

LA MANTA Y LA RAYA

NÚM. 16



Silvia González de León

Universos sonoros en diálogo

COMER, DORMIR Y DIVERTIRSE EN EL CAMINO DE TEHUANTEPEC ENTRE 1858 Y 1860

Ana Rosa Suárez Argüello

Un viejo sueño, el de una ruta que uniera el golfo de México y el océano Pacífico por el istmo de Tehuantepec, fue un hecho entre 1858 y 1860, cuando empresarios estadounidenses organizaron un negocio que incluía barcos de vapor, carruajes y carretas, mulas y caballos, transporte de ida y vuelta para viajeros, carga y correo. El sueño duró poco, pero el camino atrajo a hombres de negocios, especuladores, profesionistas, técnicos y emigrantes deseosos de llegar a California y beneficiarse de los hallazgos de oro. El trabajo versa sobre el itinerario y sus etapas, acercándose a los viajeros a través de los pocos testimonios existentes, muchos procedentes de la prensa de ambos países, pues historiográficamente el tema no ha sido abordado.

El istmo de Tehuantepec parecía dormir el sueño de los justos al inicio de 1858, y que nunca iba a despertar. Era un territorio "tranquilo y deprimente",⁽¹⁾ donde ni siquiera Minatitlán, la población de llegada, ofrecía indicios de vitalidad. En esta última, describía un periodista, no había encontrado entonces más que:

[...] unos pocos soldados enfermos tendidos a la sombra de una barraca destruida; unos pocos indios tratando de cambiar su fruta por pólvora o

* Artículo publicado en *Tzintzun*, Revista de Estudios Históricos, núm. 64, pp. 116-138, 2016, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

alcohol en las dizque dos o tres tiendas del pueblo; unos pocos habitantes en pos de un trabajo inexistente que rara vez podían encontrar, o bien paseando perezosamente a lo largo de la calle solitaria [...] unos pocos edificios con techo de paja, vacíos, ruinosos, que juntos forman una población casi desierta [...]. La holgazanería y la pereza de años, aun de siglos [...]⁽²⁾

Sin embargo, unos meses después, los viajeros que contagiados por la fiebre del oro en California elegían la ruta ístmica mexicana para llegar pronto a esta región y tener parte en la fabulosa riqueza minera que allí existía, resultaron beneficiados por la organización de una línea de transporte, así como por los servicios que surgieron a lo largo del recorrido, los cuales estaban dirigidos a atender a sus necesidades a la vez que, por supuesto, iniciar un negocio aparentemente prometedor.⁽³⁾

El objetivo de este artículo es recorrer el camino de Tehuantepec junto con aquellos que se aventuraron a hacerlo durante sus pocos meses de existencia (entre 1858 y 1860), persuadidos de que era la vía más rápida para alcanzar su destino, y conocer a su lado los establecimientos para dormir, comer y tomar una o varias copas existentes, antes de seguir la ruta con el cuerpo y el espíritu recomfortados.

Nos basaremos primordialmente en el testimonio brindado por varios de estos peregrinos, después de su travesía por el istmo, en las cartas o los relatos que dirigieron a diversos periódicos o revistas. Se trataba sobre todo de estadounidenses de origen o por adopción, deseosos de narrar su periplo a sus conciudadanos y a la vez comunicarles sus juicios sobre las ventajas y desventajas de una ruta que podía llevarlos hasta la prometedor riqueza de California. De la mayoría de estos viajeros se ignora todo, si bien de tres de ellos se sabe un poco más: del abate francés Charles-Étienne Basseur de Bourbourg; de John Mac Leod Murphy, estadounidense que había participado en una expedición al istmo en 1851 y que volvió en 1859 como superintendente del camino e integrante



"Minatitlán en el Río Coatzacoalco", 1855; Hullmandel & Watson.

del cuerpo de ingenieros; de Henry S. Stevens, también estadounidense, contratado para operar el servicio de carruajes, y del estudioso alemán Matthias G. Hermesdorf.⁽⁴⁾

La bibliografía sobre el istmo de Tehuantepec es abrumadora y de índole muy variada. Tan sólo en 1949 Rafael Carrasco Puente publicó dos volúmenes de referencias que pretendían ser exhaustivas⁽⁵⁾ y de esa fecha para la actualidad las fuentes impresas y electrónicas se han multiplicado de manera exponencial. No son tantas, sin embargo, las que abordan el segundo tercio de la centuria decimonónica y, hasta ahora, no hay ninguna que toque el tema que proponemos trabajar a continuación. Sin embargo, hay que destacar la numerosa e importante obra de Leticia Reina, imposible de revisar aquí, si bien vale destacar el último volumen que coordinó, *Historia del istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, en el que, con una visión de largo alcance, la autora analiza y sintetiza los cambios socioculturales, además de los políticos y económicos, acaecidos en los cuatro grupos étnicos asentados en la región. De los asuntos que desarrolla nos surgieron dos preguntas: por qué los viajeros no mencionan ni la privatización de la

tierra y las inversiones extranjeras generadas por el movimiento de reforma que estaban teniendo lugar ni la presencia de las mujeres zapotecas, salvo el abate Brasseur quien dedica varios párrafos a la figura de la legendaria Didjazá.⁽⁶⁾

Preguntas parecidas nos provocó la obra coordinada por Luis Alberto Arrijoa Díaz Viruell y Carlos Sánchez Silva, *Conflictos por la tierra en Oaxaca. De las reformas borbónicas a la reforma agraria (2012)*, donde se explican las causas y los efectos de los problemas agrarios en el estado de Oaxaca. Arrijoa aborda las consecuencias causadas por la ley Lerdo en tanto que Laura Machuca Gallegos se adentra en los conflictos de los pueblos petapas que enfrentaron a liberales y conservadores en las poblaciones de Juchitán y Tehuantepec.⁽⁷⁾

Un libro que sobresale es el coordinado por Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y M.-F. Prévôt-Schapira, *El istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)* (2009), con gran diversidad de temas, perspectivas y objetos de estudio a partir de la inserción de la región en un mundo más amplio, definido por la ambición de construir una comunicación interoceánica. En

"San Juan Guichicovi: cambios socioeconómicos a finales del siglo XIX en una comunidad mixe del istmo oaxaqueño", Huemac Escalona Lüttig abunda sobre la puesta en marcha de proyectos que modificaron la mecánica social, política y económica en el istmo, pero lo hace a partir de la construcción del ferrocarril interoceánico, sin relatar los antecedentes; sin embargo, sí nos llevó a preguntarnos por qué la apertura del camino de Tehuantepec entre 1858 y 1860 no incidió en el istmo de la misma manera que la línea férrea lo haría después. Asimismo, en "Las comunidades indígenas del istmo veracruzano frente al proyecto liberal de finales del siglo XIX", Emilia Velázquez aborda los cambios sufridos en Minatitlán a raíz de la exportación maderera y la apertura de monterías que hicieron florecer esa zona entre 1855 y 1890; lamentablemente tampoco aborda la ruta de nuestro interés, siendo sin duda la razón que ésta no debió de tener gran peso entre la población.⁽⁸⁾

Por último, La segunda batalla por Tehuantepec: el peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos (2003) y El camino de Tehuantepec. De la visión a la quiebra (2014) constituyen un marco importante de lo que en seguida expondremos.⁽⁹⁾

EL CAMINO

Las operaciones de la "Louisiana Tehuantepec Company" (en adelante LTC), propiciaron un cambio súbito, si bien de corta duración, en el istmo mexicano. La LTC era una empresa organizada poco antes en Nueva Orleans, con capital sobre todo neoyorquino y un importante subsidio del gobierno federal de Estados Unidos para el transporte del correo, la cual acababa de reanudar la construcción del camino de ruedas con el que se había soñado desde el siglo XVIII, y en el que se avanzó por trechos durante los últimos años, pero además compró y envió diligencias y carros de correo para atravesarlo, así como vapores para navegar el golfo de México de Nueva Orleans al litoral veracruzano, bordear el del océano Pacífico

de Ventosa, Oaxaca, a San Francisco, California, y surcar el Coatzacoalcos río arriba y río abajo.

La apertura de la ruta el 1 de noviembre de 1858 pareció llevar el progreso a una zona muy rezagada, si bien la "prisa y actividad ruidosa" se sintieron desde el arribo de barcos cargados de carruajes, caballos y mulas, madera para puentes y edificios prefabricados, además de múltiples provisiones y suministros.⁽¹⁰⁾ El movimiento se notó a la entrada del río Coatzacoalcos y en sus márgenes, a lo largo del camino que iba a terminarse pronto y en distintos lugares y poblaciones,⁽¹¹⁾ no sólo por la obra en construcción, sino por la presencia de cientos de trabajadores, de sus directivos y de hombres de negocios deseosos de vender sus servicios, a ellos y a los futuros viajeros.

La prensa de la ciudad de México refería que Minatitlán, "una aldea insignificante en que se contaban apenas unas veinte chozas techadas con hojas de palma" y donde el arribo de algún barco para cargar caoba constituía un "acontecimiento memorable", se había convertido en una villa con "numerosas construcciones de madera o ladrillo", en la que había "franceses, españoles, ingleses y norte-americanos", se multiplicaban los negocios con mercancías estadounidenses, crecía el comercio de madera y los vecinos encontraban más oportunidades de empleo.⁽¹²⁾ Era, en suma, la "principal factoría" de la empresa en el istmo.⁽¹³⁾ Un ingeniero asignado a la recién inaugurada comunicación interoceánica diría a mediados de 1859 que Minatitlán había pasado de "la degradación de un pueblo indígena mexicano a la dignidad de un bullicioso pueblo estadounidense."⁽¹⁴⁾

El movimiento se dio en toda la región y duró poco más de un año. Del otro lado del istmo, por ejemplo, la villa de Tehuantepec, que antes "dormía el mismo sueño que todas las ciudades alejadas", pareció "despertar un momento al contacto de la agitación yanqui".⁽¹⁵⁾

Las distancias que los viajeros transitaban a través del istmo y el tiempo aproximado para recorrerlas fueron los siguientes:



OPENING OF THE TRANSIT ROUTE—MINATITLÁN, ON THE COATZACOALCOS RIVER—LOADING FREIGHT —FROM A SKETCH BY OUR OWN CORRESPONDENT.—SEE PAGE 28.

"Abriendo el tránsito de la ruta - Minatitlán en el Río Coatzacoalco - descargando carga", Frank Leslie's Illustrated newspaper, dic 1858.

De Nueva Orleans a Minatitlán	1,480 Km en 84 horas.
De Minatitlán a El Súchil en vapor por el río Coatzacoalcos	130 Km en 12 horas.
De El Súchil a La Ventosa en carruajes o carretas para el correo	190 Km en 24 horas.
De La Ventosa a Acapulco en vapor	480 Km en 24 horas.
De Acapulco a San Francisco en vapor	2,900 Km en 168 horas.
Total	5,180 Km en 312 horas o trece días. ⁽¹⁶⁾

Los partidarios de la ruta de Tehuantepec hablaban de sus ventajas sobre Nicaragua y Panamá —pese al ferrocarril que recorría este istmo desde enero de 1855— y apreciaban su proximidad a Estados Unidos, los menores costos y distancias, el ambiente sano del territorio, el interés del gobierno de Washington por protegerlo de haber un conflicto y las concesiones dadas por México.⁽¹⁷⁾ Sin duda lo mismo pensaron los numerosos viajeros que utilizaron la vía en ambos sentidos, de fines de 1858 a mediados de 1860.

EL ITINERARIO

Aunque sin duda cada viaje por la ruta ístmica mexicana era único, pues las circunstancias no siempre resultaban iguales, trataremos enseguida de describir un recorrido "promedio", para después considerar los lugares de descanso, alimentación y esparcimiento a lo largo del camino.

Aquéllos que emprendían la aventura de Tehuantepec solían congregarse en el puerto de Nueva Orleans. Allí abordaban el "Quaker City", del que llegó a decirse que era "uno de los vapores mejor construidos y más rápidos",⁽¹⁸⁾ pero que a los pocos meses debió sustituirse por tener un calado demasiado grande para rebasar con éxito la barra de entrada del río Coatzacoalcos. Lo reemplazó el "America", al que se había renombrado "Coatzacoalcos" para familiarizar con esta palabra a los estadounidenses, vapor semi nuevo pero bien equipado, con cupo para 1 000 pasajeros.⁽¹⁹⁾

Las fechas de salida de la Ciudad del Cuarto Creciente eran los días 2 y 27 de cada mes. Los pa-

sajeros podían avistar la entrada del "Coatzacoalcos" en el tercer día de viaje; allí una especie de "ferry boat" remolcaba el barco por el río hasta que, transpuesta la barra y echada el ancla, los viajeros descendían en la villa de Minatitlán. Una vez salvada la aduana, se dirigían al muelle construido por la empresa, donde, junto con su equipaje y las valijas federales de correo, abordaban el "Suchil", un pequeño vapor hecho especialmente para surcar el Coatzacoalcos, en el que permanecerían varias horas, con comodidad, pues según relató un periódico era "de primera clase [...]; con un paseo en cubierta de proa a popa; comedor en la cubierta de arriba; salón para damas en la popa, salones para caballeros y otro en la bodega para tercera clase".⁽²⁰⁾

En efecto, con casi 46 metros de largo, 10 de ancho y 1.67 de fondo, así como con el perfil de una "cola de golondrina blanca sobre el casco, encima la frase 'La. T. Co. U. S. Mail' y entre las letras la representación del cacto mexicano", el "Suchil" transportaba a los pasajeros, encantados con la exuberancia de la naturaleza y los saludos de la población ribeña,⁽²¹⁾ hasta anclar en el embarcadero de El Súchil, el caserío situado en la confluencia de los ríos Coatzacoalcos y Jaltepec. En temporada de secas, sin embargo, cuando faltaba hondura a la corriente del primer río, los viajeros debían apearse y en canoas o barcas remar ellos mismos por un buen tramo. El vaporcito regresaba entonces hacia el golfo de México, después de ser abordado por quienes hacían el recorrido en sentido contrario.⁽²²⁾

Una vez en tierra firme, quienes habían bajado emprendían la marcha hacia el litoral del Pacífico por los diversos pueblos y campamentos de la empresa. Montaban en los caballos y las mulas que los aguardaban y partían con dirección a Almoloya, punto que por un tiempo sirvió como estación central del transporte por tierra, pues el trecho de poco más de 56 kilómetros que lo separaba de El Súchil tardó en concluirse. La senda, aceptable en estación de secas, en la de lluvias implicaba andar a paso lento por atajos pantanosos, encontrarse con deslaves, vadear ríos desbordados, sufrir penurias.⁽²³⁾

Una vez en Almoloya, en el transcurso del quinto día, los viandantes podían subir a los carruajes y avanzar con más comodidad, seguidos por el transporte del correo con "la bandera de las barras y las estrellas ondeando sobre él".⁽²⁴⁾

Los viajeros tocaban distintos pueblos y podían detenerse en las rancherías cercanas al camino. También parar en los campamentos de la empresa, distantes entre sí unos 25 kilómetros, centros vitales de la obra, dirigidos por un ingeniero, que dependían del cuartel general en La Chivela. Cada uno contaba con su propio almacén y un encargado de solicitar lo que se requería al almacén principal situado en El Súchil. La vida en ellos resultaba difícil por el calor, los mosquitos y otros múltiples y pérfidos insectos, la mala comida, el agua caliente para beber, la lluvia constante en ciertos periodos, los males estomacales y hasta los fallecimientos: "Estoy enfermo y cansado de esta vida en el 'wilderness', privado de toda comodidad, sujeto a todas las molestias posibles", escribía uno de sus moradores.⁽²⁵⁾ Sin embargo, los campamentos ofrecían a los transeúntes un momento de reposo, la ocasión de tomar un refrigerio sin hacer gasto alguno, por lo menos aquéllos que viajaban en los grupos organizados por la LTC.⁽²⁶⁾

Un alto importante y quizá el más largo era la villa de Tehuantepec, favorecida por la prosperidad del momento, donde los viajeros podían descansar varias horas, dándose ánimos y tomando fuerzas para efectuar la última parte del recorrido, tenía lugar durante la sexta jornada. Esta vez se dejaban los carruajes abordados en Almoloya y ellos seguían a lomo de caballo o mula hasta el puerto de Ventosa, en el litoral del Pacífico, donde transponían otra vez la aduana, para enseguida subir a los botes y lanchas balleneras que los llevaban hasta el recién fondeado "Oregon", propiedad de la Pacific Mail Steamship Company (PMSC), con la cual existía un arreglo. El "Oregon" era un barco de primera, muy amplio, que solía anclar ocho kilómetros arriba -Ventosa no era el mejor lugar para hacerlo-, a 20 metros de una angosta playa. Los botes

iban y venían, casi siempre entre un fuerte viento y un fuerte oleaje; si alguien caía, "los desnudos nativos" ofrecían su ayuda, si bien era raro que alguien no terminara mojado.⁽²⁷⁾

El "Oregon" zarpaba al séptimo día hacia el puerto de Acapulco, donde bajaban pasaje, carga y correspondencia para aguardar el arribo de otro vapor de la misma PMSC que, procedente de Panamá, los iba a recoger y llevar a California.⁽²⁸⁾ Al fin, después de seis jornadas de navegación, los viajeros podían avistar el puerto de San Francisco. Culminaba así un periplo promedio de catorce días, que el Sacramento Union no tuvo empacho en declarar "una completa revolución en nuestras relaciones postales con el resto de la Unión" y el exaltado Alta California refirió como "uno de los sucesos más importantes de nuestro tiempo [...] Un paso gigantesco en la marcha del progreso y otro impulso para la prosperidad de California."⁽²⁹⁾

El cuadro siguiente reúne y organiza los datos anteriores, aplicándolos al recorrido iniciado a fines de octubre de 1858. Permite apreciar el esfuerzo operativo y de conexiones hecho por la LTC:

27 de oct	Salida del "Quaker City" de Nueva Orleans.
30 de oct	Arribo del "Quaker City" a Minatitlán, de donde salía el "Suchil".
31 de oct	Arribo del "Suchil" a El Suchil y vuelta a Minatitlán. Inicio del recorrido por tierra, a lomo de mula y caballo.
1 de nov	Arribo de viajeros terrestres a Almoloya y de aquí traslado en carruaje hacia Ventosa. Llegada del "Suchil" a Minatitlán.
2 de nov	Arribo del "Oregon" y de los viajeros por tierra a Ventosa. Llegada del "Quaker City" de Minatitlán a Nueva Orleans.
3 de nov	Salida del "Oregon" con viajeros y valijas de correo a Acapulco.
5 de nov	Arribo del "Oregon" a Acapulco y desembarco.
5 de nov	Arribo del "Quaker City" a Nueva Orleans.
8 de nov	Arribo del "Golden Age" a Acapulco.
14 de nov	Llegada del "Golden Age" a San Francisco.

Cuando el itinerario se efectuaba en sentido contrario, esto es, de San Francisco a Nueva Orleans,

la suerte de los pasajeros era parecida, aun cuando alguna diferencia procedía, por ejemplo, del descenso en el litoral oaxaqueño ya que, al llegar los botes y lanchas a unos seis metros de la orilla, los "nativos" solían cargar sobre los hombros hasta la parte seca no sólo los bultos sino a los mismos peregrinos, quienes luego salvaban la playa hasta la modesta oficina de la empresa. Allí, un empleado mexicano revisaba su equipaje y hacía los cobros aduanales.⁽³⁰⁾ Después emprendían el camino hacia la villa de Tehuantepec.

ALOJAMIENTO,, COMIDA Y ALCOHOL

Hemos visto las escalas que los viajeros hacían o podían hacer a lo largo de su tránsito por el istmo de Tehuantepec. Cabe aquí aclarar que no todos eran parte de los grupos formados por la LTC, los cuales gozaban del beneficio de que la empresa se hiciera cargo de las comidas y el alojamiento, pues estos costos estaban incluidos en los precios del pasaje, sino que había quienes llegaban por su lado y debían pagar por sus consumos, a precios altos y con gajes tales como cargar con enseres para dormir y con alimentos para el recorrido.⁽³¹⁾

Miremos enseguida cómo eran estos servicios de alojamiento y comida, pues a los preexistentes en la región, en realidad muy escasos, se sumaron los surgidos en estos meses como resultado del breve "boom" económico causado por la apertura de la ruta. Para ello contamos con los testimonios de algunos viajeros, publicados más tarde como libros,⁽³²⁾ así como con los relatos de quienes los enviaron a periódicos y revistas de Estados Unidos.

Sigamos de nuevo el camino por el istmo, pero detengámonos ahora en los "hoteles" y también a comer y brindar con los viajeros. Podremos hacerlo desde el desembarco en Minatitlán, que en esos meses contó con un hotel y "seis 'bar-rooms'". El abate francés Charles Brasseur de Bourbourg, quien entonces recorrió la región, nos cuenta que el hotel era una casa de tablas de madera, alzada sobre postes, rodeada de balcones toscos y perteneciente a un comerciante estadounidense.⁽³³⁾

El pueblo de El Súchil, que ya vimos como el sitio de desembarco después de la navegación por el río Coatzacoalcos, ofrecía la ventaja de que allí estuviera el almacén general de la empresa y ahí llegaran los víveres, el vestuario y los útiles e instrumentos enviados de Estados Unidos y libres de impuestos. Sobra decir que lo último favorecía el ingreso de "una cantidad inmensa de contrabando" -alcohol, entre otros-, agravado por gerentes desordenados y deshonestos, "una pérdida continua, ocasionada por una escandalosa dilapidación" y "una francachela continua".⁽³⁴⁾

Allí había tres hoteles, que no debían de ser más que meras barracas de madera, desde luego cada uno con su "bar-room". El visitado por el abate Brasseur era un cobertizo grande, dividido en tres partes. En la mayor estaba el dormitorio, con 20 catres de tijera, todos con mosquitero, pero apenas separados entre sí. Por el calor no había colchones, siendo la ropa de cama, habitualmente, una almohada y una sábana. El local tenía otras dos piezas, una atrás que el capitán Chamberlain, su propietario, utilizaba como cuarto y gabinete propios, y otra delante, que servía como entrada a la vez que como "bar-room", tal cual se habituaba en los hoteles estadounidenses. El comedor se hallaba al fondo de un corral sucio y lleno de barro, donde los comensales convivían con los animales domésticos. El menú era reducido: arroz hervido en agua, huevos, sardinas enlatadas, puerco salado frito, café y en vez de pan una mala galleta de mar. Lo mejor que se podía conseguir era una "omelette" de un jamón por lo general rancio, con arroz hervido y café y, al final, "un 'pudding' inventado por el chef, pero que ni la peor fonducha de París o de Londres se habría atrevido a reconocer". Eso sí, todo iba regado "con jerez, madeira, champaña y otros líquidos magníficamente titulados". Por el alojamiento y la comida el capitán cobraba 2.5 pesos diarios.⁽³⁵⁾

El siguiente punto del recorrido servía como estación principal de los vehículos de línea de la LTC y recibía el nombre de "Camp de xv Miles". Al lado se encontraba un cobertizo construido

sobre estacas, semi ruinoso, que recibía "el título fastuoso de hotel". Sus muebles eran armazones de palos de un 1.20 cm de altura, que a la vez se usaban de camas, bancos y sillones. Había una estufa de hierro fundido donde se calentaban los frijoles -a seis reales la taza-, las tortillas y el café servidos a los viajeros. Su propietario era un médico estadounidense, el Dr. Chandler, quien lo atendía con la ayuda de un muchacho de origen zapoteco.⁽³⁶⁾

Más adelante, en el poblado de nombre Paso de la Puerta, una choza recién construida cubierta de palmas aparecía como el Ladd's Hotel. Pese a su sencillez, se trataba de una posada limpia y cómoda, que según el buen abate ofrecía "una comida tolerable". El dueño era un joven estadounidense.⁽³⁷⁾

A la vera del camino, el siguiente punto -rumbo a San Juan Guichicovi- era la posada de Sanderson, junto a otro campamento. Se trataba de una larga barraca de madera, dividida en varias secciones, con la cantina a la entrada, después el comedor y en último lugar el dormitorio, donde las camas se hallaban puestas en línea. La dirigían los hermanos Tillman, quienes para la cena servían huevos, arroz con pollo y una taza de café con leche. El "bar room" servía alcohol a cualquier hora y por la noche tornaba en ruidoso antro de juego, donde huéspedes y hoteleros se complacían en apostar,⁽³⁸⁾ y ¿por qué no?, como en cualquier taberna de la frontera estadounidense, culminar en golpes o tiroteos.⁽³⁹⁾

Más adelante, también a la orilla del camino, los viajeros topaban con una venta, esto es, un "rancho miserable, adornado con el nombre de hotel", dirigido por Mr. Nash, ex colaborador del filibustero William Walker. No pasaba de ser una choza, pero estar allí era mejor que quedarse en despoblado, además que, sorprendentemente, se comía bastante bien. El exigente abate Brasseur pudo observar a Nash cocinar una buena sopa mientras un equipo de indígenas zapotecas se hacían cargo de echar las tortillas y freír los huevos y el pollo que se servirían sobre una mesa hecha con tablas y sostenida por cajas vacías. El "hotel" carecía de dormitorios; se descansaba al aire libre, con las hamacas,



"La Chivela - indicando la entrada al paso (a la izquierda)",
litografía de J. Müller en *Isthmus of Tehuantepec*, J.G. Barnard, 1852.

camas plegables, cobijas y mosquiteros portados por los visitantes; quienes preferían permanecer adentro pronto rectificaban, echados por el calor, los animales domésticos y mosquitos.⁽⁴⁰⁾

Uno de los mejores hoteles del istmo de Tehuantepec se hallaba en el pueblo de El Barrio. Se trataba del Hotel Français, emplazado en una casa bien construida en piedra y adobe, limpia, encalada y cómoda en el interior, y administrado por dos socios: el Sr. Blanco, un mexicano, y Mr. Belcher, francés. Allí, para beneplácito de viajeros estrictos como el abate, se ofrecían comidas aceptables "a la manera europea".⁽⁴¹⁾

Por fin se llegaba a la ciudad de Tehuantepec, última población importante de la ruta. Los hoteles de mayor calidad estaban cerca o frente a la plaza central. La California House pertenecía a Alexander Bell, quien la anunciaba en la prensa de California como cercana, además, al consulado de Estados Unidos y la oficina de la LTC, y la describía como "grande, bien protegida por espléndidos corredores y pórticos [con] un buen pozo de agua [...]".⁽⁴²⁾

El Hotel San Francisco se ubicaba en una de las casas más bellas y mejor cuidadas de la ciudad.

Tenía el techo defendido por almenas, muebles suficientes para los huéspedes y un "magnífico" patio lleno de cocoteros.⁽⁴³⁾ Su dueño, que además se desempeñaba como un "espléndido" cocinero, era un francés: Eugène Grygean.⁽⁴⁴⁾

Justo enfrente de la plaza se descubría el Hotel Oriental, que Brasseur de Bourbourg describe con gusto: Era una hermosa casa, de antiguo estilo colonial español, compuesta por una planta baja de una altura considerable [...], y que a pesar de su aire envejecido y abandonado tenía un aire de grandeza que me hizo pensar en la prosperidad antigua de Tehuantepec: se veían amplios departamentos, cada uno con una o dos altas ventanas, abriéndose a balcones enrejados, sin más cierre que dos enormes postigos en vez de vidrieras, que hubiesen sido superfluas en esta región. Las puertas daban a dos arcos dentados sobre un corredor inmenso, rodeando por ambos lados un espacio plantado con dos o tres cocoteros que a cien pies de altura [aprox. 30 m] inclinaban sus largas hojas delineándose atravesadas sobre una amplia fuente llena de agua límpida.⁽⁴⁵⁾

Las habitaciones eran amplias y estaban pintadas al temple, aun cuando el mobiliario resultaba

muy sencillo: un catre de tijera cubierto con una sábana, dos sillas y una mesa con aguamanil y, en lo que sin duda era el máximo de la elegancia para el istmo y la misma ciudad de Tehuantepec, había un menú del día, "bastante bueno".⁽⁴⁶⁾

No faltaban otros albergues, pero de menor calidad. Citado por los viajeros estadounidenses, el Hotel Unión brindaba pocas comodidades para dormir: hamacas, catres de tijera, mosquiteros, a veces sábanas y almohadas. Sin embargo, la comida resultaba abundante y al parecer tolerable. La dueña era una mujer.⁽⁴⁷⁾

Ahora bien, a pesar de la oferta hotelera, cuando paraban en la ciudad muchos transeúntes, como sucedió durante los meses del "boom" de la ruta, se veían obligados a olvidarse de catres y hamacas, así como de sábanas y almohadas y sacar del equipaje lo suyo o bien conformarse con un simple petate o un suelo de baldosas desnudas o de tierra como lugar de descanso nocturno.⁽⁴⁸⁾

La última –o la primera– parada de la ruta de Tehuantepec era Ventosa. Allí había algunas construcciones techadas con hojas de palma y erigidas por la empresa. Ninguna servía de hotel o posada, pero una sí de taberna.⁽⁴⁹⁾

Entre población y población, los viajeros podían detenerse en los campamentos de la obra para mudar de caballos o mulas, darse un descanso o tomar un refrigerio. Sin duda, los itinerantes representaban una distracción para los habitantes de estos sitios, quienes aparte del trabajo llevaban un día a día rutinario y aburrido, sobre todo cuando el mal tiempo los obligaba a encerrarse. El alcohol –brandy, whiskey, vino, jerez, entre otros– corría en abundancia, allí y en las tabernas donde se juntaban con otros viajeros y, entre compatriotas que se topaban lejos de su país, debió de surgir una relación cordial. Así, cuando la goleta "Roscoe" bajó una carga de bebidas etílicas en Ventosa el 24 de enero de 1859, los operarios de la LTC la consideraron un "regalo de Dios."⁽⁵⁰⁾

Los andarines podían, asimismo, detenerse en las miserables rancherías próximas al camino

o bien en lugares despoblados, y en ambos casos dormir al aire libre. A veces se alojaban en casas particulares o dentro o cerca de las alcaldías de los pueblos. De esta suerte, un reportero del Alta California nos cuenta cómo aquellos istmeños a los que trató le parecieron "muy felices y alegres, muy corteses y hospitalarios, el desconocido que pasa es invitado cordialmente a entrar en la casa, le ofrecen como lugar de descanso la hamaca que en todas las chozas está colgada en el lugar más fresco, y en pocos minutos le proponen una buena taza de chocolate, o unos huevos revueltos y tortillas [...]".⁽⁵¹⁾

LOS PROS Y LOS CONTRAS

Al aproximarnos a los sitios de hospedaje y alimentación existentes en el istmo de Tehuantepec entre 1858 y 1859, a través de los testimonios de diversos viajeros, hemos referido a cuatro temas: espacio, servicios, dueño o administrador y huéspedes.⁽⁵²⁾ Nuestro objeto ha sido señalar cómo se empezaron a resolver las necesidades propias de una ruta de transporte, si bien esto duró apenas unos cuantos meses pues, apenas dejaron de llegar los recursos precisos para su sobrevivencia, todo se vino abajo, sin al parecer dejar huella o al menos una enseñanza para el porvenir.

Los hoteles que encontramos fueron de dos tipos. Había las viejas casas, amplias y distintivas de las poblaciones más importantes de la región, hechas de piedra y adobe, con ventanas, balcones, anchos corredores y grandes patios, divididas para responder a los requerimientos del negocio. Pero también se contó con cobertizos erigidos para el momento, con armazones y planchas de madera importadas de Estados Unidos por la empresa. En ningún caso se menciona la existencia de un moderno cuarto de baño, si bien en casi todos se puede constatar la presencia de una barra para servir alcohol.⁽⁵³⁾

Aun cuando en los primeros hoteles –acaso algunos preexistentes a la obra del camino– el mobiliario estaba en mejores condiciones, en todos resultaba escaso y austero. Y sin duda en los recién sur-

gidos era improvisado e incómodo; nada tenían que ofrecer del estadounidense y/o el lujo europeo.⁽⁵⁴⁾

Con respecto a los servicios de estos lugares, tal parece que eran normados por la Real Ordenanza de Intendentes de 1786, aun cuando quienes entonces cruzaron el istmo de Tehuantepec no vieron que sus disposiciones se cumplieran, esto es, no hallaron "mesones [de...] suficiente capacidad, con la competente provisión de víveres, camas limpias, y lo demás preciso al buen hospedaje, asistencia y alivio de los caminantes, a la menor costa posible".⁽⁵⁵⁾ Salvo en los hoteles principales, el resto no se distinguía por su limpieza, abundaban los insectos de distinto tipo y en muchas ocasiones era preciso convivir con los animales domésticos. Escaseaban las camas y la ropa de cama, si acaso había la suerte de compartir una habitación con otros muchos y disponer de catres de tijera, hamacas o petates y mosquiteros. Casi todos servían alimentos, si bien éstos eran siempre los mismos y bastante simples. El único entretenimiento estaba en ir a los "bar-rooms", donde gracias al contrabando favorecido por la franquicia comercial de la LTC, los vinos y licores sobraban. Algo común fue que se jugara y apostase en ellos.

¿Quiénes eran los individuos que poseían y/o administraban estos hoteles y bares y cobraban por ello sumas elevadas? Se trataba, desde luego, de personas deseosas de emprender un negocio, en su mayoría estadounidenses, quienes al enterarse de la apertura del camino, se trasladaron al istmo de Tehuantepec con la mira de hacer fortuna. Debieron de ser dueños de algunos recursos, pues establecer un hotel o un "bar-room" implicaba adquirir o rentar un predio y/o una casa y, aunque en varios casos lo hicieron en terrenos concedidos a la empresa y los inmuebles erigidos eran preconstruidos y, por ende, más baratos, tuvieron que amueblarlos y dotarlos de diversos enseres.⁽⁵⁶⁾

Asimismo, una vez que se contaba con la infraestructura necesaria, se requería de la obtención de una licencia, luego del pago de los impuestos correspondientes y después dar cumplimiento con-

tinuo a una serie de disposiciones legales, como la que disponía que los hoteleros llevaran un informe diario y detallado de sus huéspedes.⁽⁵⁷⁾ Había también que tratar con las difíciles autoridades locales y desde luego atender a los huéspedes, esto es, vigilar el suministro y la preparación de los alimentos y bebidas e impedir los alborotos que podían provocar borrachos, pendencieros y apostadores, después pasar varias horas en el "bar-room". A veces tenían ayuda doméstica, esto es, los buenos oficios de indígenas de la región, de lo contrario ellos hacían de prácticamente todo.

Sin embargo, hubo posaderos europeos y mexicanos, que pusieron su solicitud en establecimientos de mayor reputación y por lo general dieron mejor servicio y debieron de gozar de más oportunidades de supervivencia que los primeros.

¿Quiénes se hospedaron y comieron en estos lugares? En su mayoría eran itinerantes estadounidenses y europeos –casi todos hombres, aunque había mujeres–, deseosos de hacer fortuna en California, aunque también ingenieros, operarios y administradores contratados por la empresa para manejar y concluir el camino, así como para estudiar su posible transformación en ferrocarril. Aunque también había los que regresaban decepcionados de la aventura del oro.

¿Qué les podían parecer estos servicios a quienes estaban acostumbrados como estaban a los más cómodos y modernos de sus países de origen? La respuesta es que, por lo general, nuestros viajeros reconocían la superioridad del nuevo camino sobre Panamá y Nicaragua en cuanto a tiempo y distancia, sin dejar por eso de quejarse por motivos distintos: que si los vapores que encallaban a la entrada y a lo largo del Coatzacoalcos, sin alcanzar El Súchil en tiempo de secas, obligándolos a subir a canoas y barcas y a remar ellos mismos contra la corriente; que si el estado del camino era rudimentario, por lo cual no siempre podían valerse de los carruajes y tenían que ir a caballo o en mula y hasta caminar sobre pésimas veredas; que si los vientos volvían inaccesible a La Ventosa; que si los empleados

y funcionarios mexicanos cometían abusos; que si debían esperar mucho en Acapulco para hacer la conexión con la PMSC o en otros sitios del istmo por aguardar los carruajes, etcétera. En suma, los disgustaban la insuficiente organización por parte de la LTC; las ausencias de sus agentes y del encargado del correo de Estados Unidos así como la falta de cuidado y seguridad. Y, desde luego, en cuanto a los servicios de hospedería y alimentación -la mayoría atendidos por sus propios compatriotas- los hicieron sufrir las comidas sencillas y humildes, y muchas veces caras; los hoteles sucios, primitivos y ruidosos, donde era preciso hacinarse en las habitaciones que carecían de camas, jabón, toallas, entre otros, o los insectos múltiples y muchas veces venenosos.⁽⁵⁸⁾

De ahí que un reportero del Alta California advirtiera: "No recomiendo la ruta ni a los petimetres a la moda ni a las mujeres muy exigentes, en especial las de mentalidad terca, al menos por uno o dos meses, por temor a que pudieran ensuciar sus polainas, pero sí al viejo minero duro, que podrá reírse de los petimetres y 'burlarse cuando los venza el miedo."⁽⁵⁹⁾

Ahora bien, al no sobrevivir la ruta de Tehuantepec a la suspensión del apoyo económico enviado desde Estados Unidos, tampoco perduró la mayoría de los establecimientos que brindaron hospedaje, alimento y diversión a quienes habían elegido recorrerla. Así, cuando Claude-Joseph-Desiré Charnay, un viajero francés visitó el istmo en 1860 refirió que el camino estaba cubierto de vegetación e inundado por los ríos desbordados. Se topó con unos cuantos estadounidenses, aquéllos que no habían podido partir, quienes -describió- "pálidos y famélicos, paseaban por las calles sus famélicas personas, sin deber más que a la caridad el sostén de una vida miserable."

CONCLUSIÓN

La prometedora ruta de Tehuantepec pareció convertirse en realidad en 1858, al inaugurarse el servicio de transporte de la "Louisiana Tehuantepec

Company" y abrirse los distintos establecimientos de alojamiento, alimentación y entretenimiento que los viajeros requerían y que presuntamente coadyuvarían a un mayor progreso de la región. En los relatos que publicaron después de su travesía, describieron estos últimos como resultado del esfuerzo y el espíritu angloamericano, que una vez más demostraba ser capaz de portar el estandarte de la civilización. Sin embargo, los "nativos" -léase aquí los nacidos en México- sólo asoman en un segundo o tercer plano, ya como criados en las posadas, ya como los cargadores del equipaje. Es cierto que nuestros itinerantes apenas dispusieron de tiempo para apreciar el entorno por el que transitaban -y al paso percatarse de los cambios que poco a poco las reformas liberales iban generando así como de la reacción contraria en algunas poblaciones-, pero también que la letra impresa en que plasmaron sus experiencias definió cómo cientos, acaso miles de lectores en Estados Unidos, verían y valorarían el istmo de Tehuantepec en ese momento y en los años siguientes.

A pesar de que, por un momento, pareció que el camino de Tehuantepec iniciaría la reorganización espacial de la región y daría valores capitalistas a sus habitantes, como sugería el surgimiento de nuevos negocios, su corta existencia impidió que fuera así. De donde todos desaparecerían, dejando apenas unas cuantas pistas en los periódicos y los testimonios viajeros.

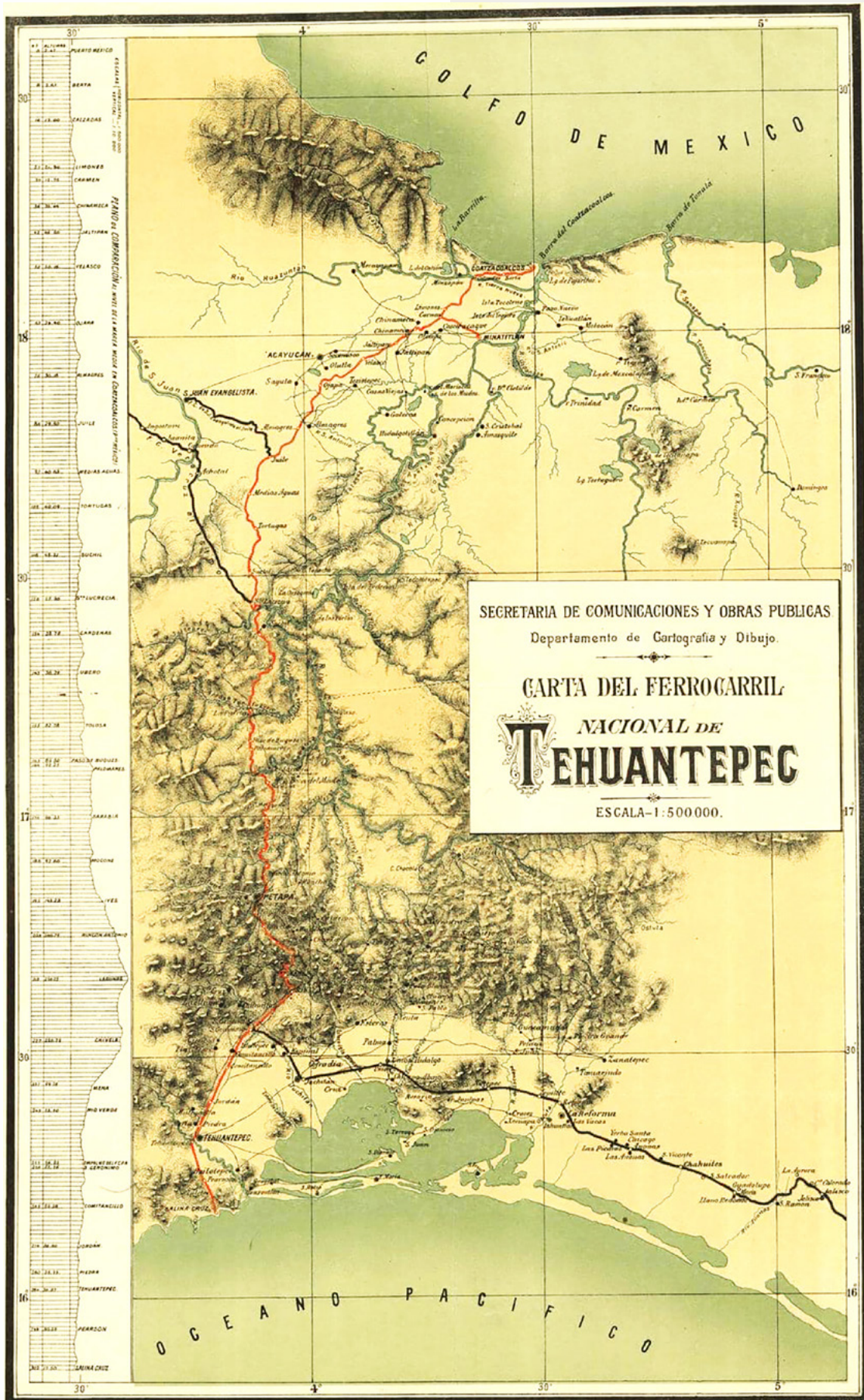
NOTAS

1 Hermesdorf, Matthias G., "On the Isthmus of Tehuantepec", en *The Journal of the Royal Geographic Society*, 32 (1862), pp. 536-554, p. 536. Vid. "Letter from Tehuantepec", *Minatitlán*, 30 de junio de 1859, *Sacramento*, 18 de julio de 1859

2 Citado en Eslava al editor, *Minatitlán*, 1 de enero de 1858, *Picayune*, Nueva Orleans, 6 de noviembre de 1858.

3 Se utilizarán los términos hotel y "bar-room", que fueron los más socorridos por los viajeros del camino, aunque por su tamaño y servicios los hoteles fueran equivalentes a las posadas, mesones y ventas del mundo hispánico, y los "bar-rooms" a las cantinas y tabernas.

4 Brasseur había sido capellán de la legación francesa en México; era un trotamundos experimentado que en 1859 viajó a América bajo los auspicios del Ministerio de Instrucción Pública del emperador Napoleón III, y de mayo de este año a octubre de 1860 recorrió el istmo de Tehuantepec, Chiapas y Guatemala. Tenía como



Carta del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1958.

fin escribir Voyage sur l'isthme de Tehuantepec, dans l'état de Chiapas et de la République de Guatemala, cuya primera parte -la correspondiente al istmo de Tehuantepec- apareció poco después y ha sido editada en español en 1981 y 1984. Por su parte, Murphy publicó en 1859 "The Isthmus of Tehuantepec. Its inhabitants and resources" en el Journal of the American Geographical and Statistical Society; Stevens varios artículos en California Farmer, San Francisco, 25 de marzo de 1859 y Hermesdorf escribió "On the Isthmus of Tehuantepec", que apareció en 1862 en el Journal of Royal Geographical Society, revista de la Royal Geographical Society de Londres. Brasseur, Charles, *Viaje por el istmo de Tehuantepec*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, (Lecturas mexicanas), pp. 7-8; Ferrer Muñoz, Manuel, "Brasseur de Bourbourg ante las realidades indígenas de México", pp. 261-286, en Manuel Ferrer Muñoz, *La imagen del México decimonónico de los visitantes extranjeros: ¿un Estado-nación o un mosaico plurinacional?*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2002, pp. 261-266; Murphy, John Mac Leod, "The Isthmus of Tehuantepec. Its inhabitants and resources", Journal of the American Geographical and Statistical Society, 1-6, 1859, pp. 162-177; Suárez Argüello, Ana Rosa, *El camino de Tehuantepec. De la visión a la quiebra, 1854-1861*, México, Instituto Mora, 2013, (Historia Internacional), pp. 235-236. Vale aquí señalar que, años después, además del interés por utilizar la ruta de comunicación interoceánica, se sumaría el deseo de encontrar otros recursos en el istmo. Si bien esto tendría lugar, más bien durante el porfiriato, ya desde los años del segundo imperio John McLeod Murphy, ex colaborador de la fallida empresa del camino de Tehuantepec, se daría a la búsqueda de chapopoterías, interesado en incursionar en la explotación petrolera en la región. Al respecto consultar el muy completo artículo de Gerali, Francesco y Paolo Riguzzi, "Entender la naturaleza para crear industria. El petróleo en la exploración de John McLeod Murphy en el istmo de Tehuantepec, 1865", en Asclepio. Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia, 67, 2 (2015), pp. 1-17

5 Carrasco Puente, Rafael, *Bibliografía del istmo de Tehuantepec*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1948, 2 v.

6 Reina, Leticia, *Historia del istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2014; Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, pp. 176-193.

7 Arrijoa Díaz Viruell, Luis Alberto, y Carlos Sánchez Silva, (Coordinadores), *Conflictos por la tierra en Oaxaca. De las reformas borbónicas a la reforma agraria*, México, El Colegio de Michoacán-Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, 2012.

8 Velázquez, Emilia, 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)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Institut de Recherche pour le Développement, 2009.

9 Suárez Argüello, Ana Rosa, *La segunda batalla por Tehuantepec. El peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos, 1848-1854*, México, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático Mexicano-Secretaría de Relaciones Exteriores, 2003 y Suárez Argüello, *El camino de Tehuantepec*, 2013.

10 "Letter from Mexico", Alta, San Francisco, 17 de septiembre de 1858.

11 Webster a Cass, Tehuantepec, 5 de octubre de 1858, en NAW, Despatches from Consuls... Tehuantepec, microfilm M305, documento 11; Benjamin a P. A. Hargous, Nueva Orleans, 14 de septiembre de 1858, en ajhs, Collection of Judah P. Benjamin, P-45, caja 2, folder 3; "The Tehuantepec route", Picayune, Nueva Orleans, 5 de

septiembre de 1858; "S" al editor, [s. l., s. f.], Times, Nueva York, 10 de septiembre de 1858; "Letter from Mexico" y "The news", Alta, San Francisco, 17 de septiembre y 17 de octubre de 1858; "Don Luis Hargous" y "Tehuantepec", Sociedad, México, 5 y 6 de septiembre de 1858; "Minatitlán", Diario, México, 7 de septiembre de 1858.

12 "Tehuantepec", Diario y Siglo, México, 24 y 25 de junio de 1858; "Camino a través del istmo de Tehuantepec", México, Sociedad, 24 de junio de 1858.

13 Carta al editor, "Suchil", noviembre de 1858, "Incidents of travel", 1859, p. 40.

14 Murphy, "The Isthmus of Tehuantepec", 1859, p. 172.

15 Charnay, Désirée, *Ciudades y ruinas americanas*, México, Dirección General de Publicaciones-Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994, (Mirada viajera), p. 264.

16 "The Tehuantepec route", Alta, San Francisco, 9 de agosto de 1858. Los datos aparecen en millas en el original; la aproximación a kilómetros es nuestra.

17 "The Tehuantepec route", Times, Nueva York, 1 de junio de 1858; "Tehuantepec" y "The Tehuantepec Company", Bee, Nueva Orleans, 18 de octubre de 1859.

18 "The Tehuantepec route", Herald, Nueva York, 5 de julio de 1858; "The California mails", Alta, San Francisco, 30 de julio de 1858; "Opening of the Tehuantepec route", Sacramento, Sacramento, 31 de julio de 1858.

19 Judah P. Benjamin a Peter Amédée Hargous, Nueva Orleans, 10 y 16 de noviembre y 16 de diciembre de 1858, 14 de enero y 18 de febrero de 1859 y Benjamin a Lewis Heyliger, Nueva York, 21 de diciembre de 1858, en ajhs, Collection of Judah P. Benjamin, P-45, caja 2, folders 3 y 4; [Boardman a Robert W. Shufeldt], Nueva York, 19 de noviembre de 1858 y Hargous a Shufeldt, Nueva York, 25 de noviembre de 1858 y Hargous a Shufeldt y W. H. West a Shufeldt, Nueva York, 7 y 18 de enero de 1859, en lc, The papers of Robert W. Shufeldt, caja 11; "The Tehuantepec route" y "A weekly Tehuantepec mail", Courier, Nueva Orleans, 30 de diciembre de 1858; carta al editor, El Súchil, noviembre de 1858, "Incidents of travel", 1859, p. 40; Diket, Albert L., "Slidell's Right Hand: Emile La Sere", Louisiana History, 4, 1963, Lafayette, pp. 77-205, pp. 195-196; Morrison, Andrew, The industries of New Orleans her rank, resources, advantages, trade, commerce and manufactures, conditions of the past, present and future, representative industrial institutions, historical, descriptive, and statistical, Nueva Orleans, J. M. Elstner, 1885, pp. 383-384; Congressional, Washington, 6 de enero de 1859, pp. 232 y 262 y Journal of the Senate, 35 Congreso, 2da. sesión, Washington, 6 y 7 de enero de 1859, pp. 110-115, <http://memory.loc.gov/ammem/amlaw/lawhome.html>; "Maritime", <http://www.maritimeheritage.org/ships/steamships.html> [consultado el 11 de julio del 2013].

20 "Opening of the Tehuantepec route", Sacramento, Sacramento, 31 de julio de 1858; "Sea and ship news. The new Tehuantepec steamer", Times, Nueva York, 30 de septiembre de 1858; Eslava al editor, Minatitlán, 1 de noviembre de 1858 y J. S. R. al editor, Minatitlán, 2 de noviembre de 1858, Picayune, Nueva Orleans, 6 y 11 de noviembre de 1858; Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, p. 22.

21 "Sea and ship news. The new Tehuantepec steamer", Times, Nueva York, 30 de septiembre de 1858.

22 "Telegraphic intelligence", "From the isthmus of Tehuantepec. Arrival of the Quaker City" y J. S. R. al editor, Minatitlán, 2 de noviembre de 1858, Picayune, 5, 6 y 11 de noviembre de 1858; "Dépêches télégraphiques transmises à L'Abeille", Bee, 6 de noviembre de 1858; "The Tehuantepec route open. Arrival of the Quaker City at New Orleans" y John K. Hackett al editor, [s. l., s. f.], Times, Nueva York, 6 de noviembre de 1858 y 28 de marzo de 1859; Diket, "Slidell's Right Hand", 1963, pp. 195-196.



"Bahía de (La) Ventosa desde Cerro Verde hacia el norte",
litografía de J. Müller en *Isthmus of Tehuantepec*, J.G. Barnard, 1852.

23 Benjamin a Hargous, Nueva Orleans, 10 de noviembre de 1858, en AJHS, Collection of Judah P. Benjamin, P-45, caja 2, f. 3; A. B. al editor y Veritas al editor, Tehuantepec, 18 y 30 de noviembre de 1858, *Alta*, San Francisco, 3 y 19 de diciembre de 1858; "The Tehuantepec route", "Tehuantepec route", Lacy al editor del *San Francisco Weekly Pacific*, vapor Coatzacoalcos, 20 de abril de 1859 e "Interesting from Tehuantepec", *Almoloya*, 18 de mayo de 1859, Sacramento, Sacramento, 6 y 20 de diciembre de 1858 y 25 de mayo y 7 de junio de 1859; "The Tehuantepec route open. Arrival of the Quaker City at New Orleans", "The Tehuantepec route" e "Isthmus of Tehuantepec", *Times*, Nueva York, 6, 8 y 21 de noviembre de 1858 y 1 de enero de 1859; "Telegraphic intelligence" y J. S. R. al editor, Minatitlán, 2 y 11 de noviembre de 1858, *Picayune*, Nueva Orleans, 5 de noviembre de 1858; "Dépêches télégraphiques transmises à L'Abeille", *L'Abeille*, Nueva Orleans, 6 de noviembre de 1858; "El tránsito de Tehuantepec", *Diario*, México, 13 de noviembre de 1858; "Noticias sueltas", *Sociedad*, México, 15 de noviembre de 1858; *Brasseur, Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 82-84; Glick, Edward B., *Straddling the Isthmus of Tehuantepec*, Gainesville, University of Florida, 1959, (Latin American Monographs), pp. 25-26; Mack, Gerstle, *The land divided. A history of the Panama canal and other isthmian canal projects*, Nueva York, Alfred A. Knopf, 1944, pp. 227-228.

24 "The Tehuantepec transit", Sacramento, Sacramento, 19 de noviembre de 1858.

25 "Life on the isthmus. By one of the engineers", [s. l., s. f.], en *lc*, *The Caleb Cushing Papers*. Vid. Charles R. Webster a Lewis Cass, Tehuantepec, 29 de enero de 1858, en *naw*, *Despatches from Consuls... Tehuantepec*, microfilm 305, n. 3; "The luxury of Central American life", Sacramento, Sacramento, 12 de julio de 1859; *Brasseur, Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 81-82.

26 A. B. al editor y Veritas al editor, Tehuantepec, 18 y 30 de noviembre de 1858 y 17 de enero de 1859, *Alta*, San Francisco, 3 y 19 de diciembre de 1858 y 30 de enero de 1859; "The Tehuantepec route" y

Lacy al editor del *San Francisco Weekly Pacific*, vapor Coatzacoalcos, 20 de abril de 1859, Sacramento, Sacramento, 6 de diciembre de 1858 y 25 de mayo de 1859; "The Tehuantepec route. First through trip from California to New Orleans. Description of the route", *Times*, Nueva York, 21 de noviembre de 1858.

27 Lacy al editor del *San Francisco Weekly Pacific*, vapor Coatzacoalcos, 20 de abril de 1859, Sacramento, Sacramento, 25 de mayo de 1859. Vid. *ibid.*, 6 de diciembre de 1858; A. B. al editor, Tehuantepec, 19 y 30 de noviembre de 1858, *Alta*, San Francisco, 3 y 19 de diciembre de 1858 y 13 de enero de 1859.

28 "More mail facilities", "The crossing at Tehuantepec", "The Tehuantepec transit", Sacramento, Sacramento, 22 de octubre, 17 y 19 de noviembre de 1858; "The time made on the Tehuantepec route" y Veritas al editor, Tehuantepec, 30 de noviembre de 1858, *Alta*, San Francisco, 15 de noviembre de 1858 y 19 de diciembre de 1858; "Puerto de la Ventosa", *Sociedad*, México, 22 de noviembre de 1858; "Noticias sueltas" y "Puerto de la Ventosa", *Sociedad*, México, 17 y 22 de noviembre de 1858; "Tehuantepec", *Diario*, México, 18 de noviembre de 1858; Otis, Fessenden, *Illustrated history of the Panama railroad*, Bedford, Applewood Books, 2009, p. 148.

29 "The news", *Alta*, San Francisco, 15 de noviembre de 1858 y "Fourteen days", Sacramento, Sacramento, 22 de noviembre de 1858. Vid. "Arrival of the Golden Age" y "Political advices", *ibid.*, 15 y 17 de noviembre de 1858; "The time made on the Tehuantepec route" y "The success of the Tehuantepec route", *Alta*, San Francisco, 15 de noviembre y 17 de diciembre de 1858; "Acapulco", *Sociedad*, México, 27 de noviembre de 1858; *Bulletin*, San Francisco, 15 de noviembre de 1858; Hafén, Leroy, *The overland mail, 1849-1869*; promoter of settlement, precursor of railroads, Nueva York, AMS, 1969, p. 120.

30 John K. Hackett al editor, [s. l., s. f.], *Times*, Nueva York, 28 de marzo de 1859; "Tehuantepec", *Diario*, México, 25 de abril de 1857 y "Gacetilla", *Sociedad*, 27 de abril de 1859.

31 "The Tehuantepec route. Detailed narrative of a journey

across the Tehuantepec isthmus", Times, Nueva York, 23 de agosto de 1859; Veritas al editor, Tehuantepec, 30 de noviembre, Alta, San Francisco, 19 de diciembre de 1858.

32 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984; Hermesdorf, "Isthmus of Tehuantepec", 1862; Charnay, *Ciudades y ruinas*, 1984; Murphy, "Isthmus of Tehuantepec", 1859.

33 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 38, 44.

34 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 78-79, 81-83. Los viajeros llevaban alcohol. Así, el Alta California relata la historia de una dama que bajó en Ventosa con nueve baúles; cuando los aduaneros los abrieron hallaron botellas de whiskey "en lugar de los miriñaques y las enaguas y otros artículos necesarios para un viaje femenino". A. B. al editor, Tehuantepec, 17 de enero de 1859, Alta, San Francisco, 30 de enero de 1859.

35 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 76-79, 86. Vid. Carta al editor, "Suchil", noviembre de 1858, "Incidents of travel", 1859, p. 40; "Letter from Tehuantepec. No. 3", Minatitlán, 16 de abril de 1859, Sacramento, Sacramento, 4 de mayo de 1859.

36 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 89-90

37 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 91-92.

38 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 92, 95-96.

39 Sismondo, Christine, *America walks into a bar. A spirited history of taverns and saloons, speakeasies and grog shops*, Nueva York, Oxford University, 2011, p. 103.

40 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 99-101.

41 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 106-107. Vid. [John M. Murphy] a [Matthew] Perry, La Chivela, enero de 1859, en lc, The Papers of Robert W. Shufeldt, caja 1; John K. Hackett al editor, [s. l., s. f.], Times, Nueva York, 28 de marzo de 1859; Carta al editor, "Suchil", noviembre de 1858, "Incidents of travel", 1859, pp. 41, 58.

42 Bell acabaría por ofrecer su posada en renta, debido a "su extrema mala salud". Anuncio, Alta, San Francisco, 3 de mayo de 1859. Vid. A. B. al editor, Tehuantepec, 18 de noviembre de 1858 y 17 de enero de 1859, Veritas al editor, Tehuantepec, 30 de noviembre de 1858 y Anuncio, ibid., San Francisco, 3 y 19 de diciembre de 1858 y 13 y 30 de enero de 1859; The New Orleans Bee, apud. "Tehuantepec", Sociedad, México, 24 de agosto de 1858; Lacy al editor del San Francisco Weekly Pacific, vapor Coatzacoalcos, 20 de abril de 1859, Sacramento, Sacramento, 25 de mayo de 1859; Charnay, *Ciudades y ruinas*, 1994, p. 263.

43 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, p. 190.

44 Carta al editor, Tehuantepec, 6 de marzo de 1859, Herald, Nueva York, 2 de abril de 1859.

45 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, p. 136.

46 Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 136-137.

47 Veritas al editor, Tehuantepec, 30 de noviembre, Alta, San Francisco, 19 de diciembre de 1858.

48 Veritas al editor, Tehuantepec, 30 de noviembre, Alta, San Francisco, 19 de diciembre de 1858.

49 Lacy al editor del San Francisco Weekly Pacific, vapor Coatzacoalcos, 20 de abril de 1859, Sacramento, Sacramento, 25 de mayo de 1859 y Veritas al editor, Tehuantepec, 30 de noviembre, Alta, San Francisco, 19 de diciembre de 1858.

50 [Murphy] a Perry, La Chivela, enero de 1859, en lc, The Papers of Robert W. Shufeldt, caja 11. En efecto, las diversiones eran escasas, de donde se organizara el "Glass Eye Club" para conmemorar el tránsito del primer correo por el istmo y se valorase cualquier novedad local, como los "fandangos", en los que se bailaba, bebía y apostaba en el popular juego del monte, o los funerales. H. H. P. al editor, Minatitlán, 15 de noviembre de 1858 y John K. Hackett al editor, [s. l., s. f.] Times, Nueva York, 21 de noviembre de 1858; "The Tehuantepec route. Detailed narrative of a journey across the

Tehuantepec isthmus", Times, Nueva York, 23 de agosto de 1859; Carta al editor, "Suchil", noviembre de 1858, "Incidents of travel", 1859, pp. 41-42; Sismondi, *America*, 2011, pp. 108, 113.

51 Veritas al editor, Tehuantepec, 17 de diciembre de 1858, Alta, San Francisco, 15 de enero de 1859. Vid. Glantz, *Viajes en México*, 1964, p. 38.

52 En el análisis que sigue, nos apoyamos en el excelente trabajo realizado por Martínez Figueroa, Paulina denominado "Sitios de hospedaje en el México del siglo XIX: una revisión general (1786-1885)", manuscrito, adaptándolo y abundando en el caso de Tehuantepec.

53 Hermesdorf, "Isthmus of Tehuantepec", 1862, p. 548.

54 Lacy al editor del San Francisco Weekly Pacific, vapor Coatzacoalcos, 20 de abril de 1859, Sacramento, Sacramento, 25 de mayo de 1859 y Veritas al editor, Tehuantepec, 30 de noviembre, Alta, San Francisco, 19 de diciembre de 1858

55 *Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva-España*, Madrid, Por orden del rey, 1786, pp. 76-77. Vid. Martínez Figueroa, "Sitios de hospedaje".

56 Hernández Soubervielle, José Armando, "Sin un lugar para pernoctar en 'la garganta de Tierra Adentro'. Los mesones en San Luis Potosí", *Relaciones*, 132 bis (2012), pp. 151-190, p. 168.

57 Desde el 5 de septiembre de 1846. Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana, o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*, México, Dublán y Lozano, 1876-1912, 53 vols., v. 5, p. 159.

58 Frederick Johnson a su gobierno, Acapulco, 29 de febrero de 1859, en pro Foreign Office Papers/50, rollo 149, v. 337, ff. 225-226, núm. 7; "How matters are managed at Tehuantepec. Extract of a letter from the Bulletin", Memphis, [s. f.], en lc, The Caleb Cushing Papers; Veritas al editor, Tehuantepec, 30 de noviembre y 17 de diciembre de 1858, Alta, San Francisco, 19 de diciembre de 1858 y 15 de enero de 1859; Lacy al editor del Weekly Pacific de San Francisco, vapor Coatzacoalcos, 20 de abril de 1859, "By the Southern overland mail", St. Louis, Missouri, 9 de mayo de 1859 y C. R. Payne a Office Freeman and Co.'s Cal. Express, Acapulco, 5 de junio de 1859, Sacramento, Sacramento, 25 de mayo, 2 y 15 de junio de 1859; "Communicated. Tehuantepec route to California", Delta, Nueva Orleans, 22 de febrero de 1861; John K. Hackett al editor, [s. l., s. f.], Times, Nueva York, 28 de marzo de 1859; "Tehuantepec", Diario, México, 25 de abril de 1857 y "Gacetilla", Sociedad, 27 de abril de 1859; Brasseur, *Viaje por Tehuantepec*, 1984, pp. 72, 79, 83-84; Mack, *Land divided*, 1944, pp. 227-228.

59 A. B. al editor, Tehuantepec, 18 de noviembre de 1858, Alta, San Francisco, 3 de diciembre de 1858. Cabe aquí señalar que, acaso porque el paso por el istmo era bastante rápido y por ende superficial, y con la salvedad -como señalamos arriba- del abate Brasseur, estos viajeros no se ocupan ni de la mujer zapoteca ni de su vestimenta. Respecto a este tema vale la pena revisar lo escrito por Reina, *Historia del istmo*, 2014, pp. 258-284 y por Machuca Gallegos, Laura, "El papel de las mujeres en la historia colonial y en el siglo xix del istmo de Tehuantepec", en Laura Machuca Gallegos y Judith Zeitlin, (Coordinadoras), *Representando el pasado y el presente del istmo oaxaqueño: perspectivas arqueológicas, históricas y antropológicas*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Universidad de Massachusetts, Boston, 2013, pp. 219-235.

