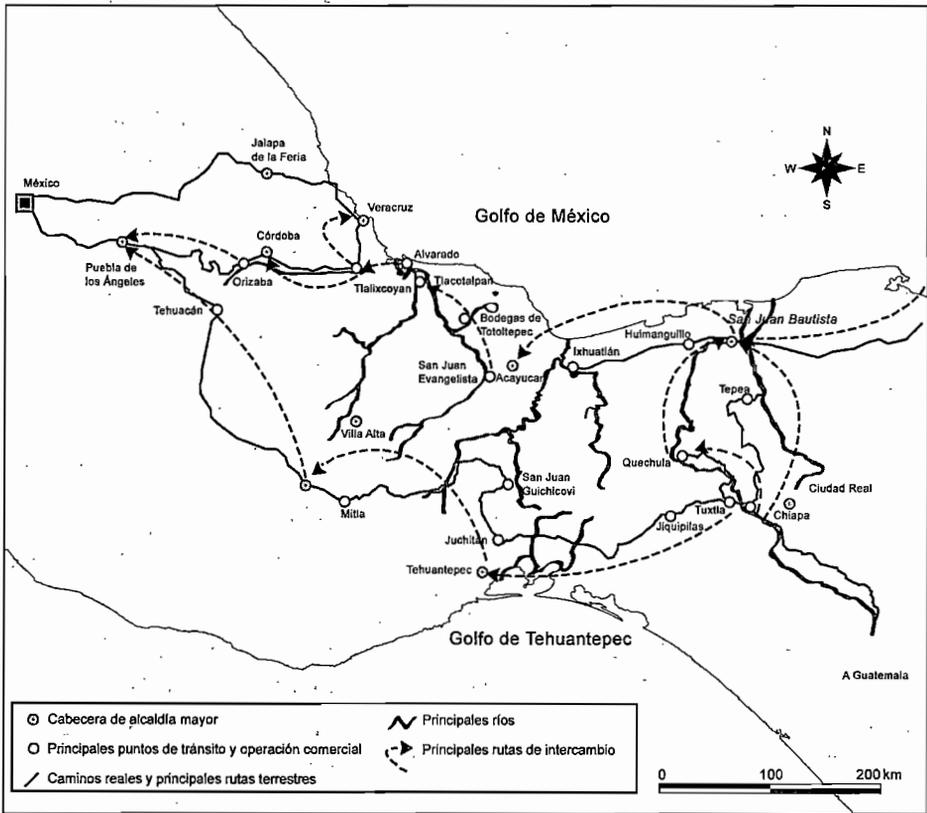
Los espacios del Istmo fueron profundamente moldeados por las lógicas y prácticas de circulación comercial y cultural existentes antes de la Colonia, manteniéndose durante los siglos posteriores. Los trabajos de algunos especialistas (Viqueira, 2002; Delgado, 2005; Alcántara, 2007) han evidenciado la predominancia de los ejes de intercambio orientados de poniente a oriente, paralelos a los litorales atlántico y pacífico, por encima de los flujos transversales de norte a sur que han sustentado los proyectos oficiales de ordenamiento territorial. Ahora bien, estas rutas que desde la época prehispánica tuvieron la función de enlazar el altiplano y el sur de Mesoamérica no cruzaban el *hinterland* existente entre los dos mares, quedando así el Istmo dividido en dos áreas culturales y políticas distintas, que se dieron la espalda a lo largo del periodo colonial y hasta los inicios del siglo XX.

En efecto, durante la Colonia una red de rutas terrestres convergía hacia la Alcaldía Mayor de Tehuantepec, donde se enlazaban los caminos reales de Chiapas y de Antequera, y donde la producción de recuas de mulas se había convertido en una especialización fuerte de las haciendas y comunidades de la Sierra mixe (Viqueira, *ibidem*; Siemens y Brinckmann, 1976; Machuca, en este volumen). Otro sistema de comunicaciones operaba en la vertiente del Golfo de México, en torno a la provincia de Guazaqualco —convertida posteriormente en Alcaldía Mayor de Acayucan—, donde por diferentes vías fluviales confluían la ruta a Campeche y Yucatán, el camino a la Capitanía de Guatemala por el río Grijalva, y el eje fluvial del río San Juan, que llevaba a las bodegas de Tlalixcoyan y, de ahí, al puerto de Veracruz o a la Puebla de Los Ángeles (*ibidem*) (véase figura 3).

Esas vías comerciales paralelas y sus dobles simbólicos constituidos por los caminos de peregrinación religiosa¹⁰ sirvieron de soporte para la cons-

¹⁰ En el Sotavento del Golfo de México las rutas comerciales se identifican así en gran medida con los circuitos de peregrinación que enlazan centros ceremoniales como los Cristos Negros de Otatitlán, Veracruz, y de Mecatepec, Tabasco, y las vírgenes de la Candelaria de Tlacotalpan y Del Carmen de Catemaco. En la costa del Pacífico, la ruta de las vírgenes de Juquila y La Soledad, en Oaxaca, se enlaza con la del Cristo Negro de Esquipulas, en Guatemala, a donde converge también la ruta devocional del Golfo.

FIGURA 3
Las rutas comerciales istmeñas en la época colonial



Fuentes: *Relación de Corral* (en Siemens y Brinckmann, 1976); García de León (1992); Viqueira (2002).

trucción y el desarrollo de dos universos socioculturales contrastados. Por un lado, la vertiente atlántica constituyó un espacio de interacción y confrontación entre españoles, afroestizos e indígenas nahuas y popolucas, reticulado por caudalosos ríos y caminos de herradura transversales a aquéllos, en los que el ganado y sus propietarios avanzaron constantemente sobre las tierras de cultivo de los pueblos indígenas (García de León, 1992; Alcántara, 2004; Delgado, 2005). Esta vertiente atlántica formó parte de una “comuni-

dad histórica” transcontinental: “el caribe afroandaluz” (García de León, 1993), articulado en torno al control comercial de Sevilla y “enlazado permanentemente por el sistema de flotas que iban y venían, extrayendo las materias primas del continente e inundando los mercados con productos manufacturados en el Viejo Mundo” (*ibidem*: 193). Ahí, la población negra, ocupada como mano de obra y fuerza militar, tuvo durante la Colonia un crecimiento constante (Delgado, 2000: 34), participando en forma central en la conformación de un espacio sociocultural por el que circularon también “música y literatura cantada [...] emanada de la antigua lírica medieval hispana, de sus derivados en los siglos XVI y XVII y de un tipo específico de apropiación literaria oral, o de la música y la danza” (García de León, 2002: 9-10), expresado mucho de ello en los fandangos.

Por otro lado, la vertiente pacífica albergó durante la Colonia un universo sociocultural ocupado sobre todo por población indígena dedicada en su mayoría a la agricultura, la pesca, el comercio y la cría de ganado mular que soportaba esta última actividad (Torres de Laguna, 1580; Corral, 1777, citado por Siemens y Brinckmann, 1976). Esta población indígena estaba conformada por grupos mixtes, zoques, huaves, chontales, mixtecos y zapotecas, siendo estos últimos los de mayor relevancia numérica, política y cultural: “que la lengua que más generalmente se habla, y que todos se entienden en ella, es la zapoteca” (Torres de Laguna, 1580: 9). Este predominio zapoteca provenía del periodo prehispánico, en el que todos los pueblos del Istmo estaban sujetos al señor de Teguantepec, “a quien acudían, con tributos y presentes” (*ibidem*: 13). La hegemonía zapoteca se mantuvo a lo largo de la Colonia, lo que permitió que en el siglo XIX, a diferencia de los otros grupos étnicos del Istmo oaxaqueño, los zapotecas estuvieran en mejores condiciones de beneficiarse del auge económico que produjo la construcción del ferrocarril de Tehuantepec (véase *infra*). Dicha hegemonía zapoteca –presente en la actualidad– ha estado fuertemente ligada a la reproducción de una fuerte identidad étnica que ha sido reelaborada con éxito bajo diversas coyunturas (Reina, 1995; Rubin, 1997).

Estos dos espacios socioculturales, el “sotaventino” y el “zapoteco”, estructurados en torno a actividades productivas específicas y a rutas particulares de comercio y devoción religiosa, que cruzaban en paralelo el Istmo de oriente a poniente, constituyeron un reto recurrente para que las estrategias del Estado –colonial o nacional– adquirieran existencia y legitimidad en esas zonas. El Istmo, mucho más que otras regiones más accesibles a las influencias y los instrumentos de control de un poder central, se prestaba a la expresión exacerbada de las lógicas autonómicas de las sociedades locales. Hasta la Independencia, figuró una frontera entre el reino de la Nueva España y la Capitanía de Guatemala, y esta característica de “marginalidad” política perduró más allá de la consolidación del Estado liberal durante el último tercio del siglo XIX.

Fue hasta principios del siglo XX, en un contexto internacional de búsqueda de nuevas rutas de comunicación interoceánica, y como parte de un proyecto nacional de integración de mercados (Kuntz, 1999), cuando finalmente el Estado liberal consiguió poner en marcha una vía de comunicación transversal al Istmo. Sin embargo, la conclusión exitosa de este proyecto estatal no ocurrió sin trastocar la dinámica local, creando nuevas jerarquías espaciales asociadas al surgimiento de nuevos centros rectores, a la reconfiguración de rutas comerciales regionales y a la reestructuración de ciertos espacios municipales (Velázquez y Escalona, en este volumen).

Este desfase entre proyectos estatal y locales provocó tensiones, que en la parte oaxaqueña del Istmo derivaron en atentados o sabotajes contra el ferrocarril (Coronado, en este volumen), así como en el posterior uso del ferrocarril de Tehuantepec para crear o afianzar redes de comercialización y socialización diferentes a las previstas por el Estado (Escalona y Coronado, en este volumen). En el Sotavento veracruzano, tales tensiones entre modos divergentes de percibir y vivir el espacio se expresaron en las formas de movilización y acción de las facciones en pugna durante el conflicto revolucionario. Mientras los grupos insurgentes sotaventinos se estructuraban con base en relaciones de proximidad espacial y sociocultural, orientando sus

tácticas guerrilleras en torno al eje este-oeste marcado por los antiguos caminos prehispánicos y coloniales, el ejército federal se movilizaba por la ruta norte-sur del ferrocarril, sin poder controlar dinámicas político-militares que aparecían versátiles y autónomas respecto de las grandes facciones nacionales (Delgado, en este volumen; Aguirre, 2004).

Una vez inaugurado en 1914 el Canal de Panamá, el comercio interoceánico se desplazó hacia la nueva ruta de comunicación dominada por los estadounidenses, con lo que el proyecto porfirista de utilizar el Istmo de Tehuantepec como ruta del comercio internacional fue sepultado, a la vez que el ferrocarril era puesto al servicio del desplazamiento interregional de personas y mercancías. El contraste entre el plan de transportar 600 000 toneladas de carga anual que Pearson imaginó al momento de la inauguración del ferrocarril (Covarrubias, 2004: 219) y el tipo de traslados que realizaba en la década de 1940 quedó plasmado en la descripción del viaje que Covarrubias hizo desde Coatzacoalcos rumbo a Juchitán. Este intelectual y artista describió el ferrocarril de Tehuantepec como “una pintoresca serie de furgones, carros-tanques y vagones de primera y segunda clase que son reliquias de los días de auge del ferrocarril, pero que ya están desvencijados y ruedan repletos de pasajeros. [...] El tren se detiene constantemente [...] para recoger carga e indígenas [...]. Hay personas agitadas que, a la carrera, van y vienen de los camiones que traen pasajeros y recogen a otros para transportarlos a las aldeas alejadas de la región” (*ibidem*: 189-190). Covarrubias concluía que era “difícil reconciliar el destartalado Ferrocarril de Tehuantepec de la actualidad, con los interminables proyectos e intentos ambiciosos que se hicieron durante cuatrocientos años con el propósito de establecer comunicación entre los dos océanos” (*ibidem*: 209).

Un siglo después de que el gobierno porfirista diera el último empujón para concluir el Ferrocarril de Tehuantepec, el presidente Ernesto Zedillo resucitó el viejo sueño liberal del comercio interoceánico mediante una propuesta de ley que en 1995 envió a la Cámara de Diputados para la construcción, con participación del capital privado, de un tren de doble vía que

agilizaría la comunicación entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.¹¹ El resurgimiento del interés en el Istmo como vía de comunicación interoceánica se relacionaba con el inminente vencimiento del acuerdo entre los gobiernos estadounidense y panameño sobre el control del Canal de Panamá, el cual pasaría a manos del gobierno panameño en 1999. En este contexto, varias compañías estadounidenses –como la Burlington-Santa Fe, la Union Pacific-Southern Pacific, la Railtex y la Kansas City Southern– comenzaron a expresar interés por obtener la concesión de los ferrocarriles y puertos del Istmo.

En 2001 el megaproyecto del Istmo quedó integrado en una nueva propuesta gubernamental: el Plan Puebla-Panamá (PPP), cuya finalidad sería desarrollar la región sur-sureste mediante inversiones orientadas, en primer lugar, a crear una red de infraestructura carretera y de telecomunicaciones que conectaría a esa gran región con los mercados mundiales. Desde la perspectiva de los creadores del proyecto, el atraso económico del sur mexicano se debía a su integración deficiente a la economía mundial, ubicando nuevamente al Istmo como una bisagra esencial para impulsar dicha integración. En cuanto se hizo público, el PPP fue objeto de fuertes críticas por parte de numerosos académicos, quienes lo consideraron una “nueva colonización [que] amenaza con ser tan desalmada y expoliadora como las anteriores” (Bartra, 2001: 19). Para estos analistas, el proyecto surgía en un contexto mundial “de reconquista de los espacios perdidos durante la guerra fría”, en el que Estados Unidos se proponía afianzar su presencia en el sur de México y Centroamérica, como requisito indispensable para imponer con

¹¹ Según informaba el diario *El Financiero* (01/07/97), este plan contemplaba “la construcción de una doble vía ferroviaria electrificada capaz de mover cinco mil toneladas de carga a 120 km por hora en línea recta y hasta 60 km en pendientes. Con locomotoras eléctricas y 60 carros plataforma, se cree que el recorrido se realizaría en menos de tres horas de puerto a puerto y sin paradas. El proyecto recomienda la edificación de dos puertos paralelos con dos muelles, grúas y espacios para almacenar. El primero se establecería en la Laguna del Ostión, a 30 km de Coatzacoalcos. [...] El segundo a 12 km de Salina Cruz, en una zona conocida como La Ventosa, en la desembocadura del río Tehuantepec, con dos cerros protegiéndolo”.

éxito el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) (Hernández y Carlsen, 2001: 354; Villafuerte, 2004: 283).

La crítica mayor de los opositores al PPP ha sido la misma que en el último lustro del siglo XX se esgrimió contra el Megaproyecto del Istmo, en el sentido de que responde a los intereses del gran capital por apropiarse de los beneficios derivados de la explotación de la riqueza natural (agua, viento, petróleo, biodiversidad) existente en la región, excluyendo a los pobladores nativos, quienes carecen de canales para hacer valer sus opiniones y objeciones. Los analistas críticos han subrayado el enorme desfase entre esta propuesta estatal y los diversos proyectos locales sostenidos por organizaciones campesinas involucradas en proyectos productivos y políticos alternativos (Paz Paredes, 2001; Hernández y Carlsen, 2001). La exigencia sigue siendo la misma: que las poblaciones locales, a través de sus autoridades y organizaciones, tengan participación en la toma de decisiones de los planes gubernamentales y privados, para lo cual en diciembre de 2004 se formó la Coordinadora en Defensa del Territorio y de los Pueblos Indígenas del Istmo, integrada por 13 organizaciones sociales y autoridades civiles y agrarias de alrededor de 30 comunidades y ejidos de la porción oaxaqueña del Istmo (Rojas, 2003). En 2005, la resistencia contra los planes de inversión en el Istmo abrió un nuevo frente: la lucha contra el establecimiento de una central eólica que aprovecharía los fuertes vientos que soplan en La Venta, municipio de Juchitán, para generar energía eléctrica. Pese a las denuncias y movilizaciones, La Venta II fue inaugurada en marzo de 2007 en medio de protestas de los opositores y del anuncio del inicio de una tercera etapa del proyecto que deberá concluir con la construcción de La Venta III.

Por lo que respecta al lado veracruzano del Istmo, la movilización ciudadana y la organización popular en contra de los grandes proyectos han sido menos visibles que en el lado oaxaqueño. En cambio, en la porción veracruzana del Istmo ha sido relevante la lucha en contra de otra propuesta estatal: la apertura de Pemex a la inversión privada (Aguilar, 2005). En el medio rural, a la par de la permanencia de viejas “prácticas autonómicas” de ocupación

del espacio y construcción de redes clientelares favorecidas por la laxitud de la intervención estatal (Léonard, en este volumen), desde la década de 1980 se han venido desarrollando organizaciones populares que luchan por el mejoramiento de sus condiciones de vida (abasto, servicios) y contra el control de la administración municipal por parte de caciques que actúan en el ámbito municipal (Aguilar, 2005; Duarte, 2006).

ENFOQUES ANALÍTICOS: CAMPOS SOCIALES, CORPORACIONES, REDES SOCIALES, ESPACIOS DE AUTONOMÍA...

Un punto de partida en este libro ha sido entender y analizar los procesos históricos que han modelado al Istmo mexicano, acercándonos a este espacio geográfico desde el concepto de campo social, el cual refiere a conjuntos de “procesos múltiples e interconectados [...] temporal y espacialmente cambiantes y cambiables” (Wolf, 1994: 15, 19). Nuestra intención ha sido dar cuenta de los diferentes conjuntos de relaciones que en distintos momentos históricos propiciaron dinámicas regionales particulares, las cuales se fueron conformando en torno a contradicciones, tensiones, conflictos y negociaciones diversas. Para entender las dinámicas regionales estamos obligados a identificar los procesos socioculturales centrales que a lo largo del tiempo han marcado los espacios geográficos, creando paisajes y culturas particulares. Los capítulos que conforman este libro analizan algunos de esos procesos en diferentes momentos históricos: la expansión ganadera (Alcántara y Léonard); el reordenamiento del espacio a partir del desarrollo de vías de comunicación y comercio (Machuca, Coronado, Escalona y Velázquez); la creación de fronteras internas (Léonard y Hoffmann); las tensiones y negociaciones entre modalidades locales de acceso a la tierra y políticas estatales (Velázquez, Michel, Léonard y Velázquez); el impacto de la actividad petrolera en la es-

tructuración espacial y la organización política durante el auge de Pemex y su sindicato en los años 1960-1970 (Prévôt-Schapira), y durante el proceso de reestructuración de la industria petrolera (Moreno).

Ahora bien, los procesos socioculturales que “marcan” a las regiones no tienen una dinámica propia e inapelable, ajena a los actores sociales, sino que son éstos quienes con sus acciones e interpelaciones producen y conducen tales procesos, en cuyo curso se crean instituciones. En cada uno de los capítulos de este libro hemos buscado mostrar las acciones concretas mediante las que los individuos de diversas épocas han producido los procesos socioculturales y las instituciones que han definido ciertas épocas, al amparo de los cuales se posibilita la ejecución de ciertas acciones y se dificultan otras. Tales individuos no actúan en forma independiente unos de otros sino que sus acciones tienen lugar en el marco de redes sociales por las que circulan bienes, favores, ideas, etc., tanto entre individuos del mismo origen étnico (Uribe, en este volumen) como entre personas de procedencias étnicas diversas y con acceso diferencial a recursos estratégicos de distinta índole (Léonard y Alcántara, *ibidem*).

El enfoque de campos sociales, que supone la existencia de múltiples y diversas redes sociales, nos ha facilitado mostrar los vínculos entre procesos locales y regionales con otros de alcance nacional y mundial; y nos ha permitido a la vez resaltar las dimensiones contextual y procesual de los fenómenos estudiados, así como la relativa autonomía de las sociedades contempladas en la producción de sus propias regulaciones y formas organizativas (véase al respecto Moore, 1973). Las redes a las que nos referimos son de morfología muy diversa y no se activan en su totalidad en cada ocasión. Si bien se estructuran siempre alrededor de niveles, nodos y flujos jerarquizados, los elementos de la red son móviles, pueden pertenecer a más de una red, inmiscuirse en una o al contrario “desaparecer” e inactivar así otras que antaño habían probado su eficacia. Es decir, las redes no cubren de manera sistemática y funcional el conjunto del espacio. Los diferenciales del tejido relacional conforman “islas” de mayor densidad y “desiertos” de menor presencia de los miembros de la red o de sus flujos (comerciales, políticos, religiosos,

étnicos, familiares, etc.). Las configuraciones de mayor o menor intensidad de las redes se relacionan a su vez con las instituciones y sus modelos de organización (partidos, sindicatos, confederaciones, comunidades campesinas, etc.); es decir, se integran así a las lógicas institucionales del poder que han marcado (marcan) el sistema político mexicano.

Al analizar las relaciones entre los procesos locales y las dinámicas de su entorno general hemos puesto especial interés en identificar las particularidades regionales, que en este caso tienen que ver con lo que llamamos los “espacios de autonomía” que históricamente se construyeron con base en las relaciones de los pobladores del Istmo con su entorno próximo y con los espacios vecinos. Utilizamos el concepto de espacios de autonomía en referencia a prácticas, antes que a un proyecto explícito de los grupos sociales, sean dominantes o subalternos. Hablar de “espacios de autonomía” no remite necesariamente a proyectos autonómicos tal y como una amplia vertiente de la literatura tiende a concebirlos (Díaz Polanco, 1991); tampoco equivale a “espacios de resistencia” organizados para enfrentar cierta coyuntura histórica (Burguete, 1998; Velasco, 2003), pero sí puede en algunos casos responder a dinámicas colectivas en las que el espacio se utiliza, apropia y maneja en función de las relaciones de fuerza imperantes, sean de orden político, económico o cultural (Oslender, 2002).

En varios de los estudios presentados aquí, estos espacios de autonomía se fundamentan en el control corporativo de los recursos —tierras, pastizales, bosques, aguas y minerales—, lo que podemos encontrar tanto en la organización de las comunidades indígenas como en las haciendas ganaderas que prosperaron desde los inicios de la Colonia en ambas vertientes del Istmo y en competencia directa con las primeras. Mediante la recreación de estos espacios de autonomía, tanto las élites regionales como los grupos populares buscaron numerosas veces rodear los controles del poder central, ya fuera para expandir sus propiedades ganaderas en el siglo XVIII (Álcántara, en este volumen), para evitar la división de terrenos comunales en el siglo XIX (Velázquez, *ibidem*), para colonizar el Istmo central mediante la ganadería a me-

diados del siglo XX (Léonard, *ibidem*) o para mantener ámbitos de negociación bajo control comunitario o de un grupo social que se autoidentifica como tal (véase Delgado, en el medio rural, y Uribe, en el contexto urbano).

Esta lógica autonómica ha chocado una y otra vez con los proyectos públicos y privados de comunicación transistmica, en la medida en que éstos planteaban romper con el control que las organizaciones locales ejercían sobre los recursos necesarios a la libre circulación de los hombres y las mercancías y amenazaban, si no con disolver, cuando menos con redistribuir las rentas asociadas a dicho control. Esta peculiar configuración nos llevó a plantear un andamiaje metodológico y teórico *ad hoc*, susceptible de informarnos acerca tanto de los espacios de autonomía en su materialidad física (los territorios, los espacios corporativizados) como de los mecanismos que les dieron contenido social, cultural, económico y político. Estos últimos se fundamentan en instituciones especializadas y territorializadas que se combinan con la construcción, y luego con la activación y consolidación de redes de muy diversa índole, que riegan y “nutren” los espacios, asociándoles atributos e identidades sin fijarlos en límites geográficos determinados. Así se explica la relativa “autonomía” de la que gozaron amplias porciones del Istmo mexicano, en la medida en que sus habitantes –y más que todo sus élites– jugaban con una u otra dimensión (la territorial y la reticular) según lo permitían o determinaban las coyunturas.

Para caracterizar las formas de organización y de anclaje territorial de las sociedades istmeñas, en varios capítulos hemos apelado a las nociones no sólo de redes sociales, sino también de grupos corporados, corporaciones y corporativismo. Estos últimos términos remiten a lógicas de estructuración sociopolítica fundamentadas en el control colectivo de recursos, ya sean territoriales, organizativos o institucionales. Estos recursos se caracterizan por estar situados y delimitados, tanto social como espacialmente. Los grupos corporados y las corporaciones se definen en torno a sistemas de derechos (y a las obligaciones correspondientes) detentados en forma colectiva y exclusiva sobre dichos recursos, pero cuyo acceso está regulado por jerarquías precisas que organizan la distribución de las funciones y los poderes internos

a las organizaciones. El corporativismo se puede definir como la institucionalización a una escala amplia (la de un Estado o una nación) de principios de regulación “corporativizada” del acceso a los recursos de los que dispone una sociedad.

Por lo que respecta a la lógica de organización territorial, ésta se ha abordado desde distintas perspectivas y escalas. Varios de los autores enfocan sus análisis en las estructuras de transporte en tanto movilizan no sólo gente y mercancías sino ideas e identidades, ambiciones, expectativas y proyectos, propiciando así configuraciones claramente reticulares y polares. Otros subrayan los mecanismos localizados de control, muchas veces de corte agrario, plasmados en figuras caciquiles y modos coercitivos de repartir los recursos territorializados (el ejido, la propiedad). El espacio es en este caso un recurso material definido, codiciado y objeto de negociaciones de proximidad. Pero el control territorial también se puede subvertir, para servir la causa revolucionaria por ejemplo (Delgado, en este volumen), o incluso se puede desviar e reinventar para dar paso a nuevas configuraciones sociales y políticas (Hoffmann, *ibidem*). Así, ni “el espacio” ni “los recursos”, por sí solos, determinan los posibles usos que se les dan, sino que constituyen la trama de la que echan mano las sociedades locales, inmersas en sus limitaciones y sus posibilidades, para reaccionar ante tal o cual oportunidad.

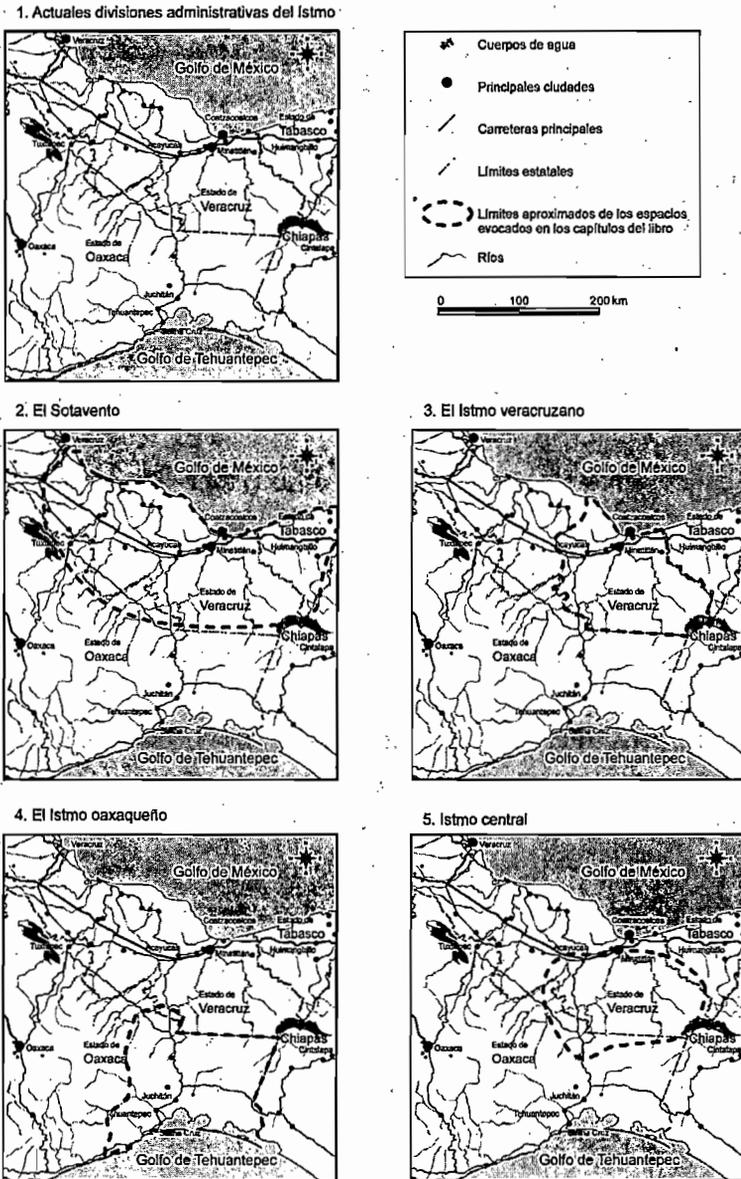
Estas tres aproximaciones combinadas —desde el espacio, las redes y corporaciones— y las prácticas de autonomía que construyen los espacios ayudan a entender la diversidad de las situaciones, mismas que reflejan la gran capacidad de innovación y adaptación de los grupos e individuos enfrentados a contextos cambiantes y muchas veces adversos. Esta creatividad, analizada y transcrita por los investigadores en sus interpretaciones, explica la heterogeneidad de los términos empleados para calificar a los actores y sus espacios de acción. Los ámbitos de estudio se ven así referidos como “Istmo mexicano”, “Istmo de Tehuantepec”, “Istmo oaxaqueño”, “Istmo veracruzano”, “Sotavento”, “Istmo central”, según el énfasis puesto en una u otra característica del espacio. Los editores, aunque en el título del libro optamos

por el término Istmo mexicano para referirnos al conjunto del istmo, no quisimos buscar una unidad ficticia y elaborada *a posteriori* a partir de la utilización de un único término para denominar al Istmo. Preferimos respetar la diversidad que se expresa en el uso de las distintas denominaciones que emplean los colaboradores de este volumen para aproximarse a un espacio complejo que no deja de constituir una “región inasequible”.

Sabemos, sin embargo, que la utilización de tal diversidad de términos, aunque sea coherente con nuestro enfoque analítico, puede crear confusión al lector. Consideramos pertinente, por tanto, señalar brevemente a qué espacios particulares se refieren las denominaciones empleadas por los distintos autores de este volumen (véase figura 4), sin dejar de recalcar que los espacios regionales se crean y recrean a partir de las actividades de distinta índole que diversos grupos sociales llevan a cabo en momentos particulares, por lo que sus “límites” son por definición variables. Destaca en primer lugar el término Sotavento, el cual como han señalado García de León (1992: 6) fue una palabra de la jerga marinera, administrativa y militar de la época colonial para denominar el espacio inmediatamente al sur del puerto de Veracruz, en contraposición al Barlovento, ubicado al norte de dicho puerto. Desde esta perspectiva, el Sotavento abarcaba las jurisdicciones coloniales de Tlacotalpan, Cosamalopan, Los Tuxtlas y Acayucan, es decir, prácticamente todo el sur de Veracruz, cuyos vínculos político-administrativos y comerciales, ya desde esa época, se han extendido más allá de los límites del actual estado de Veracruz. Así, por ejemplo, la provincia de Acayucan incluía a Huimanguillo—ahora perteneciente al estado de Tabasco—, y los habitantes de la provincia de Cosamalopan mantenían estrechas relaciones comerciales con pobladores de provincias del norte del estado de Oaxaca. En este volumen, Delgado y Hoffmann ubican sus investigaciones en el Sotavento y sur de Veracruz, respectivamente, para referirse en el primer caso al espacio comprendido entre Tuxtepec y Huimanguillo, y en el segundo caso a un área fronteriza muy disputada en los siglos XVIII-XIX, la cual se extendía entre Cosamalopan (Veracruz) y Villa Alta (Oaxaca).

FIGURA 4

El Sotavento veracruzano y el Istmo mexicano: imbricación de espacios analíticos



Elaboración: Eric Léonard. Fuente: SIG-Sotavento.

En otros capítulos de este libro los autores (Velázquez, Uribe y Moreno) ubican concretamente sus investigaciones en lo que ellos llaman el Istmo veracruzano, asumiendo que éste abarca la parte norte del Istmo de Tehuantepec o Istmo mexicano. De acuerdo con Münch (1983: 15), el Istmo veracruzano incluiría los municipios de Acayucan, Coatzacoalcos, Cosoleacaque, Chinameca, Las Choapas, Hidalgotilán, Hueyapan de Ocampo, Ixhuatlán del Sureste, Jáltipan, Jesús Carranza, Mecayapan, Minatitlán, Moloacán, Oluta, Oteapan, Pajapan, San Juan Evangelista, Sayula, Soconusco, Soteapan, Texistepec y Zaragoza. La división administrativa de este espacio se modificó en la última década del siglo XX con la creación de nuevos espacios municipales (Uxpanapa, Agua Dulce, Tatahuicapan). En la articulación intrarregional del Istmo veracruzano ha jugado un papel relevante la industria petrolera asentada en Coatzacoalcos-Minatitlán, pero también la ganadería, cuya dinámica ha marcado en particular el área central del Istmo veracruzano. De ahí que en su capítulo Léonard utilice el término Istmo central para analizar la dinámica política de la expansión ganadera en un área de colonización que se extiende entre Acayucan y Uxpanapa.

Los autores de otros capítulos enfocan sus análisis en el Istmo oaxaqueño, especificando uno de ellos (Michel) que dicho espacio está conformado por los ex distritos (división territorial del Porfiriato equivalente al cantón veracruzano) de Juchitán y Tehuantepec. Otros más (Coronado y Machuca) utilizan el término más conocido de Istmo de Tehuantepec para referirse principalmente a lo que Michel y Escalona denominan Istmo oaxaqueño, pero también para ocuparse del conjunto del Istmo mexicano (Prévôt-Schapiro) y de los lugares de poder desde los cuales se han organizado los espacios estructurados en torno a la industria petrolera y su sindicato. La multiplicidad de términos, así como el uso versátil y a veces contradictorio que le dan los distintos autores de este libro son un reflejo más, desde la perspectiva de los editores, del carácter polifacético tanto de las regiones como de las partes que las componen y de los actores que las habitan.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR SÁNCHEZ, MARTÍN

2005 *Mouvements Sociaux et Démocratie au Mexique, 1982-1998*, L'Harmattan, París.

AGUIRRE, EULOGIO P.

2004 *Crónicas de la revolución. Aportaciones para la historia regional del Sotavento*, compilación y notas de Alfredo Delgado, Unidad Regional de Culturas Populares/IVEC, Acayucan, Ver.

ALCÁNTARA, ÁLVARO

2004 Ariles de la majada, en "Ganadería, vida social y cultura popular en el sur de Veracruz colonial", tesis de maestría, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México, D. F.

2007 "Élites ganaderas, redes sociales y desobediencia cotidiana en el sur de Veracruz a finales del siglo XVIII", en *Historia Mexicana*, vol. LVI, núm. 3, pp. 779-816.

BARTRA, ARMANDO

2001 "SUR. Megaplanes y utopías en la América equinoccial", en A. Barreda (comp.), *Los peligros del Plan Puebla-Panamá*, Instituto Maya, A. C./El Atajo Ediciones/Fomento Cultural y Educativo A. C./RMALC/Equipo Pueblo A. C./CASIFOP/ANEC/CCECAM/SEMAPE CEN-PRD, México, D. F., pp. 15-131.

BASKES, JEREMY

1996 "Coerced or Voluntary? The *Repartimiento* and Market Participation of Peasants in Late Colonial Oaxaca", en *Journal of Latin American Studies*, 28, pp. 1-28.

BASSOLS BATALLA, ÁNGEL

1971 "Presentación", en A. Ortiz Wadgymar, *Aspectos de la economía del Istmo de Tehuantepec*, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, D. F.

BATAILLON, CLAUDE

- 1967 *Les régions géographiques au Mexique*, IHEAL, París [ed. en español: *Las regiones geográficas de México*, 1969, Siglo XXI, México, D. F.].

BLÁZQUEZ, CARMEN

- 1991 “San Cristóbal Tlacotalpan: postrimerías coloniales de una región sotaventina (1760-1800)”, en G. Lozano y Nathal (coord.), *Con el sello del agua. Ensayos históricos sobre Tlacotalpan*, IVEC/INAH, México, D. F., pp. 41-70.

BRAUDEL, FERNAND

- 1985 *La dynamique du capitalisme*, t. III, *Le temps du monde*, Arthaud, París.

BURGUETE CAL Y MAYOR, ARACELI

- 1998 “Chiapas: autonomías indígenas. La construcción de los sujetos autonómicos”, en *Quórum*, núm. 60, pp. 117-159.

CÉRBULO, VÍCTOR MARTÍN

- 2004 “Urbanización y creación de territorios en Matías Romero, Oaxaca, localidad ferrocarrilera del Istmo de Tehuantepec”, avances de tesis de doctorado en Antropología, CIESAS-Golfo, Xalapa, Ver., p. 104 (<<http://www.ciesas-golfo.edu.mx/istmo/>>).

CHEVALIER, MICHEL

- 1840-1842 *Histoire et description des voies de communication aux Etats-Unis et des travaux d'art qui en dépendent*, 2 vols., Librairie Charles Gosselin, París.
- 1844 “L’isthme de Panama, suivi d’un aperçu sur l’isthme de Suez”, en *Revue des deux Mondes*, Librairie Charles Gosselin, París.

COASTWORTH, JOHN

- 1976 *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, SEP, Setenta y siete, México, D. F.

COVARRUBIAS, MIGUEL

- 1946 *Mexico South, the Isthmus of Tehuantepec*, Knopf, Nueva York [ed. español: *El sur de México*, 2004 (1980), INEHRM, México, D. F.].

DÁVILA, ENRIQUE, GEORGINA KESSEL Y SANTIAGO LEVY

- 2000 *El Sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México*, Subsecretaría de Hacienda y Crédito Público, Subsecretaría de Egresos, México, D. F., 66 pp., mimeo.

DEHOUE, DANIELLE

- 1998 “El crédito de repartimiento por los alcaldes mayores, entre la teoría y la práctica”, en M. P. Martínez López-Cana y G. del Valle Pavón (coords.), *El crédito en Nueva España*, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/IIH-UNAM, México, D. F., pp. 151-175.

DELGADO CALDERÓN, ALFREDO

- 2000 “La conformación de regiones en el Sotavento veracruzano: una aproximación histórica”, en E. Léonard y E. Velázquez (coords), *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*, CIESAS/IRD, México, D. F., pp. 27-41.
- 2005 “The Ethnohistory of Southern Veracruz”, en A. Sandstrom y E. H. García Valencia (eds.), *Native Peoples of the Gulf Coast of Mexico*, The University of Arizona Press, Tucson, pp. 45-65.

DEMYK, NOËLLE

- 2002 *Espace pouvoir et société: contribution à l'étude des structures territoriales de l'Amérique centrale*, vol. 1: *Mémoire de synthèse*, Université Paris VII, HDR, París.

DI MÉO, GUY

- 2003 “Région”, en J. Lévy y M. Lussault (dirs.), *Dictionnaire de Géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, París, pp. 776-778.

DÍAZ-POLANCO, HÉCTOR

- 1991 *Autonomía regional. La autodeterminación de los pueblos indios*, UNAM, México, D. F.

DUARTE BASTIAN, ÁNGELA I.

- 2006 “Desde el sur organizado. Mujeres nahuas de Veracruz construyendo política”, tesis de doctorado, CIESAS, México, D. F.

GARCÍA DE LEÓN, ANTONIO

- 1992 "Naufragio en tierra. El impacto de la conquista en la costa de Sotavento, siglos XVI y XVII", Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México, D. F., inédito.
- 1993 "Comunidad histórica e identidad regional: los casos de Chiapas y Veracruz", en Ricardo Ávila P. y Tomás Calvo B. (coords.), *Identidades, nacionalismos y regiones*, Universidad de Guadalajara/Universidad Complutense, México, pp. 187-197.
- 2002 *El mar de los deseos: el Caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, Siglo XXI Editores/Universidad de Quintana Roo/Gobierno del Estado de Q. Roo, México, D. F.

GOUROU, PIERRE

- 1976 *Amérique tropicale et tempérée*, Hachette, Paris.

HAMNET, BRIAN

- 1971 *Politics and Trade in Southern Mexico*, The Cambridge University Press, Cambridge.

HERNÁNDEZ NAVARRO, LUÍS Y LAURA CARLSEN

- 2001 "El Plan Puebla-Panamá, pueblos indígenas y café", en A. Barreda (comp.), *Los peligros del Plan Puebla-Panamá*, Instituto Maya, A. C./El Atajo Ediciones/Fomento Cultural y Educativo A. C./RMALC/Equipo Pueblo A. C./CASIFOP/ANEC/CCECAM/SEMAPE CEN-PRD, México, pp. 351-373.

HUMBOLDT, ALEXANDER VON

- 1985 *Ensayo político del reino de la Nueva España*, Porrúa, México.

KUNTZ, SANDRA

- 1999 "Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910", en Sandra Kutz y Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/IIH-UNAM, México, D. F., pp. 105-137.

MACHUCA G., LAURA

- 1999 “Los pueblos indios de Tehuantepec y el repartimiento de mercancías durante el siglo XVIII”, tesis de maestría, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México, D. F.

MERINO, MAURICIO

- 1998 *Gobierno local, poder nacional. La contienda para la formación del Estado Mexicano*, El Colegio de México, México, D. F.

MICHEL, AURÉLIA

- 2004 “Le modèle communautaire dans l'État-nation capitaliste, étude des communautés de l'isthme de Tehuantepec (Mexique) au vingtième siècle”, tesis de doctorado, Universidad de París 7, París.

MORENO, SAÚL HORACIO

- 2003 “La subordinación como modo de vida. Cultura y sindicalismo petrolero en el Golfo de México. Estudio de caso en Agua Dulce, Veracruz”, tesis doctoral en Ciencias Antropológicas, UAM-Iztapalapa, México, D. F.

MOORE, SALLY FALK

- 1973 “Law and Social Change: The Semi-Autonomous Social Field as an Appropriate Subject of Study”, en *Law & Society Review*, vol. 7, núm. 4, pp. 719-746.

MÜNCH, GUIDO

- 1983 *Etnología del Istmo veracruzano*, Instituto de Investigaciones Antropológicas, UNAM, México, D. F.

OCHOA, FELIPE Y ASOCIADOS

- 1996 “Consultoría Maestra para el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec”, SCT/Gobierno de Oaxaca/Gobierno de Veracruz, México, D. F.

ORTIZ, ROBERTO

- 1995 “Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, S. A.: 1908-1938. Su importancia en la industria petrolera mexicana”, tesis de maestría, Instituto Mora, México, D. F.

OSLENDER, ULRICH

- 2002 “Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una ‘espacialidad de resistencia’”, en *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, núm. 6, pp. 105-132.

PAZ PAREDES, LORENA

- 2001 “La Costa Grande de Guerrero, laboratorio de la promoción concertada del desarrollo regional”, en A. Barreda (comp.), *Los peligros del Plan Puebla-Panamá*, Instituto Maya, A. C./El Atajo Ediciones/Fomento Cultural y Educativo A. C./RMALC/Equipo Pueblo A. C./CASIFOP/ANEC/CCECAM/SEMAPE CEN-PRD, México, D. F., pp. 269-329.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, MARIE-FRANCE

- 1994 “El sur de Veracruz en el siglo XIX: una modernización a marcha forzada”, en O. Hoffmann y E. Velázquez (coords.), *Las llanuras costeras de Veracruz, la lenta construcción de regiones*, Universidad Veracruzana/ORSTOM, Xalapa, Veracruz, pp. 244-277.
- 1997 *Territoires, pouvoirs et sociétés en Amérique latine*, Tours, Université François Rabelais, HDR, 254 pp.

RECLUS, ELISÉE

- 1891 *La Nouvelle géographie Universelle. Indes occidentales, Mexique, Isthmes américains, Antilles*, vol. XVII, Hachette, París.

REINA, LETICIA

- 1993 “Los pueblos indios del Istmo de Tehuantepec. Readecuación económica y mercado regional”, en Antonio Escobar O., *Indio, nación y comunidad en el México del siglo XIX*, CEMCA/CIESAS, México, D. F., pp. 137-151.
- 1995 “La zapotecoización de los extranjeros en el Istmo de Tehuantepec”, en *Eslabones. Revista Semestral de Estudios Regionales*, núm. 10, pp. 36-45.

REVEL-MOUROZ, JEAN

- 1972 *Aménagement et colonisation du Tropique Humide mexicain. Le versant du Golfe et des Caraïbes*, Travaux et Mémoires de l'IHEAL, París [ed. español:

Aprovechamiento y colonización del trópico húmedo mexicano. La vertiente del Golfo y del Caribe, FCE, México, D. F.].

ROBIC, MARIE-CLAIRE

2000 “Territorialiser la nation. entre géographie historique, géographie politique, géographie humaine”, en Robic M. C. (ed.), *Le Tableau de la géographie de la France de Paul Vidal de la Blache. Dans le labyrinthe des formes*, CTHS, París, pp. 183-225.

RODRÍGUEZ, ABELARDO L.

1962 *Autobiografía*, Senado de la República, México, D. F.

RODRÍGUEZ, HIPÓLITO

2004 “El Istmo de Tehuantepec y sus lecturas”, en *Comercio Exterior*, vol. 54, núm. 4, pp. 296-311.

RODRÍGUEZ, NEMESIO J.

2003 *Istmo de Tehuantepec: de lo regional a la globalización (o apuntes para pensar un quehacer)*, Gobierno del Estado de Oaxaca, Oaxaca.

ROJAS, ARMANDO

1991 “Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1894-1919”, tesis de maestría, UAM-I, México, D. F.

ROJAS, ROSA

2003 “Exigen que las comunidades tomen decisiones sobre el Plan Puebla-Panamá”, en *La Jornada*, 04/12/03.

RUBIN, JEFFREY W.

1997 *Decentering the Regime. Ethnicity, Radicalism, and Democracy in Juchitán, Mexico*, Duke University Press, Durham y Londres.

SARAIBA RUSSELL, MARÍA DE LOS ÁNGELES

2000 “Procesos de modernización en el Istmo veracruzano, 1900-1921”, tesis de maestría en Historia, UNAM, México, D. F.

SIEMENS, ALFRED Y LUTZ BRINCKMANN

1976 “El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII: un análisis de la *Relación de Corral*”, en *Historia Mexicana*, vol. XXVII, núm. 2, pp. 263-324.

SIERRA, PHILIPPE

- 2005 “Quelques remarques sur la notion d’isthme et les transports”, Universidad de París-8, París, 15 pp., mimeo.

SORRE, MAX

- 1929 *Mexique, Amérique Centrale, Géographie Universelle*, t. XIV, Col. Vidal de la Blache et Gallois, París.

TAMAYO, JORGE LUIS

- 1962 *Geografía general de México*, Instituto de Investigaciones Económicas, México, D. F.

THOMSON, GUY

- 1974 “La colonización en el departamento de Acayucan: 1824-1834”, en *Historia Mexicana*, vol. XXIV, núm. 2, pp. 253-298.

TOLEDO, A. *et al.*

- 1984 *Cómo destruir el paraíso: el desastre ecológico del sureste*, Océano/CECODES, México, D. F.

TORRES DE LAGUNA, JUAN

- 1580 *Descripción de Teguantepec*, Ediciones del Patronato de la Casa de la Cultura del Istmo, Juchitán, Oax.

VÁZQUEZ, MARIO R.

- 1997 “Intereses mexicanos en Centroamérica: la ‘campaña chiapaneca’ y el canal de Tehuantepec, 1821-1824”, en P. Bovin (coord.), *Las fronteras del Istmo. Fronteras y sociedades en el sur de México y América Central*, CEMCA/CIESAS, México, D. F., pp. 83-89.

VELASCO CRUZ, SAÚL

- 2003 “La autonomía indígena en México. Una revisión del debate de las propuestas para su aplicación práctica”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol. XLVI, núms. 188-189, pp. 71-103.

VELÁZQUEZ, EMILIA

- 2006 *Territorios fragmentados. Estado y comunidad indígena en el Istmo veracruzano*, CIESAS/El Colegio de Michoacán, México, D. F.

VILLAFUERTE SOLÍS, DANIEL

- 2004 “Más allá del Plan Puebla-Panamá: del TLCAN al ALCA”, en *Comercio Exterior*, vol. 54, núm. 4, pp. 283-294.

VIQUEIRA, JUAN PEDRO

- 2002 “Tres y venires de los caminos de Chiapas (épocas prehispánica y colonial)”, en J. P. Viqueira, *Encrucijadas chiapanecas. Economía, religión e identidades*, El Colegio de México/Tusquets Editores, México, D. F., pp. 109-158.

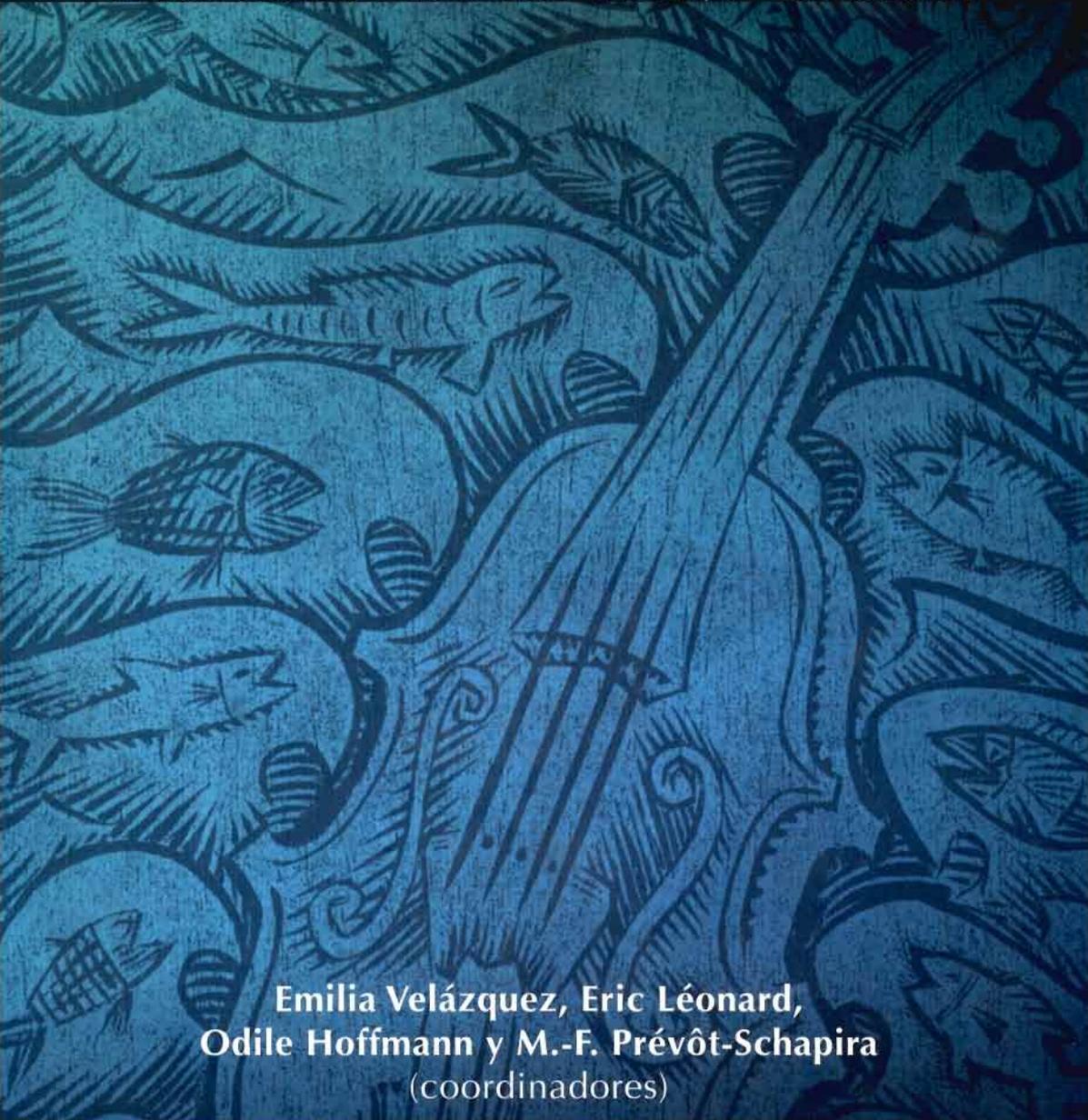
WOLF, ERIC

- 1994 [1982] *Europa y la gente sin historia*, FCE, México, D. F.

ZAHN, GUSTAVO

- 1907 “El Istmo de Tehuantepec”, en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, quinta época, t. II, núms. 9 y 10, México, D. F., pp. 474-480 y 495-517.

ANTROPOLOGÍAS • HISTORIAS • LENGUAJES • SOCIOLOGÍAS



Emilia Velázquez, Eric Léonard,
Odile Hoffmann y M.-F. Prévôt-Schapira
(coordinadores)

**EL ISTMO MEXICANO:
UNA REGIÓN INASEQUIBLE.
ESTADO, PODERES LOCALES Y DINÁMICAS ESPACIALES
(SIGLOS XVI-XXI)**

PUBLICACIONES DE LA CASA CHATA

**El Istmo mexicano:
una región inasequible.**
Estado, poderes locales y dinámicas espaciales
(siglos XVI-XXI)

Emilia Velázquez, Eric Léonard,
Odile Hoffmann y M.-F. Prévôt-Schapira
(coordinadores)



972.74

I679 El Istmo mexicano : una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)/ coordinado por Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y Marie-France Prévôt-Schapira. -- México : Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Institut de Recherche pour le Développement, 2009
718 p. : il. maps. ; 26 cm. -- (Publicaciones de la Casa Chata).

Incluye bibliografía

ISBN 978-607-486-004-7

1. Tehuantepec, Istmo de (México) - Historia. 2. Tehuantepec, Istmo de (México) - Descripción y viajes. 3. Tehuantepec, Istmo de (México) - Condiciones económicas - Siglos XVI-XXI. 4. Tehuantepec, Istmo de (México) - Política y gobierno - Siglos XVI-XXI. 5. Oaxaca (México) - Historia - Colonia española, 1540-1810. I. t. II. Velázquez, Emilia, coord. III. Léonard, Eric, coord. IV. Hoffmann, Odile, coord. V. Prévôt-Schapira, Marie-France, coord. VI. Serie.

Corrección: Norma Fernández y Bulmaro Sánchez

Formación: Alógrafo

Diseño de portada: Gabriel Salazar a partir del grabado

El violín de Alec Dempster

Edición de figuras: Pablo Guzmán de la Cruz

Primera edición: 2009

© Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS)
Juárez 222, Col. Tlalpan, C.P. 14000, México, D. F.
difusion@ciesas.edu.mx

© Institut de Recherche pour le Développement (IRD)
211 rue Lafayette 75010, París
<http://www.ird.fr>

ISBN 978-607-486-004-7

Impreso y hecho en México