

La integración de la geografía y la historia:
el istmo de Tehuantepec en una tarjeta postal

Introducción

La tarjeta postal entregaba un mundo portátil de aventura geográfica e histórica que aproximaba al público a realidades culturales lejanas o cercanas, globales o locales, y propiciaba una interacción aun cuando los lugares habían desaparecido o alterado. La tarjeta postal se volvía en un modo de difusión del “conocimiento visual del mundo” (Kossoy, 2014, p. 183) y, por tanto, en un “método de acceso” a geografías culturales que el viajero intentaba transmitir con imágenes y pocas palabras a sus destinatarios. En las postales viajaban las miradas y las emociones, ahí se dejaban ver y se anotaban los estímulos iniciales, los incidentes y la contemplación. La experiencia con el espacio, su aspecto y larga duración, también con el tiempo y lo efímero de su duración, a través del instante del presente. En este trabajo se propone considerar a las tarjetas postales como instrumentos o artefactos que actualizan nuevas relaciones entre la geografía e historia, al mismo tiempo que impulsan una nueva pedagogía de la mirada en torno a dos variables, el espacio y el tiempo. Por su naturaleza, las tarjetas se definen como un medio de comunicación visual entre el viajero y el público, que ofrecen alternativas para mirar de otro modo, una especie de alfabetización para leer, en las imágenes, un cambio de época (Dussel *et al.*, 2006, p. 13).

Las postales se encuentran en colecciones privadas y públicas cuyos destinos han sido diversos. Algunos particulares las conservan varias docenas de años, se mantienen en el recuerdo familiar de la experiencia compartida durante los viajes y las vacaciones; a veces, por medio de la donación o la

compra, ingresan a alguna institución educativa o cultural o bien quedan en el ámbito del chacharero o de los coleccionistas privados. La tarjeta postal como artefacto cultural impreso masivamente, gracias a los nuevos dispositivos técnicos de reproducción, tuvo un lugar preferente en la sociedad mexicana (Aceves, 2005, *Artes*, 2018, Fernández, 1994, Matabuena, 2014 y 2015, Mendoza Vargas, 2016). El envío de millones de postales por todo el mundo abrió posibilidades insospechadas de compartir el espacio vivido con los destinatarios, así como la relación con el pasado de cada lugar a través de la imagen. Los puntos de venta en la ciudad, por su parte, aseguraban su comercialización y circulación popular y, a la vez, estimuló una nueva afición dentro del coleccionismo.¹

Trabajo visual

La tarjeta postal, desde luego, requiere de un trabajo visual. Schlögel señala del siguiente modo lo desconcertante que resultaba este trabajo para su generación: “Las imágenes se abalanzaban sobre nosotros sin que supiéramos ni por dónde empezar por ellas. Había imágenes y hasta un diluvio de imágenes, pero ningún lenguaje para un mundo de imágenes porque eran sospechosas” (Schlögel, 2007, p. 265). Sin más orientación, ni entendimiento, era difícil despertar el interés entre geógrafos e historiadores para centrar el análisis en las imágenes. Y concluye: “habría sido buena cosa fiarnos de nuestros ojos” (2007, p. 266).

¹ La idea de reunir y organizar tarjetas es paralela al auge de la “Edad de Oro” de las postales que se vivió a finales del siglo XIX e inicios del XX. Alemania produjo 88 millones de unidades, seguida por Inglaterra con 14 millones, Bélgica, 12 millones y Francia, ocho millones de piezas. Unos años después, Francia lideraba esta industria con una producción de 123 millones de postales (Kossoy, 2014, p. 183).

Hay una creciente y desigual experiencia para acercarse a las fuentes visuales. Parece obvio que lo hacemos con la mirada, pero la capacidad de ser observadores es más compleja, amerita enseñarle al ojo a mirar, el uso de la imaginación y la percepción para “dar la palabra” a los objetos y, sobre todo rastrear su contexto. “Ver se ha escindido de la percepción histórica” (Schlögel, 2007, p. 268). Schlögel hace un llamado: hemos desconfiado y demeritado la importancia del mirar, del ver y darle significación a la forma y al espacio. No es una tarea sencilla, es una invitación a agudizar nuestra capacidad de observadores, el trabajo visual no sólo atañe a objetos de arte o la cultura, a los grandes escenarios, como los ambientes y los paisajes y aún a la escala de la ciudad, sus barrios, calles y edificaciones, también, como en el caso de las postales, a una “práctica social material que produce una cierta imagen y que la inscribe en un marco social particular” (Dussel *et al.*, 2006, p. 280).

Con estas ideas, hemos hallado una tarjeta postal que llama la atención por la integración de la geografía e historia en su diseño conceptual que amerita una primera aproximación a su estudio. La pieza forma parte de la colección de Primitivo Morales, donada a la biblioteca Erik Larsen del Museo Nacional de San Carlos. El acervo postal se distribuye en ocho carpetas identificadas con los siguientes títulos: 1) Historia de México, 2) Tipos mexicanos, 3) Norte y sur de México, 4) Paisajes y centro de México, 5) Centro de México, 6) Europa color, 7) Europa y 8) varios. Las imágenes atañen a paisajes, arqueología, ciudades, caminos, puertos y calles. Además, la colección “Tipos mexicanos”, es una muestra de la geografía social mexicana, al mostrar la vestimenta, oficios y artes tradicionales de las distintas regiones geográficas. La carpeta de “Historia de México”, remite a acontecimientos históricos como fusilamientos, batallas y fiestas, sobre todo, gira en torno a personajes icónicos de la historia como Miguel Hidalgo, Maximiliano, Porfirio Díaz o Francisco I. Madero, entre otros. En esta colección se encuentra la tarjeta postal titulada: “Historia del Istmo mexicano de Tehuantepec” (Figura 1), salida de los talleres de

W. R. Grogan,² con técnicas litográficas aplicadas a otros materiales, como los libros ilustrados y los anuncios, lo que da pauta a inferir una gran cantidad de ejemplares impresos en blanco y negro.

Contexto y cambio de época

Los elementos iconográficos de la postal forman parte de una promoción oficial y circulación entre el público, a través de una curiosa relación entre el mapa y el retrato para consumir una apología del régimen porfiriano. Para el gobierno mexicano, el canal interoceánico, así como el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue el proyecto técnico más importante del siglo XIX como un símbolo de la modernidad y el progreso de México, como eje principal del comercio internacional, donde confluyeron capitales públicos y privados (Garner, 2018, p. 308).

El Istmo de Tehuantepec ha sido, desde la época mesoamericana hasta la actualidad, un espacio estratégico de comunicación, transporte y movilización de personas y mercancías. La conectividad del Pacífico con el Atlántico a través de esta región ha sido el principal objetivo de numerosos proyectos a lo largo del tiempo, unos con más éxito que otros. El fin fue siempre el mismo: crear rutas, caminos y corredores interregionales que posteriormente llegaran a alcances más amplios en un panorama global.

El 4 de noviembre de 1824 se expidió un decreto en que el gobierno convocó a empresarios e interesados que le hicieran llegar diversas propuestas para el proyecto de comunicación interoceánica, dándole prioridad a las que “ofreciera más perfección, comodidad y ventajas para la navegación y diese cuenta al Congreso con las que recibiera noticias y los informes correspondientes”, lo anterior para finalmente tomar una decisión. (*Dictamen*, 1851 p. 5) Hasta 1842, Santa Anna concedió a José Garay el derecho de abrir la comunicación. Sin embargo, los Estados Unidos no tardaron en pronunciarse y justificar el paso libre, ya que “el comercio del

² El taller se encontraba instalado y abierto todavía el 3 de julio de 1905, bajo el nombre comercial de Fábrica de libros de notas, primer callejón de López n. 23, en el Centro Histórico. (Friederich, 1993, p. 154)

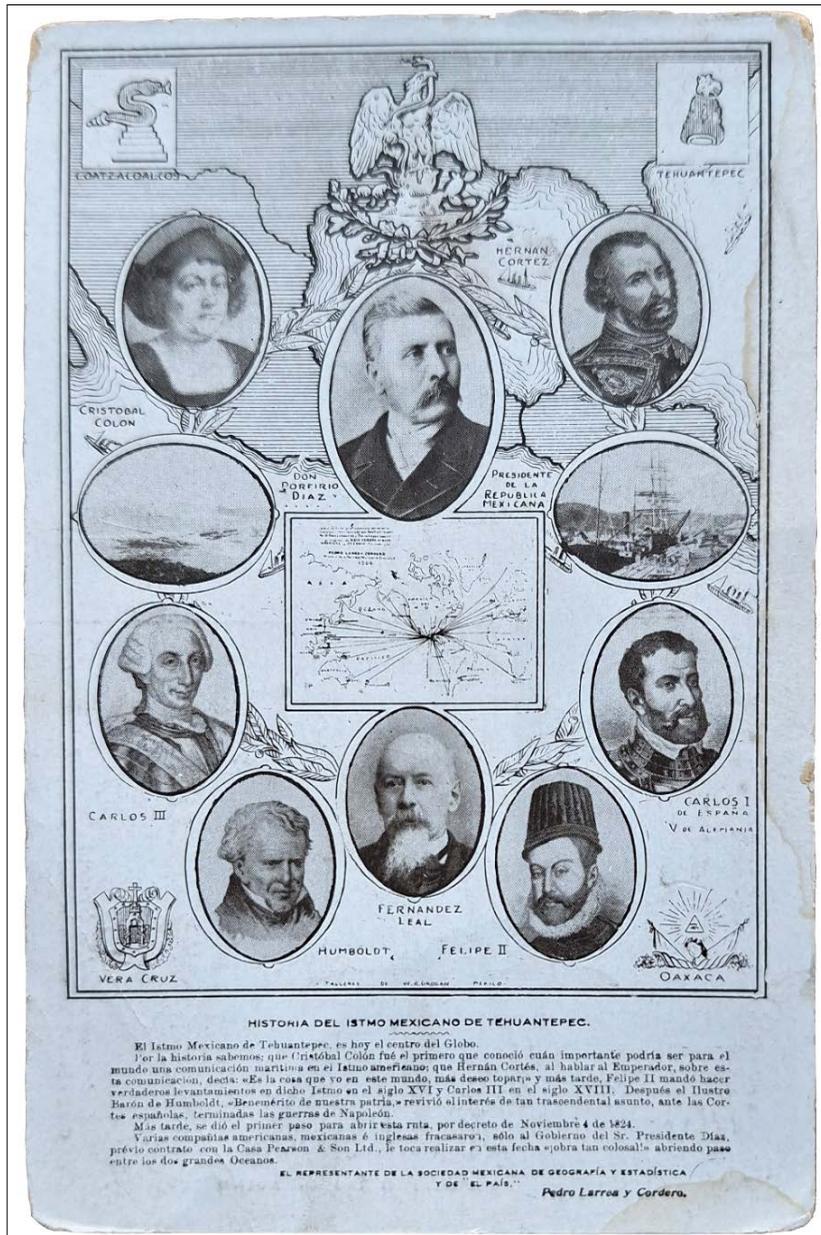


Figura 1. Tarjeta postal “Historia del Istmo mexicano de Tehuantepec”, 1907 ca. Fuente: Colección Primitivo Morales. Tarjetas postales 15/ Historia de México 103/ Número 011, 14 x 9 centímetros. Biblioteca Erik Larsen. Museo Nacional de San Carlos, Ciudad de México.

mundo tendría así la manera práctica y económica de pasar de un océano a otro, teniendo la ventaja de los puertos libres que habría en las extremidades de esta vía férrea” (*Análisis*, 1852, p. 25). En la naturaleza del proyecto se contemplaron las dos vías: por navegación y por donde no se pudiera por ferrocarriles. (*Análisis*, 1852, p. 9). La concesión no fue otorgada al gobierno estadounidense pese a su

insistencia, pues la élite porfiriana estaba reacia a que la ruta de Tehuantepec quedara en sus manos y que amenazara a la soberanía política-económica del país (Garner, 2018, p. 308).

El acto de mirar

La vida de una postal abre desafíos para su identificación, con sus trazos y aspecto general para dar

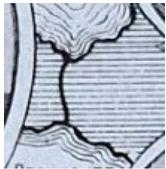
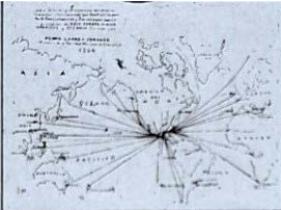
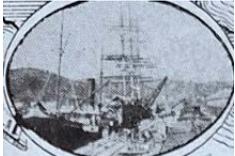
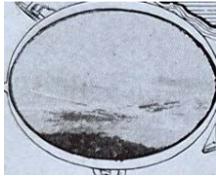
Simbología de la escala local	Elementos de la escala global
 <p>a) Canal del Istmo de Tehuantepec: propuesta prioritaria del régimen porfiriano que marca un cambio de época</p>	 <p>e) Mapa mundial con las rutas marcadas de la conectividad global entre el Atlántico y el Pacífico por medio de Tehuantepec. Mapa de Pedro Larrea y Cordero 1904.</p>
 <p>b) Escudo antiguo del estado de Veracruz, una parte del proyecto interoceánico pasaba por su territorio</p>	 <p>f) Glifo prehispánico del Río Coatzacoalcos, una vía fluvial abierta a la navegación y conexiones con el Atlántico.</p>
 <p>c) Viñeta alusiva al estado de Oaxaca, otra parte del proyecto era por este territorio</p>	 <p>g) Glifo prehispánico de Tehuantepec como vía o estrecho que conecta ambos mares: Pacífico y Atlántico.</p>
 <p>d) Un barco arriba a Tehuantepec. Lo global llega a través de la vía marítima y conecta con lo local</p>	 <p>h) Tehuantepec con vista hacia el mar. Lo local conecta con lo global</p>

Figura 2. La perspectiva geográfica o espacial de la tarjeta postal. Fuente: Colección Primitivo Morales. Tarjetas postales 15/ Historia de México 103, 'núm. 011, 14 x 9 centímetros. Biblioteca Erik Larsen. Museo Nacional de San Carlos, Ciudad de México.

paso al estudio e interpretación. Esta ruta, indicada por Arias Serrano (2012, p. 25-26), se acompaña de una revisión documental. En este apartado presentamos los dos elementos principales que se identifican en la tarjeta postal del Istmo de Tehuantepec, nos referimos al espacio y al tiempo. El diseño y la técnica coordinan los elementos visuales para presentar a esta tarjeta postal como un tipo

de propaganda de una región geográfica. En este orden proponemos la aproximación interpretativa de esta postal a continuación.

La postal muestra que el ser humano con su acción constante a lo largo del tiempo configura el espacio, se liga con las variables geográficas del territorio y sus habitantes construyen vínculos con él (García Martínez, 2008, p. 28). El Istmo de

Tehuantepec, como un espacio de innovaciones y creaciones culturales, ha sido una región intervenida por las necesidades económicas y sociales de los pobladores, los viajeros, los comerciantes y las autoridades políticas. Lo que indica que la perspectiva espacial mantiene una relevancia de larga duración para impulsar distintos proyectos que, mencionados desde el siglo XVI, han surgido en cada época con una idea de entrelazamientos territoriales a diferentes escalas (Figura 2).

Hay cuatro elementos que atañen a la escala local y otro número igual para la escala global y se ordenan sobre un fondo que ocupa un mapa de Tehuantepec (Figura 2a). La simbología de Veracruz y Oaxaca configura la espacialidad local que posee en sus demarcaciones territoriales los ríos Coatzacoalcos y Tehuantepec (Figura 2b y c), el arribo de un barco representa la conectividad de los puertos con las rutas oceánicas (Figura 2d). En cuanto a la escala global, llama la atención en la parte central de la tarjeta, la inserción del mapa de Pedro Larrea y Cordero, de 1904, donde numerosas rutas de Europa y de Asia conectan el Atlántico y el Pacífico. El istmo figura como una zona de inversiones, de técnicas y de intercambios comerciales globales. Esto no es de menor valor, demostraba la culminación de un proyecto nacional (Figura 2e). El ferrocarril atravesaba territorios de remotos orígenes prehispánicos en las partes montañosas del sur y la llanura veracruzana (Figura 2f y 2g). En la postal se transmite la idea de la formación de la región de Tehuantepec con la integración y articulación, entre lo cercano y lo lejano, entre lo local y lo global (Figura 2h).

Por otra parte, hay en la postal una visión de la historia de “grandes personajes” o héroes que representan momentos coyunturales a través de proyectos o intereses, y una sucesión y orden cronológico. En el caso de Cristóbal Colón, su figura retoma el parteaguas de la exploración de los territorios americanos, es parte de una narrativa de la historia nacional pero que no participó en alguna iniciativa en torno a la zona istmeña (Figura 3a). En la época colonial, Hernán Cortés impulsa la primera propuesta del Istmo de Tehuantepec dirigiéndose a Carlos V (Figuras 3b y c), quien se interesa en un proyecto tanto por la conectividad fluvial con el río Coatzacoalcos, para un rápido

intercambio con tierra adentro y el Atlántico, como por la cercanía con la selva de Chimalapa y sus maderas, que facilitaron la instalación de un astillero en 1526 para la construcción de barcos (Machuca, 2021, p. 115).

Durante la segunda mitad del siglo XVI y a principios del XVII, desde el Atlántico a través de Coatzacoalcos y su río, circulaba artillería, cuerdas y anclas para los navíos, posteriormente llegaban a Tehuantepec por tierra adentro y finalmente a Acapulco por medio de embarcaciones. (Machuca, 2009, p.73), ya que los intereses de la Corona se enfocaron en este puerto y la ruta del Galeón de Manila. (Machuca, 2009, p. 68) En el caso del reinado de Felipe II (Figura 3d), en las *Relaciones geográficas* de 1580 se señaló el intercambio de mercancías entre Coatzacoalcos y Tehuantepec a través de una ruta por medio de carretas para reemplazar a los tamemes. (Machuca, 2009, p. 71) Con Carlos III y las reformas borbónicas (Figura 3e), el virrey Antonio de Bucareli, en 1773-1774, mandó a Agustín Crame y Miguel del Corral a estudiar la región. Ambos ingenieros señalaron que no había obstáculo alguno para realizar un paso entre los dos mares. Informado de esto, Alexander von Humboldt (Figura 3f) recomendó la ruta para el transporte de mercancías, ya que el recorrido Tehuantepec-Coatzacoalcos se hacía en diez días (Machuca, 2009, p. 88)

Del Colegio de Minería salieron varias docenas de ingenieros que se incorporaron al proyecto modernizador del Porfiriato. Tal fue el caso del ingeniero Manuel Fernández Leal (Figura 3g), quien participó en la comisión científica enviada, en 1871,³ por el gobierno federal para estudiar la posibilidad de establecer el canal interoceánico de Tehuantepec. Con el “*Informe sobre el reconocimiento del Istmo de Tehuantepec presentado al Gobierno Mexicano (1877)*”, ofrecía elementos geográficos para el análisis político y respondía a las necesidades del Estado. Fernández Leal indicaba la posición de puntos estratégicos, la necesidad de registrar las complejidades topográficas, así como fijar las coordenadas y alturas a lo largo del istmo. El proyecto

³ En 1870 había llegado la comisión estadounidense para realizar un estudio técnico del Istmo de Tehuantepec.

Evolución de la visión sobre Tehuantepec	Personaje(s) asociado(s) a cada época en la tarjeta postal
Siglo XV. América en la mirada europea, primeras exploraciones marítimas	 <p>a) Cristóbal Colón</p>
Siglos XVI-XVII. Proyecto de conectividad entre el Pacífico y el Atlántico a través del Istmo de Tehuantepec	   <p>b) Hernán Cortés c) Carlos V d) Felipe II</p>
Siglo XVIII. Expediciones científicas: observaciones, registros y mapas del Istmo de Tehuantepec	  <p>e) Carlos III f) Humboldt</p>
1871. La geografía dentro del proyecto modernizador porfiriano: escritura del “Informe sobre el Istmo de Tehuantepec”, con mapa.	 <p>g) Manuel Fernández Leal</p>
1899. Decreto presidencial por el que se acuerda la apertura de una ruta entre los dos grandes océanos con el contrato con la casa inglesa Pearson.	 <p>h) Porfirio Díaz</p>

Figura 3. La perspectiva temporal de la tarjeta postal. Fuente: Colección Primitivo Morales. Tarjetas postales 15/ Historia de México 103/ núm. 011, 14 x 9 centímetros. Biblioteca Erik Larsen. Museo Nacional de San Carlos, Ciudad de México.

fue relanzado en 1899, cuando el gobierno de Díaz efectuó un contrato con Weetman Pearson, un británico liberal que contaba con una red empresarial dedicada a las obras públicas y negocios privados (Garner, 2018, p. 306). La ventaja de Pearson fue que no sólo figuró como contratista, sino como socio del gobierno mexicano. El proyecto de Tehuantepec fue un parteaguas para las relaciones anglo-mexicanas. El contrato incluyó además del ferrocarril, la construcción y la habilitación de los puertos de Salina Cruz en el Pacífico y Coatzacoalcos en el Atlántico. (2018, p. 308)

En la “Carta formada para la apertura de un canal interoceánico” de los ingenieros Juan Pablo del Río y Ángel Carrillo Albornoz, de 1902, seña-

ron los trayectos posibles, la longitud del canal y la clase de terrenos. (Carrillo, 1901, p. 16) El estudio fue la base de un mapa realizado por Pedro Larrea y Cordero en 1904, incorporado a la postal. Los trabajos dieron paso a la inauguración del Ferrocarril del Istmo, en 1907, de ahí la hipótesis que la tarjeta postal proviene de este mismo año, con el fin poner en circulación un testimonio visual que situaba a Tehuantepec en el cambio de época y del panorama internacional, en el inicio del siglo XX, no es fortuito que la figura de Díaz ocupe el espacio superior de la postal, justo debajo del escudo nacional (Figura 3h) y al final de una genealogía de personajes de la geografía e historia globales con interés político o técnico sobre el istmo de Tehuantepec.

Palabras finales

¿Hay tarjetas postales que integran a la geografía e historia? La pieza presentada, de tamaño pequeño, 14 por 9 centímetros, se sitúa como un testigo visual alternativo en la compleja comprensión de las obras del ferrocarril del istmo de Tehuantepec en el final del gobierno de Porfirio Díaz. El diseño de la postal emplea el mapa y el retrato, en una curiosa representación más allá de fragmentaciones o fronteras estatales o nacionales. De acuerdo con el enfoque global de la geografía e historia, Tehuantepec surge como una unidad de análisis y de espacio interconectado. (Conrad, 2017, p.10) que no sólo significó un parteaguas en su época, ante la amplitud alcanzada por esta red técnica o territorial,⁴ sino también como una invitación a confiar, invertir e intercambiar con México como un país consolidado ante el mundo.

La tarjeta postal, finalmente, abre opciones para la aplicación de una pedagogía orientada a “educar la mirada” hacia esta documentación que, traída al tiempo presente desde los archivos, abre preguntas, ofrece nuevas formas de pensar y de buscar relaciones entre la geografía e historia, un vínculo entre un lenguaje visual y las palabras. Las postales inciden directamente en un tipo de alfabetización visual que requiere práctica y cierta corazonada para identificar un sentido geográfico en cada imagen, por ejemplo, lo cercano y lo lejano que hay en cada lugar representado. Las postales son una invitación a incorporar fuentes visuales, no sólo las escritas, para ampliar y enriquecer los modos de ver y saber.

María Fernanda Martínez Muñoz
Posgrado en Historia, UNAM

Héctor Mendoza Vargas
Instituto de Geografía, UNAM

AGRADECIMIENTO

A Dafne Galván Blanco, por las atenciones en la Biblioteca Erik Larsen, Museo Nacional de

San Carlos, de la Colonia Tabacalera, Ciudad de México.

REFERENCIAS

- Análisis del dictamen de la comisión de negocios de extranjeros del senado de los Estados Unidos sobre el negocio de Tehuantepec* (1852). Oaxaca.
- Aceves, R. (2005). La tarjeta postal ilustrada en México durante la época clásica (1896-1915). *Boletín Filatélico Guadalajara*, 8(17), 3-19.
- Arias Serrano, L. (2012). *Las fuentes para la historia del arte en la época contemporánea*. Ediciones del Serbal.
- Artes de México (2018). *La tarjeta postal*. Artes de México 48.
- Carrillo, A. (1901). *Informe que sobre el proyecto del canal interoceánico mexicano han formado los CC. Ángel M Carrillo de Alborno. Apartado Postal de la Empresa* (48)
- Conrad Garner, S. (2017). *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*. Editorial Planeta.
- Dictamen presentado al senado por su comisión especial de Tehuantepec* (1851). O’ Sullivan y Nolan impresores.
- Dussel, I. y Gutiérrez, D. (2006). *Educación la mirada. Políticas y pedagogía de la imagen*. Manantial, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- Fernández Tejedo, I. (1994). *Recuerdos de México. La tarjeta postal 1882-1930*. Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.
- Friederich López, M. (1993). *La industria en la Ciudad de México 1900-1910*. [Tesis de Licenciada en economía]. Facultad de Economía, UNAM.
- García Martínez, B. (2008). *Las regiones de México, brevariario geográfico e histórico*. El Colegio de México.
- Garner, P. (2018). Weetman Pearson y las relaciones anglo-mexicanas, 1889-1919 en *Diplomacia, negocios y política. Ensayos sobre la relación entre México y el Reino Unido en el siglo XIX*. (pp. 299-320). Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM.
- Kossov, B. (2014). *Lo efímero y lo perpetuo en la imagen fotográfica*. Cuadernos Arte 52. Cátedra.
- Machuca, L. (2021). El camino que atraviesa el Istmo de Tehuantepec: un proyecto de siglos. En *De caminos y puentes: ordenamiento territorial en la Nueva España* (pp.105-128) Instituto Mora.
- Machuca, L. (2009). Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros. En *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XX)*. (pp.63-94). Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

⁴ Hacia 1910, se alcanzaron casi los 20,000 kilómetros de líneas ferroviarias en México (Ortiz Hernán, 1987, p. 279)

- Matabuena Peláez, M. T. (2014). *Percepciones de México I a través de una colección de tarjetas postales*. Universidad Iberoamericana.
- Matabuena Peláez, M. T. (2015). *Percepciones de México II a través del uso de las tarjetas postales*. Universidad Iberoamericana.
- Mendoza Vargas, H. (2016). La tarjeta postal. *Investigaciones Geográficas*, (90), p. 1-2. <https://www.investigacionesgeograficas.unam.mx/index.php/rig/article/view/56664/50264>
- Ortiz Hernán, S. (1987). *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica* (tomo 1). Ferrocarriles Nacionales de México
- Schlögel, K. (2007). *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica*. Siruela.