



Acerca de

ANTECEDENTES DEL CORREDOR TRANSISTMICO, DESDE LA CONQUISTA HASTA EL PORFIRIATO

Comité Editorial | prospectiva@uv.mx

Humboldt destacó la situación geoestratégica del Istmo de Tehuantepec, desde ese momento, hubo la conciencia de que el país que tuviera el paso interoceánico sería el centro del comercio mundial.^{1, p.69}

Desde la conquista de México en el siglo XVI, surgió en los conquistadores la idea de determinar un sitio estratégico en el territorio colonizado que permitiera minimizar el tiempo de envío y costos de traslado de las mercancías entre los océanos Pacífico y Atlántico. La primera vez que surge la idea de un paso interoceánico es con el rey de España Carlos I y V de Alemania², quien en septiembre de 1513 ordena buscar cómo conectar los dos océanos, con la condición de que los estudios se debían realizar en las zonas que presentaran la característica de ser geográficamente estrechas. En este sentido decreta tres expediciones: a Darién (entre Colombia y Panamá), a donde envía a Vasco Núñez de Balboa; a Nicaragua, encargando a Pedro Arias de Ávila; y al Istmo de Tehuantepec, al que dirige a Hernán Cortés.³ Hernán Cortés informa que iniciaría la búsqueda para encontrar un río o ancón por donde pudieran cruzar los barcos, posteriormente reporta que no había forma de comunicar a los dos océanos, ya que no existía una conexión fluvial entre ellos y eso imposibilitaba su viabilidad.

En el siglo XVIII, a Carlos III le interesa el tema y a través del virrey de Bucareli volvió a insistir en encontrar un paso de comunicación; comisionando a los ingenieros Cramer y Corral para que analizaran esa posibilidad entre la barra de Coatzacoalcos y la rada de Tehuantepec. El ingeniero Cramer escribe al virrey diciéndole que “existe un valle transversal en el cual se podría abrir un canal de comunicación entre los dos océanos”.^{4, p. 8} Información que se constituye como un referente.

A principios del XIX, Alejandro de Humboldt,⁵ en su *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, analiza en su segundo capítulo la importancia de las comunicaciones entre las costas del Mar del Sur y las del océano Atlántico; y estudia las ventajas, oportunidades, obstáculos y facilidades que se pueden presentar. Patricia Galeana en su libro *El Tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio*, hace referencia a los nueve posibles pasos interoceánicos que marca Humboldt, estos son:

- 1) Del río de la Paz al río Columbia.
- 2) Del río del Norte al río Colorado.
- 3) Istmo de Tehuantepec: del río Chimalapa al río Coatzacoalcos.

- 4) Lago de Nicaragua al río San Juan.
- 5) Istmo de Panamá.
- 6) Bahía de Cupica al río Atrato.
- 7) Bahía de Choa al río Orinoco.
- 8) Del río Huallaga a Costa Gran Para.
- 9) Golfo de San Jorge al océano Atlántico.

Humboldt analizó cada uno y llegó a la conclusión que existían tres pasos con mayor viabilidad: Tehuantepec, Nicaragua y el Darién. Desde su punto de vista, el mejor lugar era el Istmo de Tehuantepec, y lo justifica: por tener la ventaja de ser el más septentrional, porque su construcción no necesitaría de esclusas ni galerías subterráneas, ni el uso de planos inclinados como el Istmo de Panamá, y además porque presenta el ancho menor (45 leguas entre el Pacífico y el Atlántico). Humboldt estuvo en nuestro país por primera vez en 1803. Cuatro años antes de la Constitución de 1857, Antonio López de Santa Anna decretó la creación del territorio federal del Istmo de Tehuantepec, con capital en Minatitlán, en esa época se habían establecido un grupo de norteamericanos en Puerto México (hoy Coatzacoalcos), quienes pensaron que el gobierno iniciaría la construcción de los puertos tanto en Puer-



to México como en la Ventosa (hoy Salina Cruz).

Humboldt es el primero en tener una visión del futuro del comercio mundial y le dio una importancia vital al paso interoceánico que comunicaría el comercio de China y Japón con Europa, a través del paso en América, subrayando: “el gobierno que abriere esta comunicación entre los dos océanos sería dueño de todo el comercio de peletería del mundo en este momento”.⁶ La utilización del canal dependería de la nación dueña del Istmo, y su construcción focalizaría el sistema mundial de comercio; bosquejaba que se tenía que decidir la construcción del canal entre Tehuantepec y el Darién.

El científico alemán Humboldt destacó también la situación geoestratégica privilegiada del Istmo de Tehuantepec, al que consideró el mejor sitio para hacer la conexión entre los dos océanos. Desde entonces, hubo la conciencia de que el país que tuviera el paso interoceánico sería el centro del comercio mundial. Por todo ello, el territorio mexicano, con forma de cuerno de la abundancia, era visto como un rico botín.

En el siglo XIX cuando se inicia su construcción en 1842, la noticia fue muy bien recibida a nivel internacional al representar un avance tecnológico y porque con su construcción ampliaba las posibilidades del comercio mundial. La naciente república mexicana causó a nivel internacional grandes expectativas, los ojos del mundo comercial estaban sobre el Istmo de Tehuantepec, ya que permitiría comunicar y acortar las distancias entre Europa, las nuevas naciones de América, China y Japón. Algunos autores de la época catalogan a esta nueva ruta como “el puente comercial del mundo”.⁷ En los inicios de la

Mapa I

Istmo de Tehuantepec y curso del Rio de Coatzacoalcos, 1774.



Fuente: <https://masdemx.com/2016/10/mapas-antiguos-mexico-historicos-estados-oaxaca-veracruz/?amp>



independencia, durante el siglo XIX y principios del XX, Inglaterra, Francia, Holanda, así como Estados Unidos se interesaron en esta alternativa, lo cual dio origen a que se entretijera toda una historia de intrigas diplomáticas e intereses económicos por su construcción, que generaron disputas nacionales e internacionales sobre la región, por la hegemonía comercial y su posicionamiento geopolítico.

De manera resumida, los principales acontecimientos registrados por la historia posterior a nuestra independencia y su relación con el paso interoceánico, son los siguientes:

Después de la independencia se inicia un periodo de cambios para consolidar el paso de una sociedad colonial a una nacional. El gobierno y ciertos grupos sociales analizaban cómo construir una nueva visión de país, y dentro de este contexto surge la idea de tener lazos comerciales con las naciones más importantes, a fin de comunicar a México con el resto del mundo y al interior del país, al igual que formar nuevos núcleos de población. Las alianzas comerciales que México realizó con los gobiernos de las potencias mundiales de la época causaron desacuerdos que generaron cinco intervenciones extranjeras en nuestro país entre 1829 y 1916: España (1829), Francia (1838 y 1862), Estados Unidos (1846 y 1914).⁸

Dentro de este periodo de intervenciones debemos de destacar los acuerdos firmados con Estados Unidos, como el de 1848 cuando se firman los tratados de Guadalupe Hidalgo para dar fin a la guerra. El gobierno tuvo que tomar la decisión de doblegarse frente a los norteamericanos con respecto a la pérdida de los estados del norte; cinco años después se firma el Tratado de límites entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América (Tratado de la Mesilla) de 1853, donde México no aceptó la cláusula sobre el Istmo de Tehuantepec que a la letra dice:

ARTÍCULO VIII⁹

Habiendo autorizado el Gobierno mejicano- en 5 de Febrero de 1853, la pronta - construcción de un camino de madera y de un ferrocarril en el istmo de Tehuantepec, para asegurar de una manera estable los beneficios de dicha vía de comunicación a las personas y mercancías de los ciudadanos de Méjico y de los Estados -Unidos, se estipula que ninguno de los dos gobiernos pondrá obstáculo alguno al tránsito de personas y mercancías de ambas naciones y que en ningún tiempo se impondrán cargas por el tránsito de personas y propiedades de ciudadanos de los Estados -Unidos mayores que las que se impongan a las personas y propiedades de otras naciones extranjeras; ni ningún interés en dicha vía de comunicación o en sus productos, se transferirá a un gobierno extranjero.

Los Estados-Unidos tendrán derecho de trasportar por el istmo por medio de sus agentes y en valijas cerradas, las malas de los Estados-Unidos que no han de distribuirse en la extensión de la línea de comunicación, y también los efectos del Gobierno de los Estados Unidos y sus ciudadanos que solo vayan de tránsito y no para distribuirse en el istmo, estarán libres de los derechos de aduana u otros, impuestos por el Gobierno mejicano. No se exigirá a las personas que atraviesen el istmo y no permanezcan en el país, pasaportes ni cartas de seguridad.

Cuando se concluya la construcción del ferro-carril, el Gobierno mejicano conviene en abrir un puerto de entrada, además del de, Veracruz, -en donde termina dicho ferro-carril en el Golfo de Méjico o cerca de ese punto.

Los dos gobiernos celebrarán un arreglo para el pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados-Unidos, que este gobierno tenga ocasión de enviar de una parte de su territorio a otra, situadas en lados opuestos del continente.

Habiendo convenido el Gobierno mejicano en proteger con todo su poder la construcción, conservación y seguridad de la obra, los Estados-Unidos de su parte podrán impartirle su protección siempre que fuere apoyado y arreglado al derecho de gentes.

Las autoridades de nuestro país actuaron en defensa de nuestra soberanía ante el contexto del Tratado de la Mesilla, pero Estados Unidos insistía en tener un paso por el Istmo de Tehuantepec porque para ellos era un asunto de vital importancia contar con una ruta rápida para la migración a California por la fiebre del oro, con el propósito de mejorar la integración de los estados recién adquiridos a México y fortalecer su política expansionista. Consiguieron varios permisos del gobierno de México entre 1850 y 1867 para enviar Comisiones Científicas al Istmo de Tehuantepec, que estudiaran las condiciones geográficas, de suelos, climas, delimitación territorial, y valuación del espacio y la propiedad territorial. Por su parte, Inglaterra eligió seguir una política comercial y financiera. Ingla-



terra y Estados Unidos siguieron rivalizando en el siglo XIX por estar al frente del mejor proyecto. Estudios técnicos, expediciones, compañías contratistas, todo ello aunado a las disputas diplomáticas, fueron los ingredientes de esa gran empresa en la que se convirtió la vía interoceánica.

Finalmente de los tres proyectos (Tehuantepec, Darién y Panamá) los únicos que se definieron fueron el ferrocarril de Tehuantepec y el Canal de Panamá. El Proyecto del Istmo de Tehuantepec quedó envuelto en la sospecha de que el gobierno de Estados Unidos trataba de aprovechar la rebelión Juchiteca para apropiarse del Istmo (años más tarde promovieron el movimiento separatista de Panamá). Para entonces, la disputa iba más allá del interés comercial: se trataba de una cuestión de honor y soberanía territorial.

Nuestro país no podía perder de vista la experiencia de Texas y la pérdida de los estados del norte, esto llevó al Congreso mexicano a analizar la concesión de Garay en 1852¹⁰ que el gobierno de López de Santa Anna le había otorgado en 1842, dándole el privilegio de abrir una vía de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec. Situación que despertó mucho interés porque los proyectos de Garay crearon una visión de abundancia de riqueza en la región que era una verdad a medias, ya que era una zona selvática exuberante por su biodiversidad, pero alejada de centros de población y sin vías de comunicación. En este contexto, prevaleció el criterio comercial para plantear la construcción de una vía de comunicación ístmica, pero Garay no cumplía con el convenio y pedía prórroga tras prórroga y —en trámite de una tercera— enajenó en 1846 la concesión y sus privilegios a una compañía inglesa (de los señores Schneider y

Cía.) y a la casa Manning y Mackintosh. La concesión se vio envuelta en una serie de intrigas, especulación, vicios y defectos legales, hasta que 1849 el gobierno de México recibió una nota de Manning, Mackintosh & Schneider en la que le informaban que Garay les había cedido la construcción de una vía de comunicación ístmica entre los dos océanos. La cámara de Diputados analizó el caso y declararon la nulidad del privilegio y nuestro país canceló definitivamente la concesión a Garay; dado que la consideraron clandestina y fraudulenta, se había hecho sin el consentimiento e incluso sin el conocimiento del gobierno mexicano.

Con la experiencia vivida por México y ante la postura de los Estados Unidos que había elaborado la doctrina “Destino Manifiesto”¹¹ en el que planteaba su interés por lograr extender su territorio por anexiones, compras, colonización, invasiones o “concesiones” y que a la postre convertirían en protectorados. Previendo esta situación, México lanzó una convocatoria a nacionales y extranjeros, para otorgar de nueva cuenta la concesión bajo diferentes condiciones: la ruta interoceánica tenía que servir al comercio de todos los países del mundo, mantener la neutralidad en caso de guerra, realizarse por una compañía nacional o mixta y, sobre todo, mantener la soberanía de la región. El proyecto debía consistir en la construcción de un puerto de altura en el lado del Golfo tan pronto como el ferrocarril estuviera en servicio.

Estados Unidos no cesaba en sus intentos por tener posesiones en el Istmo, prueba de ello es que en 1857 se forma la Compañía Oaxaqueña, ante notario público de Oaxaca, que es la fundadora de Ciudad Comonfort. El entonces gobernador de Oaxaca Benito Juárez fue uno de los testigos de esta acta, hecho insólito ya que Juárez conocía el riesgo que implicaba dejarles asentarse en nuestro territorio a los estadounidenses; por ejemplo, en 1851 calificó como un agravio a la Nación el desembarco de ellos en las costas de Tehuantepec.

En los primeros días de septiembre de 1857 el presidente Comonfort firma un decreto para la fundación de Ciudad Comonfort y además autoriza la venta de lotes en el litoral a ciudadanos norteamericanos, con ello, se logró el objetivo que se habían trazado durante diez años e iniciaron la construcción de un camino carretero entre Coatzacoalcos y La Ventosa. La compañía inició con viajes de Nueva Orleans a San Francisco, a través del Istmo de Tehuantepec, los vapores salían de Nueva Orleans a Minatitlán y después a Súchil, que era un campamento situado en la ribera del río Coatzacoalcos; ahí iniciaban una travesía por la selva hasta llegar a La Ventosa, los hombres a caballo y las mujeres sentadas en sillas, sujetas a las espaldas de los cargadores indios, al llegar a las costas del Pacífico se embarcaban de nuevo hacia San Francisco.

Los asuntos diplomáticos y comerciales con los norteamericanos continuaron porque éstos insistían en comprar a cualquier precio la franja del Istmo, lo que culminó con la firma del Tratado MacLane-Ocampo en diciembre de 1859. México confería a Estados Unidos el derecho de tránsito a través de la frontera norte de México y del Istmo de Tehuantepec, el derecho de emplear fuerzas militares para la seguridad y protección de personas y propiedades, pasando por cualquier parte de la zona a cambio de cuatro millones de dólares, de los cuales dos serían retenidos para pagar las reclamaciones de ciudadanos nor-



teamericanos contra el gobierno de México. El tratado reflejaba la política expansionista de Estados Unidos pero el congreso americano vetó este tratado con base en dos puntos que se debatieron; un grupo argumentó que el libre paso contradecía a la política proteccionista de su país y los representantes de los estados del norte no llegaron a un acuerdo con los del sur sobre la forma de integración de Oaxaca y Veracruz a la Unión Americana. Los estados del norte los querían libres y los del sur esclavos, por otra parte surgieron desavenencias entre los unionistas y confederados que desataron la Guerra de Secesión y ante ello el Senado de Estados Unidos enterró el tratado.

Siete años después, en 1869, se inaugura el Canal de Suez con gran éxito, que pone nuevamente en la palestra de discusión internacional la importancia de contar con una ruta interoceánica por alguno de los istmos de América. Las miradas de las naciones poderosas se enfocan a México pues como país estaba en una etapa de pacificación después de la intervención francesa, se había restaurado la república y se gestaba la conciencia nacionalista. Los norteamericanos volvieron a investigar la región del Istmo de Tehuantepec y concluyeron que la región era estratégicamente la mejor opción, poseía la distancia más corta para unir el Pacífico con el Atlántico, ponían como ventajas el clima saludable y las buenas condiciones de navegación. Además, llegó una expedición al mando del almirante W. Shufeldt que tenía la misión de encontrar la ruta más adecuada para la construcción del canal interoceánico. Ese informe refleja la idea que tenían los círculos oficiales de Estados Unidos sobre el Golfo de México como “mediterráneo interior”, y la trascendencia de la obra de comunicación marítima en función de su desarrollo económico, como puede verse en este fragmento: “Un canal a través del Istmo de Tehuantepec, es una prolongación del río Mississippi hacia el océano Pacífico. Convierte al Golfo de México en un lago interamericano”.¹²

El Istmo de Tehuantepec estuvo siempre en observación y en la mira de varios países como Inglaterra, Francia y Estados Unidos, ¿qué era lo que despertaba tanto interés? Su posición geoestratégica y los costos de transporte y la ampliación del comercio mundial. Con todas estas características se lleva el proyecto al Congreso Internacional para la Comunicación Interoceánica en América, convocado por Ferdinand de Lesseps, constructor del canal de Suez, se presentaron varios proyectos tanto para el Istmo de Tehuantepec como para el de Panamá, pero Lesseps concluyó: ¡O se construye un canal por Panamá al nivel del mar, o nada!¹³ El proyecto del ingeniero Eads (constructor del puente sobre el río Misisipi, el llamado puente Eads) para construir una vía férrea para transportar barcos de un océano a otro no fue bien acogido en París, por lo cual presentó ante la Cámara de Comercio de California su proyecto para construir ahora un ferrocarril de doce vías para transportar buques a través del Istmo de Tehuantepec, el proyecto fue bien recibido y se decía que su alcance era mayor ya que mientras el canal de Suez reducía las distancias entre Inglaterra y China, éstas no eran comparables con las grandes distancias que disminuiría el paso por Tehuantepec.¹⁴ Sus defensores argumentaron que se podía construir con la mitad de la inversión del canal de Panamá y que el costo y el tiempo de transporte serían de la mitad.

En los inicios del régimen de Porfirio Díaz (1877) ya existía una carretera que comunicaba Coatzacoalcos con Salina Cruz, pero no se podría considerar como una vía rápida

como la que se requería para transportar las mercancías hacia y desde la Unión Americana, ante ello el Congreso americano le propuso al gobierno mexicano la construcción de la vía interoceánica, que por una parte lograba que Estados Unidos contara con un paso rápido interoceánico, y para México representaba un signo de modernidad y progreso. El proyecto contaba con el apoyo de Matías Romero, José Yves Limantour y del propio Porfirio Díaz. Fue hasta los últimos 25 años del siglo XIX cuando se materializó el proyecto de comunicación interoceánico, bajo el auspicio y control de México. El Congreso mexicano siempre estuvo pendiente de la conservación de la neutralidad del paso transístmico y sobre todo de conservar la soberanía del territorio.

La construcción del tren transístmico se realizó entre 1878 a 1907, casi tres décadas de proyectos y construcción, decisiones de asignación que fueron sucediendo en este orden cronológico.¹⁵ . pág. 15

1. En 1878 la compañía americana formada por Eduardo Learned propuso hacerse cargo de la empresa de construcción del ferrocarril. Esta fue la primera compañía que logró instalar algún tramo de vía. Durante el periodo de 1880-1882 instalaron 35 Km. de los 63 Km. que inicialmente se habían pactado; la compañía atribuyó este retraso a la dificultad que planteaba el clima y a la carencia de fuerza de trabajo. Después de varias prórrogas concedidas, se rescindió el contrato en agosto de 1882.
2. Posteriormente, la concesión fue dada a Delfín Sánchez quién construyó 73 Km. más de vía. En 1888, se habían alcanzado los 108 Km.



que comprendían del número 36 al 46 en el norte y del 1 al 64 en el sur, pero tampoco pudo terminar la línea.

3. Los siguientes concesionarios fueron el norteamericano Edward MacMurdo y el mexicano Salvador Malo. Estos concesionarios construyeron 73 Km. en la sección sur hasta 1893, con estos sumaban 251 Km., restando por construirse 59 más. Sin embargo, el contrato se rescindió el 13 de febrero de 1892 por falta de fondos de los empresarios.
4. En 1892, el gobierno puso bajo su mando la conservación y explotación de la vía terminada, pero no en materia de construcción, haciéndose cargo de la administración y control de la línea, material rodante y edificios, por lo menos mientras se encontraba quién terminara el tramo faltante.
5. Finalmente fue el ingeniero Chandos Stanhope quien fue asignado encargado de la conclusión, la conservación y explotación de lo construido y la erección del muelle de fierro de Salina Cruz. Con esta designación inició el impulso decidido por parte del gobierno para concluir definitivamente la vía.
6. El 11 de septiembre de 1894 partió el primer tren. El recorrido inició en Coatzacoalcos a las 6:03 de la mañana y concluyó en Salina Cruz a las 4:23 de la tarde, haciendo un viaje de 10 horas 20 minutos.

Al inaugurarse el ferrocarril en 1894, la administración se dio cuenta de que el tren no reunía los requisitos para el tráfico interoceánico y que los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos no contaban con instalaciones ni tenían el fondo requerido para recibir a los barcos de gran calado. Sólo con el apoyo del presidente Porfirio Díaz y el gobernador Romero fue posible que se hicieran las adecuaciones que se requerían. Limantour propuso que se debía romper el monopolio americano de los ferrocarriles en México y propuso ofrecer la concesión del ferrocarril de Tehuantepec a la firma inglesa S. Pearson & Son Ltd., propiedad de Weetman D. Pearson, el contrato contenía la construcción de los dos puertos, la renovación de la vías férreas, el tendido de telégrafo bajo el control y participación del gobierno de México. La casa Pearson propuso algunos ajustes como en el caso de Salina Cruz que tenía problemas en la carga y descarga, plantearon la para México y declaraba que iniciaría la construcción de una segunda vía de ferrocarril.

Los primeros seis años fueron de gran éxito para el ferrocarril de Tehuantepec, pero en 1914 cuando pasó el primer barco por el canal de Panamá se redujo su transporte en una tercera parte y para el siguiente año bajo en un 77%. En el aspecto comercial debemos recordar que el principal usuario del canal interoceánico era Estados Unidos, pero no estaban de acuerdo que la compañía que manejaba los puertos y el ferrocarril interoceánico en México fuera una compañía Inglesa, y prefirieron utilizar el canal de Panamá.

Al mismo tiempo, México cruzaba por una revolución, hecho que también contribuyó al descenso del transporte de carga vía Tehuantepec, el ferrocarril se utilizó como traslado de las tropas de Carranza y para transportar el petróleo que requerían los barcos que hacían escala en Salina Cruz. Poco a poco la actividad portuaria y del ferrocarril fue agotán-

la construcción de un nuevo muelle de fierro y la construcción de un dique seco y un proyecto urbanístico para Salina Cruz alejado de la playa y en terrenos más elevados. En Coatzacoalcos, la transformación fue fundamental. Por una parte Minatitlán, capital del Istmo, estaba en crisis por la baja de la actividad forestal y Coatzacoalcos ya no era sólo una pequeña aldea de pescadores. En 1881 se separan de Minatitlán las congregaciones de Coatzacoalcos y Tonalá para formar el nuevo municipio de Coatzacoalcos. La aduana marítima y el puerto de altura se trasladaron a este puerto, a partir de este hecho Coatzacoalcos y Salina Cruz se convirtieron en polos de atracción de fuertes contingentes de población.

Finalmente, el 23 de enero de 1907 se inauguró el Ferrocarril de Tehuantepec, con una longitud de 310 Km. los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz y el dique seco de concreto. En Coatzacoalcos o Puerto México, se construyó un gran depósito de acero que almacenaba 1,500,000 galones que provenían de la refinería de Pearson en Minatitlán, con el cual se abastecía al nuevo ferrocarril. Este fue el primer tren movido por petróleo, en vez de carbón, como siempre habían funcionado en Europa o Estados Unidos.

La actividad ferroviaria y marítima creció hasta recibir a 96 barcos en 1907 y diariamente transitaban entre los dos puertos ocho trenes en cada dirección, las esperanzas de México estaban puestas en el canal interoceánico de Tehuantepec, para entonces el canal de Panamá ya estaba en plena construcción. Al respecto, el Sr. Pearson pensaba que el canal de Panamá no representaba ninguna competencia



dose hasta que en 1917 Carranza decidió liquidar a la compañía inglesa; lo que significó el abandono de los puertos, la migración de los trabajadores a Veracruz y el fin del sueño de una ruta interoceánica por Tehuantepec.

Referencias

- 1 GALEANA, P. *El Tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio*. México: UNAM/ Porrúa, 2006. ISBN 970-07-5871-0.
2. BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES. La Monarquía Hispánica. [Consulta: 27 de abril de 2020]. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/bib/historia/monarquia/carlosI.shtml>
- 3 La primera vez que se plantea la posibilidad de generar comunicación entre Tehuantepec y Coatzacoalcos con la finalidad de poder transportar mercancía diversa a España está escrito en la cuarta carta de relación de Hernán Cortes. 500 años de México en documentos [en línea] [consulta: 28 de febrero de 2020]. Disponible en: http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1520_277/Segunda_Carta_de_Relaci_n_de_Hern_n_Cort_s_459.shtml y http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1524_274/Cuarta_Carta_de_Relaci_n_de_Hern_n_Cort_s_454.shtml
- 4 GALEANA PATRICIA, ref.1.
- 5 DE HUMBOLDT, A. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España* [PDF en línea]. México: Porrúa, 1973 [consulta: 2 de marzo de 2020]. Disponible en: http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080012467_C/1080012467_TI/1080012467_MA.PDF
- 6 GALEANA, P., ref.1.
- 7 REINA AOYAMA, L. Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, México: “El puente comercial del mundo”. Siglo XIX. VII *Congreso de Historia Ferroviaria* [en línea]. Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria [consulta: 2 de marzo de 2020]. Disponible en: http://www.asihf.org/comunicaciones/REINA_Leticia.pdf
- 8 LARA HERNÁNDEZ, A. Cronología de las intervenciones extranjeras en México [en línea] [consulta: 3 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://es.slideshare.net/ArmandoLaraHernandez/cronologa-de-las-intervenciones-extranjeras-en-mxico>
- 9 Tratado de límites entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América [en línea] [consulta: 4 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/EUA-LIMITES.pdf>
- 10 BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, C. Proyectos de comunicación por el Istmo de Tehuantepec 1842-1860 [en línea] [consulta: 5 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/1574/199283P199.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- 11 ECURED. Doctrina del destino manifiesto [en línea] [consulta: 6 de marzo de 2020]. Disponible en: https://www.ecured.cu/Doctrina_del_Destino_Manifiesto
- 12 RUIZ CERVANTES, F. J. Proyecto de construcción de un canal de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec en 1871, en *Cortamortaja* [en línea] [consulta: 11 de marzo de 2020]. Disponible en: <http://cortamortaja.com.mx/arte-cultura-istmo/cultura-istmo/9705-proyecto-de-construccion-de-un-canal-de-comunicacion-interoceanica-por-el-istmo-de-tehuantepec-en-1871>
- 13 REINA AOYAMA, LETICIA MAYOLA ref.6, pág. 11
- 14 *Ibidem*
- 15 REINA AOYAMA, L. ref.6.