

# Los istmos centroamericanos: Nicaragua, Panamá y Tehuantepec

LETICIA REINA\*

La intervención armada de Estados Unidos de Norteamérica a la República de Panamá en 1989 y las constantes agresiones y "vigilancia" que ejerce nuestro vecino en la vida interna de diferentes países de Centroamérica, nos invitan a reconstruir la historia de los "istmos centroamericanos". En particular, resulta interesante la del Istmo de Tehuantepec, porque esta región no ha estado bajo el dominio de ninguna nación extranjera, pero en los últimos años han empezado a llegar capitales japoneses y tienen fuertes intereses en obtener la concesión para construir una carretera transístmica en esta zona que además de ser petrolera tiene una gran capacidad de desarrollo y muchos conflictos sociales. Éstos son tan sólo algunos elementos que justifican desempolvar el pasado, para recordar el ancestral y persistente juego de intereses internacionales que ha habido en esta parte del continente Americano.

Nicaragua, Panamá y Tehuantepec constituyen las regiones más estrechas del continente Americano, lo cual las ha convertido en lugares codiciados por las grandes potencias del siglo pasado. Estados Unidos, Inglaterra y Francia deseaban construir un paso transístmico entre los océanos Atlántico y Pacífico, que acortara las distancias comerciales entre Oriente y Occidente. De tal suerte, que las "cinturas" de América fueron incluidas en el mismo paquete de estudios técnicos, negociaciones, intriga y corrupción, por parte de los países que se disputaban la hegemonía comercial y política del mundo.

\* Dirección de Estudios Históricos, INAH.

El expansionismo implacable de Estados Unidos, la competencia europea y norteamericana por ganar mercados en el nivel mundial y, finalmente, el colonialismo persistente de estas potencias, fueron factores para que estos países fijaran sus miradas sobre las regiones centroamericanas llamadas por ellos "istmos centroamericanos", sobre las cuales se empeñaron en obtener posesión, o por lo menos, concesiones de paso en algunos de estos puntos. La finalidad era abrir un canal que acortara las distancias entre las rutas comerciales. Esta nueva vía evitaría dar la vuelta a todo Sudamérica y pasar por Cabo de Hornos o por el Estrecho de Magallanes, como siempre se había hecho hasta mediados del siglo pasado.

Estados Unidos de Norteamérica tuvo fuertes y diversos intereses en este asunto. Durante la primera mitad del siglo pasado, deseaba comunicar sus puertos de la costa este con los nuevos puertos de la costa oeste, que se desarrollaban cada vez más con el descubrimiento del oro en California. Si lograba construir un paso transístmico, la marina mercante de Estados Unidos se ahorraría 11 174 km, equivalentes a 40 días de viaje, aproximadamente. Más tarde, le resultó fundamental tener vías de acceso más rápidas sobre ambas costas de América para ganar los espacios comerciales que tenía Inglaterra. Cuando se hizo un paso interoceánico (1850) y empezó a conquistar los mercados de la mayoría de los países americanos, su deseo de expansión se convirtió en una obsesión de carácter estratégico-militar. Y hacia finales de siglo, cuando el país del norte equiparó su fuerza económico-productiva y su potencial bélico al de su "madre patria", la lucha contra los países europeos por controlar alguna ruta entre los dos océanos tomó un carácter político y de interés por dominar y ejercer influencia sobre todo el continente.

Francia e Inglaterra, por su parte, también deseaban tener una ruta más corta y directa entre los puertos europeos y los de China, Japón y Australia, pero no practicaron una política tan agresiva como la de Estados Unidos: primero vendieron sus posesiones continentales, después poco a poco perdieron los mercados de América y por último, en el umbral del siglo xx, casi había desaparecido por completo su dominio sobre la región. En cambio, la nueva sociedad norteamericana y sus gobernantes llevaron a la práctica sus intereses expansionistas, al tiempo que iban construyendo, desde principios del siglo pasado, un muro de contención frente a Europa.

No sólo estaban orgullosos de su sistema político, el cual deseaban extender a otros países de América, sino que en 1823, ante los intentos de España por recuperar sus colonias en América, el presidente norteamericano lanza la Doctrina Monroe.<sup>1</sup> En ella se advierte a las potencias europeas que cualquier agresión o intervención contra alguna nación americana será vista como una demostración de sentimientos poco amistosos hacia Estados Unidos. El complemento perfecto y la justificación expansionista de esta nación fue el Destino Manifiesto.<sup>2</sup>

El mundo decimonónico construyó grandes líneas de ferrocarril y canales sobre el nivel del mar para alcanzar nuevos puertos. La tecnología de la época permitió imaginar proyectos hasta entonces increíbles sobre "los istmos centroamericanos", tales como canales con esclusas, vías férreas para transportar barcos de uno a otro océano y hasta túneles.

De la década de los veinte del siglo pasado, datan los proyectos más tempranos de los gobiernos independientes de México, Nicaragua y Colombia para construir una vía interoceánica en las partes más estrechas del continente Americano. Los conflictos políticos internos y el desinterés por parte de los concesionarios particulares que nunca hicieron nada, desvanecieron la posibilidad de abrir una vía transístmica controlada por los propios países, sin el peligro de perder la soberanía.

En la década de los treinta y cuarenta del siglo XIX, las relaciones comerciales se desarrollaron mucho en el nivel mundial, y es entonces cuando los países expansionistas comenzaron a competir entre sí por obtener concesiones de paso, por parte de los gobiernos de los países en donde se encontraban los llamados "istmos centroamericanos". Los países interesados, como Inglaterra, Francia, Holanda y Estados Unidos, empezaron a enviar comisiones de ingenieros para hacer estudios y recorridos por las partes más estrechas del continente Americano, que permitieran determinar qué sitio era el más viable para el proyecto: Nicaragua, Panamá o el Istmo de Tehuantepec. De acuerdo con las circunstancias histó-

<sup>1</sup> Henry Steele Commager, *Documentos básicos de la historia de los Estados Unidos de América*, Washington, USIS, s.f., pp. 23-44.

<sup>2</sup> *Ibid.* El Destino Manifiesto fue promulgado por John L. Sullivan, quien declaraba que EUA debido a su sistema político y a su superioridad económica estaba llamado a convertirse en un país enorme y con gran territorio, para lo cual se anexaría toda la parte que iba desde el océano Atlántico hasta el Pacífico. Al impulso de esta doctrina, EUA se anexaría Texas (1845), Oregón (1846), Nuevo México y Alta California (1848).

ricas, cada uno de los países poderosos tenía zonas de influencia en América, determinadas por agresiones militares, relaciones comerciales y de dominio. De tal suerte que los proyectos de construcción de las vías transistmicas se realizaron de manera total o parcial, en uno u otro país, más por circunstancias políticas y financieras que por razones tecnológicas.

## Nicaragua

Desde el siglo xvii, Nicaragua había tenido muchos problemas con los filibusteros ingleses, y a partir de 1821, Gran Bretaña empezó a sustituir el poder español y llegó a dominar la costa atlántica de Nicaragua, controlando el comercio y la explotación de recursos naturales. Más tarde, en 1848, mientras Estados Unidos invadía México, el gobierno inglés se apoderó de varias regiones de Nicaragua: del puerto de San Juan del Norte (Greytown), del territorio de la Mosquitia, de Roatán y de la Isla del Tigre, con el fin de contener el expansionismo de su antigua colonia.

Ante los ojos de los norteamericanos la ocupación de este puerto era una evidente violación de la Doctrina Monroe, y fue causa de largas negociaciones diplomáticas que terminaron de manera temporal en 1850 con la firma del Tratado Clayton-Bulwer. Comprometíanse en él ambas potencias a unirse para construir un canal a través de Nicaragua, sobre el cual ninguno de los dos ejercería control exclusivo, y más todavía, ni Estados Unidos ni Gran Bretaña asumirían ni tampoco ejercerían dominio sobre ninguna parte de la América Central.<sup>3</sup>

Pero los ingleses interpretaron que no debían abandonar ninguna de sus antiguas posesiones y permanecieron con sus territorios ocupados.

Desde que Nicaragua se independizó, vivió una serie de luchas interoligárquicas, en medio de las cuales los liberales pidieron apoyo a mercenarios yankis. De esta manera, se incrementaron las ambiciones de aventureros y poderosos empresarios como William Walker, quien soñaba con gobernar y poblar tierras sureñas. Antes de llegar a la presidencia, sacó provecho de la situación y consiguió, en 1849, la concesión para fundar la Compañía Accesoría del

<sup>3</sup> Carmen Collado, 1989, p. 58.

Tránsito: por medio de las vías fluvial y lacustre, transportaba pasajeros desde San Juan del Norte (puerto en la costa atlántica) hasta San Juan del Sur (puerto en la costa pacífica).

Pronto comenzó la lucha entre los inversionistas norteamericanos por monopolizar la "ruta del tránsito" (como ellos mismos le llamaron). El traslado de personas y mercancías a través de Nicaragua era un buen negocio, pues el tráfico cada día se intensificaba más con todos los aventureros y viajeros que deseaban ir a California en busca de oro. A raíz de este fenómeno se pobló la costa del Pacífico, se desarrolló la agricultura y el comercio, y muchos negocios fueron establecidos.

Asimismo, se desataron intrigas y pugnas entre filibusteros ingleses y norteamericanos por dominar la región y estos últimos utilizaron a Costa Rica para que hiciera la guerra a Nicaragua e intentara quedarse con parte del territorio. Esta situación, unida a la construcción del ferrocarril en Panamá por parte de los franceses, provocó el fracaso de la Compañía Accesorio del Tránsito, ya que se hizo intransitable e incosteable el paso interoceánico por el río de San Juan del Norte.<sup>4</sup> De tal suerte que, durante algunas décadas, la atención de Francia, Inglaterra y Estados Unidos se centró en Panamá y Tehuantepec al tiempo que conservadores y liberales se disputaban la hegemonía del país.

Años más tarde, el 20 de febrero de 1889, Nicaragua otorgó una nueva concesión, bajo un acto de Congreso, a la Maritime Canal Company of Nicaragua, compañía de capital norteamericano. Ocho meses duraron los estudios de reconocimiento del terreno para determinar la ruta del canal, la edificación de los puertos y las esclusas. Los peritajes determinaron hacer un canal de 105.2 km, de los cuales debían excavarse 16.6 y los otros 88.6 serían de "libre navegación" sobre el Lago Nicaragua, al cual se le construirían tres esclusas.

El jefe de los ingenieros era A. G. Menocal, quien estimó el costo del canal, con todos sus servicios, y los puertos de ambos océanos en 65 084 176 dólares. Diversos ingenieros prominentes hicieron otros presupuestos más altos que variaban mucho de la cifra anterior. La comisión del Senado para los Estados aceptó

<sup>4</sup> Horacio Cabezas Carcache, 1980, pp. 1-23. Véase también la selección de materiales sobre Nicaragua que aparecen en *Nicaragua. Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe*, 1989.

llevar adelante la obra con el presupuesto de 100 millones de dólares.<sup>5</sup>

A fines de ese año, se inició la reconstrucción del puerto de Greytown, en San Juan del Norte. Ésta incluyó el levantamiento, en el océano, de un rompeolas de 304 m, relleno de roca y concreto de cemento hidráulico. Asimismo, se drenó un canal natural de 3 m hasta 4.5 m; se edificaron oficinas, hospitales y almacenes cerca de San Juan, al igual que muelles de carga y tiendas de maquinaria. Los establecimientos más importantes quedaron comunicados por tranvía y por líneas de telégrafo y teléfono.

Los trabajos de infraestructura para la obra principal exigieron que se abriera un claro de 142.6 m de ancho en la selva, desde Greytown hasta 6.2 km tierra adentro. También se desforestaron 5.5 km en el oeste del Lago Nicaragua. El ferrocarril fue equipado con cuatro locomotoras y quince carros para apoyar la construcción del canal, y la vía férrea alcanzó una extensión de 7.4 km. Uno de los proyectos más difíciles fue la ejecución de la carretera, la cual tuvo que atravesar un pantano (que fue relleno con troncos) de 3.7 km.

Las condiciones de trabajo fueron terribles y las tareas desempeñadas correspondían con la nacionalidad de los trabajadores: los puestos administrativos, las actividades de ingeniería y los altos mandos en general eran desempeñados por ciudadanos norteamericanos; los trabajos poco calificados, más pesados y por supuesto mal remunerados, eran realizados por indígenas centroamericanos o negros traídos de Jamaica.

Después de cinco años de cuantiosas pérdidas humanas y monetarias, el Senado norteamericano ordenó un balance y una inspección de las obras realizadas. La conclusión fue que debía modificarse la ruta y hacer más ancho y profundo el canal para posibilitar el paso de los barcos de guerra.<sup>6</sup>

En la década de los cuarenta del siglo pasado, el doctor Marcus Whitman conquistó el territorio de Oregón y después de discutir con los ingleses, éste se incorporó a la Unión Americana. En aquellos años no existía ningún tipo de comercio en la costa del

<sup>5</sup> National Archives (en adelante NA), US Congress, Senate Committee en Foreign Relations, Senate Executive Documents, *General A. W. Greely Report*, Chief Signal Office, United States Army, 54th Congress, 1st Session, Document núm. 34, 1896.

<sup>6</sup> *Ibid.*

Pacífico, pero cuatro décadas más tarde Oregón se convirtió en un “pequeño gigante” que desarrolló un intenso comercio con Gran Bretaña, Francia, Alemania, Bélgica, Cuba, Brasil y, por supuesto, con China y Japón.

Así las cosas, en 1894 los oregonenses se sintieron con el derecho de exponer ante el Congreso norteamericano que querían, necesitaban y debían tener el Istmo de Nicaragua. Argumentaron que el interés por obtener el canal no sólo era asunto de ellos, sino de la costa del Pacífico, de todo el país y de todas las naciones civilizadas del mundo que tenían intereses comerciales.<sup>7</sup>

A pesar de la presión que ejerció el representante de Oregón en el Congreso, el proyecto se suspendió. La razón no sólo se debió a lo obsoleto que resultó la parte de canal construido, sino a los síntomas de autonomía y demanda de soberanía por parte de Nicaragua, por lo cual el gobierno nicaragüense clausuró la posibilidad de abrir un canal en su territorio.

De todas formas, quedó una buena infraestructura que los norteamericanos aprovecharon a principios del presente siglo, cuando convirtieron a Nicaragua en una “República Bananera”, situación que sólo se terminó con la revolución.

En 1990, las fuerzas progresistas optaron por la vía democrática a cambio de ponerle fin al bloqueo económico impuesto por Estados Unidos, y sobre todo para restablecer la paz social. Sin embargo, no se ha logrado aún la estabilidad económica y social tan deseada. La esperanza del refuerzo económico por parte de Estados Unidos no ha llegado: quizá le interesa capitalizar en un futuro próximo la desestabilización del país.

## Panamá

Para Estados Unidos, el paso por Panamá para construir un canal constituía el proyecto menos viable. La mayoría de los informes de recorridos e investigaciones en la región —solicitados por la Casa Blanca— eran desalentadores por razones climáticas y porque la ruta por Panamá representaba un camino más largo para unir los puertos norteamericanos; en cambio Nicaragua y Tehuan-

<sup>7</sup> “Demand for the Nicaragua Canal”, en *The National Geographic Magazine*, January 1894 to May 1895, pp. 281-282.

tepec estaban más cerca de su territorio. Por su parte, Europa prefería la construcción de un canal en Panamá porque constituía la vía más directa hacia Oriente. Por ello, países como Inglaterra y Francia hicieron recorridos y gestiones diplomáticas para abrir uno.

Sin embargo, como las condiciones políticas de la región eran las mejores para llevar a cabo tal tarea, los norteamericanos nunca perdieron de vista este punto geográfico. De esta manera, el pueblo panameño se pasó el siglo XIX luchando por su autonomía con respecto a Colombia, en medio de pugnas interoligárquicas, fagocitosis de las grandes potencias y tratados "diplomáticos" que en la práctica no beneficiaron a Panamá.

Mientras este territorio no lograra su independencia definitiva de Colombia, las potencias seguirían negociando acuerdos diplomáticos con el gobierno de este país. En 1838 Francia había obtenido una concesión del gobierno de la República de Colombia para construir una vía de comunicación por el Darién. Holanda también tenía interés en esta región, pero ambos países se retiraron durante algunas décadas debido a la agresividad del "Destino Manifiesto" lanzado por Estados Unidos.

Por medio del Tratado Malarino-Bidlack (1846-1848), firmado entre Colombia y Estados Unidos, los norteamericanos obtuvieron el derecho de tránsito por Panamá: el gobierno conservador neogranadino pensó que conservaría su soberanía. Entre 1850 y 1855, la Panama Railroad Company construyó el Ferrocarril Transístmico con capitales neoyorquinos. En mayo de 1850 se comenzó este proyecto bajo la dirección del ingeniero Totten, quien había hecho recorridos por el istmo y sabía que no se trataba de "la gran obra". Pero lo que nunca se imaginó fue el trabajo que significaba limpiar la selva para trazar la vía y trabajar en un clima tan caluroso, con fiebre palúdica y tifoidea. La población china contratada no resistía las condiciones del trabajo, y a fines de 1851 apenas si llegaba a 10 km la vía hasta Gatún.

A pesar de la desesperada demanda de los buscadores de oro de California, los 75 km de vía férrea se terminaron hasta 1855. Los costos fueron muy altos y la Compañía quedó sin recursos, pero muy pronto se recuperó por las altas tarifas que cobraba y la gran cantidad de pasajeros y mercancías que transitaban por el istmo. Para los pasajeros de primera, el costo era de 25 dólares de oro y para los de segunda clase, de diez. El transporte de carbón se cobraba a 5 dólares la tonelada. Al terminarse el ferrocarril quedó

desempleada mucha población proveniente de Las Antillas, a raíz de lo cual se desencadenaron numerosos problemas sociales y políticos.

Por otra parte, por ahí transitaban muchos aventureros norteamericanos que se dirigían a Nicaragua para engrosar las fuerzas de William Walker, quien deseaba anexar Nicaragua a Estados Unidos. En 1856 hubo un enfrentamiento entre estos norteamericanos y la población antillana. Estados Unidos utilizó el tratado para invadir militarmente a Panamá y como consecuencia pretendía crear una zona americana a cada lado del Ferrocarril Transístmico, tal como lo hicieron después con la "Zona del Canal".<sup>8</sup>

Diez años fueron de esplendor hasta que se construyó la gran línea transcontinental que permitió comunicar rápidamente los dos litorales del para entonces gran territorio de la Unión Americana. La concesión era de 49 años, pero a los 20 dejó de ser un negocio espectacular porque Colombia empezó a cobrar sus dividendos por la concesión.<sup>9</sup>

En 1867, el Congreso norteamericano formó la Isthmian Canal Commission para realizar nuevas expediciones en los istmos y poder determinar la ruta del canal. Mientras los grupos de estudio recorrían los "istmos americanos" para determinar cuál era el proyecto más viable, el gobierno americano hacía lo imposible por deshacerse del Tratado Clayton-Bulwer, al tiempo que apelaba a la Doctrina Monroe para que Francia saliera de México y terminara con sus intereses sobre Centroamérica.

Sin embargo, en 1876, un especulador francés obtuvo una concesión del Congreso colombiano para hacer un canal que pasara por San Blas, para lo cual formó la Société Internationale du Canal Interocéanique. Dos años más tarde, se encontraba en ella como principal accionista Lucien Napoleón Bonaparte Wyse y su cuñado, el general Turr, quienes dieron rápido trámite a las negociaciones con la Compañía del Ferrocarril en Nueva York, para utilizar las instalaciones en la construcción del canal.

En la concesión se acordó la consulta de los mejores expertos, y el ingeniero francés Ferdinand de Lesseps condujo el proceso. Envestido con el prestigio que le daba el haber terminado con éxito el Canal de Suez, convocó en París, en 1879, un congreso internacional de científicos, en el que se presentarían diferentes

<sup>8</sup> Ricaurte Soler, 1989, pp. 22-29.

<sup>9</sup> Daniel Bellet, 1910, pp. 36-37.

proyectos. En él participaron 136 miembros, de los cuales 74 eran franceses.

El congreso se desarrolló en medio de muchas hostilidades con los representantes de otros países y, según cuentan las crónicas, en una de las varias discusiones, Lesseps gritó: "¡O se hace un canal por Panamá y a nivel del mar, o nada!" Se dice que la mayoría de los representantes eran amigos de Lesseps y en la votación se decidió que el canal se hiciera como él lo proponía.<sup>10</sup>

Se constituyó la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* de Panamá con el objeto de convocar a los inversionistas y público en general para que compraran bonos para la construcción de la vía interoceánica. Muchas dificultades se encontraron en el camino: los accionistas no respondieron con el mismo entusiasmo que habían manifestado con la *Compañía del Canal de Suez*; los cálculos de costo fueron totalmente erróneos, de 427 millones de francos se elevó a 1 200; los ojos siempre vigilantes de Estados Unidos y la demanda irrevocable de indemnizar por 100 millones a la *Compañía del Ferrocarril* (de Nueva York) convirtieron el proyecto en una tarea muy pesada y onerosa.

Lo peor, desde el punto de vista técnico, fue que en lugar de cavar arena como en Suez, se encontraron con roca. El trabajo, entonces, se hacía cada vez más costoso, agotador e interminable; amén de la resistencia de los ingenieros para ir a trabajar a destajo y en condiciones a las que no estaban acostumbrados.<sup>11</sup>

Tierra adentro, los norteamericanos habían dejado elegantes casas de madera para alojar a los ingenieros y administradores del ferrocarril. Las viviendas eran limpias y tenían fosas sépticas; en cambio, en la ciudad de Panamá faltaba el agua y los malos olores y las infecciones pululaban por todas partes, sobre todo en las zonas de la marea baja. La mortalidad era enorme e indiscriminada: igual alcanzaba a la población negra, amarilla o blanca. El "problema" —así decían los ingenieros—, para la empresa, era que constantemente debía estar renovando a los trabajadores. En 1882, año de gran actividad, se ocupaban de 18 a 20 mil obreros, más de 40 máquinas de dragado, 125 excavadoras y 250 locomotoras que

<sup>10</sup> *Idem*, pp. 45-60.

<sup>11</sup> NA, US Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Senate Executive Documents, *Panama Railroad. Mr. Morgan, from the Committee on Interoceanic Canals, Submitted the Following report, 59th Congress, 2d Session, Report núm. 5579, 1907.*

movían 8 mil vagones. En ese momento se decía que en diez años empezarían a pasar los barcos de un océano a otro.

La cordillera se resistía y los bancos de roca eran muy extensos. Se habían excavado aproximadamente 59 millones de metros cúbicos y no se veía el fin. Los ingenieros convencieron a Lesseps para que se hiciera un canal con esclusas y se modificara la ruta hacia el Lago Gatún. Aceptó, desde luego, presionado por el informe de la investigación que mandó realizar el gobierno francés. Lesseps encargó la obra de las esclusas a su paisano el ingeniero Eiffel, y en 1887 se hicieron públicos los cambios, de donde se pensó que la obra sería inaugurada tres años después.

Tanto Lesseps como la Compañía intentaron de diversas maneras hacerse de recursos: apelaron al Parlamento francés, al Consejo de ministros, al público, pero el crédito y la credibilidad de la Compañía estaba por los suelos, de tal suerte que en 1889 declararon su disolución y liquidación. La bancarrota de la Compañía alcanzó a 800 mil suscriptores. Altos funcionarios y financieros estaban involucrados, y se les acusó por estar coludidos y abuso de confianza; entonces algunos aparecieron muertos y otros se refugiaron en Inglaterra. Lesseps fue condenado a cinco años de cárcel, e Eiffel, a dos; fue el escándalo financiero más importante de la época.<sup>12</sup>

Los problemas económicos eran muchos pero los franceses no estaban dispuestos a perderlo todo, así que hicieron lo imposible por llegar a un acuerdo con el gobierno de Colombia. Para prolongar el contrato de la concesión tuvieron que indemnizar a este país: primero por no haber terminado el canal en el periodo previsto y segundo por no haber reiniciado los trabajos en el tiempo acordado.

Aún así se formó la *Compagnie Nouvelle* con el objetivo fundamental de salvar lo que se pudiera —como las instalaciones del ferrocarril— e indemnizar a los accionistas de la primera compañía francesa, ya que los nuevos estudios sobre el terreno propusieron realizar un canal con otras características, muy semejantes a las que utilizaron después los norteamericanos.

La derrota de los liberales colombianos en la guerra de los Mil Días, terminó con la alternativa política de los grupos indígenas

<sup>12</sup> *Libre Parole*, 1888-1891.

acaudillados por Victoriano Lorenzo. Ésta consistía en la autonomía de la región panameña, de corte liberal pero independiente de Colombia y sobre todo de Estados Unidos. El gobierno norteamericano no perdió la oportunidad de apoyar al grupo conservador que quería separarse de Colombia, y el presidente Roosevelt envió dos barcos de guerra para impedir que las fuerzas del gobierno colombiano intervinieran en Panamá.

Casualmente, un mes antes de la intervención, el Congreso colombiano había dado por terminado el Tratado Herran-Hay, porque había sido una decisión del Ejecutivo y ahora el Senado estaba en su derecho constitucional de revocar el Tratado a través del cual se le cedían a Estados Unidos todos los derechos sobre la zona del canal. La prensa extranjera apoyó la decisión de Colombia en virtud de que quería salvaguardar sus límites territoriales, y el Senado pospuso indefinidamente la discusión.<sup>13</sup>

En noviembre de 1903 se firmó la independencia y la nueva República de Panamá quedó como un semiprotectorado de Estados Unidos, país al que se le dio la concesión de hacer el canal —de 80 km de largo aproximadamente— y el derecho de uso, ocupación y control —por 100 años— sobre una franja de tierra —de 16 km más o menos— a lo largo del canal.

La concesión del Canal de Panamá a Estados Unidos estuvo rodeada de engaños, intriga y deslealtades. Para 1896, la “Gran Potencia Americana” ya había igualado la producción industrial de la Gran Bretaña. Por ello, entre 1901-1902, le fue relativamente fácil deshacerse del Tratado que lo ataba de manos para construir una vía interoceánica en Centroamérica. En la formulación del nuevo Tratado Hay-Pauncefot hubo manipulación con las cláusulas del anterior, y hasta se inventaron firmas, de donde salió gente involucrada como Murray Butler, presidente de la Universidad de Columbia de Nueva York.

Desde la década de los noventa, los norteamericanos habían amenazado con continuar la construcción del canal por Nicaragua y rehabilitar los trabajos realizados años atrás. Sólo con el objeto de devaluar aún más a la compañía francesa, que de por sí ya estaba en bancarrota. De esta manera, podrían comprar la concesión y

<sup>13</sup> Microfilm de la Biblioteca del Congreso, *Majority Report of the Panama Canal Committee of the Colombian Senate. Read in Colombian Senate, October 14, 1903*, traducido por el ministro norteamericano en Bogotá, archivado con el núm. 187, 1903.

adquirir el ferrocarril a un precio muy bajo y en condiciones ventajosas para ellos. También se supo que algunos inversionistas del Ferrocarril Transcontinental de Estados Unidos se acercaron a ciertos congresistas colombianos para que no ratificaran la concesión de abrir una vía marítima a ningún país, ya que esto significaba una competencia muy fuerte para su negocio.

Poco antes de que el Senado colombiano se negara a reanudar el contrato con los franceses, las negociaciones se estaban llevando a cabo a través del señor Banau Varilla, quien en su momento medió entre el gobierno norteamericano y las fuerzas conservadoras de Panamá para la intervención militar, y después quedó como ministro plenipotenciario de Amador Herrera, primer Presidente de la República de Panamá.

A partir del momento en que el canal pasó a manos de los estadounidenses, los originales accionistas (1850) de la Panama Railroad Company demandaron intervención en el nuevo negocio. En el Senado norteamericano se dio entonces el desenlace de una larga discusión, pero al final se declaró que no obstante que la legislatura de Nueva York hubiera avalado —en su origen— la construcción del ferrocarril, ahora —en 1907— las condiciones eran otras, y que la Compañía del Ferrocarril y todas sus propiedades quedaban a cargo de la Isthmian Canal Company. Ésta sería manejada y controlada bajo la dirección del Presidente de Estados Unidos, y todo lo relacionado con el canal sería propiedad de la Unión Americana.

Las decisiones del Estado norteamericano se imponían no sólo a otros países, sino también a sus federaciones y a los inversionistas particulares. Para entonces, el problema del comercio transcontinental de Norteamérica estaba resuelto, y el argumento de antaño sobre la construcción de una vía transístmica para ponerla al servicio del comercio mundial pasó a un segundo plano. El canal se convirtió en una cuestión de estrategia militar: las obras estuvieron a cargo del secretario de Guerra, y desde su construcción, la organización fue de tipo militar.

La concesión para construir un canal interoceánico y el derecho total sobre la franja de tierra denominada “la zona del canal”, que obtuvieron los norteamericanos a principios de este siglo, está por concluir. Ahora, que por los Tratados de Torrijos-Carter de 1979 faltan pocos años para que se termine la concesión, Estados Unidos invade el país, masacra a la población e instaura un gobierno de facto.

Después de los intentos fallidos de los primeros gobiernos independientes de México para abrir una vía marítima a través del Istmo de Tehuantepec, en 1842 el presidente Santa Anna otorgó la concesión a un particular, llamado José de Garay. En ella se proporcionaba el derecho exclusivo de abrir una ruta transístmica, los derechos de transporte e ingresos derivados del tránsito durante 50 años; se le daban en propiedad los terrenos baldíos en una franja de 55.7 km a cada lado del camino, y además se le concedía el derecho de colonizar una franja de costa a costa a lo largo de la vía de comunicación. La empresa hizo mucha publicidad sobre el futuro canal pero nunca se llevaron a cabo los trabajos prometidos; sólo quedaron los informes de los recorridos y estudios que hizo en la región un ingeniero italiano de nombre Gaetano Moro.<sup>14</sup>

En 1846, el presidente Polk declaró la guerra contra México y el ejército norteamericano invadió nuestro territorio. Un año después se acordó un armisticio, en el que Buchanan, secretario de Estado norteamericano, demandaba, en tanto vencedor, el derecho de libre tránsito de los ciudadanos, de las tropas y de las mercancías de su país a través del Istmo de Tehuantepec. La guerra continuó porque el gobierno mexicano no aceptó el acuerdo de paz a cambio de dicho convenio.

Cuando la ciudad de México cayó en manos de las tropas norteamericanas, se volvió a insistir sobre la cláusula del Istmo de Tehuantepec, a cambio de duplicar a 30 millones el monto de la indemnización correspondiente a los estados de Texas, California, Arizona y Nuevo México.<sup>15</sup> Una larga polémica diplomática se desencadenó sobre la validez y posesión de la primera concesión.

Huelga decir, que a la clase gobernante de México le urgía firmar los Tratados de Guadalupe Hidalgo, pues temía que se articularan las diferentes rebeliones campesinas o "guerras de castas" que proliferaban en esos años por todo el país, y que

<sup>14</sup> *Memoria instructiva de los derechos y justas causas que tiene el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos para no reconocer ni la subsistencia del privilegio concedido a Don José Garay para abrir una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, ni la legitimidad de la cesión que aquél hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de la América del norte*, 1852, pp. 6-9.

<sup>15</sup> NA, US Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Executive Document núm. 69, 30th Congress, 1st Session.

además empezaban a enarbolar la bandera de ¡Defender la nación con la defensa de la propia tierra! De tal suerte que el grupo terrateniente y militar que gobernaba al país en aquel entonces, prefirió transigir frente a los norteamericanos con respecto a la pérdida de los estados del norte, antes que perder su hegemonía como clase terrateniente.<sup>16</sup>

Mientras los golpes de Estado se sucedían uno a otro en la joven República, De Garay obtuvo una nueva concesión por parte de un gobierno provisional, misma que vendió a la compañía inglesa Manning Mackindtoch & Schneider. El segundo apellido de la firma correspondía al cónsul inglés en el Istmo de Tehuantepec, quien explotaba la caoba de la región.

Un año después, De Garay avisó al gobierno sobre lo que estaba sucediendo, y dijo que sólo era para que se promoviera la colonización de la región, pero los ingleses reclamaron los derechos totales. Mientras se aclaraba la situación, los ingleses transfirieron sus "derechos" al banquero neoyorquino P. A. Hargous. De esta manera, la controversia sobre el derecho de paso por el Istmo se restableció entre los gobiernos de México y Estados Unidos.

Para entonces, la disputa iba más allá del interés comercial: se trataba de una cuestión territorial. La experiencia de Texas llevó al Congreso mexicano a cancelar definitivamente, en 1852, la concesión sobre la construcción de una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico y declaró que la venta de las adjudicaciones eran clandestinas y fraudulentas, ya que se habían hecho sin el consentimiento e, incluso, sin el conocimiento del gobierno mexicano.<sup>17</sup>

El "Destino Manifiesto" se había lanzado al mundo y Estados Unidos de Norteamérica consideraba que podía seguir incrementando su territorio por anexiones, compras, colonización, invasiones o "concesiones", que a la postre pudiera convertirlas en protectorados. Previendo esta situación, México lanzó una convocatoria a nacionales y extranjeros para otorgar de *nueva* cuenta la concesión, pero bajo diferentes condiciones: la ruta interoceánica debía servir al comercio de todos los países del mundo, mantener la neutralidad en caso de guerra, realizarse por

<sup>16</sup> Leticia Reina, 1980, p. 20.

<sup>17</sup> *Documentos relativos a la apertura de una vía de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, 1852; Memoria instructiva..., op. cit., 1852.*

una compañía nacional o mixta y, ante todo, mantener la soberanía sobre la región.

El gobierno norteamericano no aceptó estos requisitos porque quería el control total y exclusivo de la zona. Propuestas y contrapropuestas fueron y vinieron por parte de ambos gobiernos sin que nada se resolviera.<sup>18</sup> Para la nación norteamericana sólo era cuestión de tiempo, y éste actuó en favor de México. Agentes estadounidenses intervinieron en los conflictos entre conservadores y liberales para lograr la firma de los Tratados MacLane-Ocampo, en donde se cedía el derecho de paso por el Istmo.

La política expansionista de Estados Unidos sobre México se contuvo porque las consecuencias del Tratado tenían repercusiones en los conflictos internos de Estados Unidos. En el Congreso norteamericano, los representantes de los estados del norte y del sur polemizaron acerca de la forma de integración de los estados de Oaxaca y Veracruz a la Unión Americana; cada uno deseaba para sí un estado: unos lo querían libre, otros esclavista. Sobre este asunto no se llegó a ningún acuerdo.<sup>19</sup>

Desde 1850, mientras corrían años de desacuerdos y fricciones diplomáticas entre los dos países, se hicieron expediciones y agrimensuras para trazar la línea del ferrocarril. Sobre ella se construyó un camino de tierra, que por lo pronto utilizaban los comerciantes ingleses y norteamericanos para sacar madera hasta el puerto de Coatzacoalcos.

En 1858 se formó la Louisiana-Tehuantepec Railroad Company, cuyo presidente LaSère era íntimo amigo del señor MacLane y representante plenipotenciario de Estados Unidos en México. Esta Compañía empezó a hacer viajes de Nueva Orleans a San Francisco. A pesar de que ya existía el Ferrocarril de Panamá, esta nueva línea tuvo un relativo éxito debido a la gran publicidad que se le dio en la prensa de Nueva York y Louisiana, y por los numerosos comerciantes que viajaban en torno a los negocios del oro de California. Los vapores salían de Nueva Orleans a Minatitlán y de ahí a Xuchi; después seguía una travesía por tierra hasta La

<sup>18</sup> *Dictamen de la comisión especial de Tehuantepec*, 1852; William H. Seward (speech), *Relations with Mexico and the Continental Railroad*, 1853.

<sup>19</sup> La lucha de poderes —que incluso EUA llevó a la Guerra de Secesión— y la fuerza que iba cobrando el Estado mexicano en las diferentes regiones del territorio impidieron, entre otras cosas, que los norteamericanos invadieran de nuevo o que le impusieran a México una venta forzada de una franja del Istmo.

Ventosa, en donde se embarcaban de nuevo para llegar a San Francisco.

La inauguración del Canal de Suez y su éxito en el transporte de mercancías intensificó la lucha entre los países europeos y Norteamérica por realizar en su totalidad cualesquiera de las rutas interoceánicas en alguno de los istmos centroamericanos. En los acuerdos y negociaciones diplomáticas, México recibió un trato diferente del de los otros países centroamericanos, pues una vez terminada la invasión francesa y restaurada la República, el Estado mexicano empezó a consolidar sus instituciones. Aunque el gobierno seguía enfrentando algunos conflictos internos, ya se había gestado la conciencia de nación entre las oligarquías regionales, por lo menos como una forma de defensa frente al exterior. Este factor constituyó una barrera a la Doctrina Monroe, permitió la defensa de la soberanía nacional y el gobierno mexicano estuvo en posibilidad de imponer condiciones a las potencias que pugnaban por construir una ruta transístmica por el territorio mexicano.

El Congreso norteamericano volvió a solicitar recorridos y agrimensuras en Nicaragua, Panamá y Tehuantepec para determinar el punto idóneo para realizar el proyecto. Uno de los reportes oficiales, hecho en 1871 por el capitán Shufeldt de la Marina norteamericana, puso énfasis en las ventajas que representaba la construcción de la vía interoceánica por Tehuantepec. Su argumento giraba en torno a que este istmo era el más cercano a Estados Unidos y constituía la distancia más corta para unir los puertos de la costa del Atlántico con los de la costa del Pacífico.

Años más tarde, Corthell y Matías Romero trataron de demostrar que el Istmo de Tehuantepec era el “eje del comercio del mundo”, porque —según argumentaban— además de su cercanía a la Unión Americana, representaba la ruta más directa entre el comercio de Europa y el de Oriente. Por otro lado, afirmaban que su posición geográfica haría más expedito el comercio, y resaltaban el clima saludable y las buenas condiciones de navegación; pero sobre todo empezó a manejarse la situación estratégica de la ruta mexicana como un aspecto fundamental.

En el informe de Shufeldt y en todas las investigaciones que le siguieron se aseveraba que el paso de armas y de tropas era más rápido por el Istmo de Tehuantepec y que la construcción de esta vía significaba hacer una extensión del río Mississippi en el océano Pacífico. De tal forma que el Golfo de México se convertiría en un

“lago norteamericano”, que en tiempo de guerra impediría el paso a todos los enemigos.

Pero Shufeldt se equivocó al pensar que esta vía podría ser controlada por el gobierno estadounidense.<sup>20</sup> Para el último cuarto del siglo pasado, México empezaba a expandir su economía, tenía un ejército bien organizado y una fuerte tradición de movilizaciones populares que le permitieron mantener el control sobre la posible ruta transístmica.

En el Congreso Internacional de París, en 1879, para la comunicación interoceánica en América —en el cual se decidió construir el canal por Panamá—, el ingeniero civil James Eads propuso la construcción de una vía férrea para transportar barcos a través del Istmo de Panamá. Debido a que su exposición no tuvo ningún eco, frente al prestigio y la fuerza que tenía Lesseps en esos momentos, presentó su proyecto ante la Cámara de Comercio de California. Ahí expuso todas las desventajas que representaban los canales de Panamá y de Nicaragua, y les pedía su apoyo para construir un ferrocarril (de doce vías) para transportar buques a través del Istmo de Tehuantepec.

Declaró que este proyecto podía realizarse con el 50% del costo de un canal con esclusas y en la mitad de tiempo; que el mantenimiento del ferrocarril era menor que el de un canal, y que los más grandes buques, con todo y su cargamento, podrían transitar de una costa a otra en la mitad del tiempo en que lo harían por un canal. Eads fue un visionario al pronosticar muchas de las causas del infortunio del Canal de Panamá en manos de los franceses, y también de aquellas que hicieron fracasar el Canal de Nicaragua.<sup>21</sup>

El paso transístmico por el Istmo de Tehuantepec contaba con el apoyo y aprobación de la mayoría de los congresistas en Washington. El gobierno mexicano aceptó diferentes proyectos y dio varias concesiones a ciudadanos norteamericanos, pero el Congreso mexicano siempre antepuso la conservación de la neutralidad del paso interoceánico, la participación económica y de decisiones en la empresa y, ante todo, la conservación de la soberanía del territorio: cuestión fundamental para la sobrevivencia de la nación

<sup>20</sup> Informe de Commodore Shufeldt, citado por Elmer L. Corthell, *The Tehuantepec Ship Railway*, presentado durante el 54º Congreso americano, US Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Document núm. 34, 54th Congress, 1st Session; Matías Romero y Elmer L. Corthell, 1894.

<sup>21</sup> James B. Eads, 1880, pp. 15-45.

mexicana, cuya fuerza ya había sido demostrada frente a Francia, Inglaterra y España.

La carretera transístmica ya estaba construida cuando se inició el régimen de Porfirio Díaz, pero no la vía rápida que transportara los grandes volúmenes de mercancías que exportaban e importaban los norteamericanos. La presión internacional para abrir un nuevo paso comercial era muy fuerte, dado que el Ferrocarril de Panamá era muy caro y lento, y aunque las tarifas del Canal de Suez bajaron con la construcción de la vía férrea norteamericana, éste no lograba aliviar el creciente tráfico comercial hacia Oriente.

La estabilidad política y el interés personal que pusieron Matías Romero y el mismo Díaz (ambos originarios de Oaxaca) fueron factores importantes para el inicio de la construcción del ferrocarril, si se considera que otras vías férreas ya habían sido inauguradas en México y algunas estaban en construcción. Cuatro concesiones a norteamericanos y una a un mexicano fueron otorgadas para la realización de la vía, todas con relativos fracasos y con un costo de 32 millones de pesos para el gobierno mexicano, pues todas ellas, en su momento, pidieron indemnización.

Cuando el ferrocarril se inauguró en 1895, 17 años después, se dieron cuenta de que no tenía las condiciones físicas para el tráfico interoceánico y que los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos carecían del calado e instalaciones necesarias para recibir barcos de gran tonelaje.

El Estado mexicano, con sus finanzas siempre precarias, y la oligarquía "adinerada", preocupada en la lucha por el poder, habían dejado los ferrocarriles en manos de particulares estadounidenses. Con el objeto de acabar con el monopolio norteamericano de los ferrocarriles en México y con el argumento de la fuerza del comercio por Veracruz, Limantour ofreció la concesión del Ferrocarril de Tehuantepec a la firma S. Pearson & Son Ltd., compañía inglesa que se había hecho cargo del drenaje de la ciudad de México. El contrato incluyó construcción de puertos, renovación de vías férreas, tendido de telégrafo, mantenimiento y administración, pero todo con la intervención y participación del gobierno mexicano.

El primer problema para la compañía fue la escasez de mano de obra. La población indígena era poca, y debido a que no había presión sobre la tierra, no deseaba trabajar en un proyecto que no entendía o no necesitaba. De tal suerte que para terminar en el tiempo previsto, se trajeron trabajadores negros y chinos.

Finalmente, en 1907 se inauguró el Ferrocarril de Tehuantepec, con una longitud de 310 km. Asimismo, se concluyeron los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, el dique seco de concreto, los depósitos de petróleo a lo largo de la vía (con una capacidad de 6 500 galones), al igual que las oficinas y viviendas de los ingenieros y administrativos ingleses que hoy en día todavía existen en la ciudad de Matías Romero.

En Coatzacoalcos o Puerto México había un depósito colosal de acero que almacenaba 1 500 000 galones de petróleo que provenían de la refinería de Pearson en Minatitlán. Éste fue el primer tren movido por petróleo, en lugar de carbón, como siempre habían funcionado en Europa o Estados Unidos, lo cual representaba un ahorro del 30% en el gasto de energético.<sup>22</sup>

En la inauguración del Ferrocarril de Tehuantepec se mostraron muchas esperanzas y expectativas de lo que la vía significaba para México y para el mundo. Sir Weetman Pearson, director de la Compañía, dijo que el Canal de Panamá (el cual ya se estaba construyendo) no representaba ninguna competencia para el transístmico mexicano, ya que en breve se haría una segunda vía para dar respuesta a la demanda que tendría en algunos años, según las proyecciones realizadas por economistas de la época. Así, aseguró que el Istmo de Tehuantepec seguiría siendo el centro del comercio mundial.

Sin embargo, la realidad no fue así, pues desde el momento en que pasó el primer barco por Panamá, en 1914, el tráfico por Tehuantepec se fue desplomando día con día. Era inevitable, puesto que el mayor contrato del Ferrocarril de Tehuantepec se hizo con la American-Hawaiian Steamship Co., de capital norteamericano, la cual aseguraba una carga de por lo menos 500 mil toneladas de azúcar. El gran negocio producto del paso de mercancías de Nueva York a Honolulu o a todos los puertos de la costa del Pacífico de Estados Unidos por la vía Tehuantepec, no lo iba a dejar Estados Unidos en manos de los ingleses y del gobierno mexicano. De tal suerte que todo el comercio empezó a encauzarse por el Canal de Panamá.

El descenso en el transporte de carga por la vía de Tehuantepec también fue ocasionado por el movimiento revolucionario, que en

<sup>22</sup> "The British Engineer in Mexico. The Tehuantepec Railway", en *The Canadian Engineer*, agosto de 1906, pp. 280-285; "The Isthmus of Tehuantepec and the Tehuantepec National Railway", en *American Geographics Society Bulletin*, febrero de 1907, pp. 79-91.

esos años sirvió casi exclusivamente para el traslado de las tropas carrancistas y del petróleo requerido por los barcos que hacían escala en Salina Cruz. Fue en esta ciudad donde se estableció el primer gobierno preconstitucionalista, con oficinas en el chalet de Pearson,<sup>23</sup> y en 1917 el gobierno de Carranza liquidó a la compañía inglesa, con lo cual puso fin a la concesión que hubiera durado hasta 1947.

En el sureste mexicano, a finales del siglo pasado, los norteamericanos habían comprado grandes extensiones de tierra para desarrollar la agricultura de plantación. La Reforma Agraria, como producto de la Revolución, terminó con historias como la de Valle Nacional y evitó que esta región del país se convirtiera en una "República Bananera", al igual que los capitales norteamericanos llegaron a tener control total sobre la región del Istmo, y se repitiera la historia de Texas o se fraccionara al país en dos para realizar el sueño estadounidense de tener una vía interoceánica en Tehuantepec.

No obstante, el gobierno norteamericano ha mantenido siempre un cíclico interés por obtener una concesión de paso por la parte más estrecha de la República mexicana, pero los diferentes gobiernos mexicanos se han negado a otorgarla, a cambio de conservar la soberanía de la región y del país. De tiempo en tiempo, hasta hoy día, desde Washington, tanto en la Casa Blanca como en el Congreso, se promueve la idea de renovar el Ferrocarril de Tehuantepec o abrir un canal; después de la invasión a Panamá y de las elecciones en Nicaragua vuelve a resultar evidente que estos tres países son estratégicamente claves para Estados Unidos.

Los últimos acontecimientos mundiales deben hacernos pensar en el Istmo de Tehuantepec como un eslabón débil *al cual hay que cuidar*, dada su producción de petróleo y su localización. Algunos de los puntos de la actual política económica se centran en este lugar; luego entonces, habría que repensar la cuestión. Actualmente, el gobierno mexicano desea la integración del país al comercio de los países de la Cuenca del Pacífico, entre otras cosas, porque ve a Japón como una alternativa a la dependencia con Estados Unidos y piensa en el apoyo financiero de los japoneses para resolver la crisis económica, lo cual, según Tomoni Kozaki, investigador del Instituto Iberoamericano de la Universidad de Sofía de Tokio,

<sup>23</sup> Francisco José Ruiz Cervantes, 1988, p. 386.

es una ilusión. Asimismo, el académico japonés señaló lo siguiente: “a partir de 1981 con el debilitamiento económico norteamericano, en la estrategia de ‘guerra de baja intensidad’ ideada por los asesores de Reagan, los papeles estaban perfectamente repartidos: para Estados Unidos la parte militar, para Japón la parte económica”.<sup>24</sup>

Ahora que los norteamericanos están en pleno proceso bélico por la reconquista del mundo —en particular de los “istmos centroamericanos”—, y que existe un Plan de Desarrollo Integral del Istmo —el cual incluye, entre otras cosas, la Zona Libre de Salina Cruz, un corredor industrial con maquiladoras, inversión japonesa en petroquímica y la concesión de la carretera transístmica para el paso de mercancías en contenedores de un océano a otro—, debemos preguntarnos: ¿Cómo desarrollar la región sin perder la soberanía de la parte más estrecha de la República mexicana?

<sup>24</sup> Anne Marie Mergier, 11 de junio de 1990, pp. 10-12.

- Bellet, Daniel, *La nouvelle voie maritime, le Canal du Panama*, París, E. Guilmoto, editor, 1910.
- Cabezas Carcache, Horacio, "La política expansionista de las potencias imperialistas y su impacto en Nicaragua (siglo XIX)", en *Apuntes de historia de Nicaragua*, Managua, Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, 1980, t. 1.
- Collado, Carmen, *Nicaragua. Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe*, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora/Universidad de Guadalajara/Nueva Imagen, 1989.
- Corthell, Elmer L., *The Tehuantepec Ship Railway*, presentado durante el 54º Congreso americano, US Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Document núm. 34, 54th Congress, 1st Session. "Demand for the Nicaragua Canal", en *The National Geographic Magazine*, Washington, Published by The National Geographic Society, January 1894 to May 1895, vol. 1.
- Dictamen de la comisión especial de Tehuantepec*, México, Cámara de Senadores, Tipografía de Vicente G. Torres, 1852.
- Documentos relativos a la apertura de una vía de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec*, México, Cámara de Diputados, Tipografía de Vicente G. Torres, 1852.
- Eads, James B., *Ferrocarril para buques, contrastado con un canal interoceánico*, discurso en la Cámara de Comercio de San Francisco California, Saint Louis, Imprenta de El Comercio del Valle, 1880.
- Libre Parole*, París, 1888-1891.
- Memoria instructiva de los derechos y justas causas que tiene el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos para no reconocer ni la subsistencia del privilegio concedido a Don José Garay para abrir una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, ni la legitimidad de la cesión que aquél hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de la América del norte*, México, Tipografía de Vicente G. Torres, 1852. La publica el ministro de Relaciones.

- Mergier, Anne Marie, "Lo que espera a Salinas en Tokio: ni inversiones ni dinero fresco. Japón se niega a ser carta de recambio de México ante Estados Unidos", en *Proceso*, núm. 710, 11 de junio de 1990.
- Microfilm de la Biblioteca del Congreso, *Majority Report of the Panama Canal Committee of the Colombian Senate. Read in Colombian Senate, October 14, 1903*, traducido por el ministro americano en Bogotá, archivado con el núm. 187, 1903.
- National Archives (en adelante NA), informe de Commodore Shufeldt, *The Tehuantepec Ship Railway*, presentado durante el 54º Congreso americano, US Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Document núm. 34, 54th Congress, 1st Session, 1856.
- NA, US, Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Senate Executive Documents, *General A. W. Greely Report*, Chief Signal Office, United States Army, 54th Congress, 1st Session, Document núm. 34, 1896.
- NA, US, Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Senate Executive Documents, *Panama Railroad. Mr. Morgan, from the Committee on Interoceanic Canals, Submitted the Following Report*, 59th Congress, 2d Session, Report núm. 5179, 1907.
- NA, US, Congress, Senate Committee on Foreign Relations, Executive Document núm. 69, 30th Congress, 1st Session.
- Reina, Leticia, *Las rebeliones campesinas en México. 1824-1906*, México, Siglo XXI, 1980.
- Romero, Matías y Elmer L. Corthell, *The Tehuantepec Isthmus Railway*, Washington, 1894.
- Ruiz Cervantes, Francisco José, "De la Bola a los primeros repartos", en Leticia Reina, coordinadora, *Historia de la cuestión agraria mexicana. Estado de Oaxaca*, México, Juan Pablos Editor/Gobierno del Estado de Oaxaca/UABJO/CEHAM, 1988, vol. 1.
- Seward, William H. (speech), *Relations with Mexico and the Continental Railroad*, Washington, Senate of the United States, 1853.
- Soler, Ricaurte, *Panamá, historia de una crisis*, México, Siglo XXI, 1989.
- "The British Engineer in Mexico. The Tehuantepec Railway", en *The Canadian Engineer*, Toronto, agosto de 1906, vol. XIII.
- "The Isthmus of Tehuantepec and the Tehuantepec National Railway", en *American Geographics Society Bulletin*, Nueva York, febrero de 1907, vol. 391.