



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS

---

El Estado mexicano ante los proyectos de conexión  
interoceánica en la región del Istmo de Tehuantepec,  
1821-2023.

---

**Tesis**

Para obtener el título de  
**Licenciada en Relaciones Internacionales**

PRESENTA

**Debbye Sugey Cruz Basto**

DIRECTOR(A) DE LA TESIS  
**Dra. Jazmín Benítez López**



Chetumal, Quintana Roo, México, abril de 2025



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE QUINTANA ROO

## DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS

El Estado mexicano ante los proyectos de conexión interoceánica en la región del Istmo de Tehuantepec, 1821-2023.

Presenta:  
Debbye Suguey Cruz Basto

Tesis para obtener el título de Licenciada en Relaciones Internacionales

### COMITÉ DE SUPERVISIÓN

Directora:

  
Dra. Jazmín Benítez López

Sinodal propietario:

  
Dr. Rafael I. Romero Mayo

Sinodal propietario:

  
Dr. José Melchor García Villanueva

Suplente:

  
Dr. Antonio Higuera Bonfil

Suplente:

  
Lic. Itzhel Gómez Rodríguez



Chetumal, Quintana Roo, México, abril de 2025

# ÍNDICE

<b>RESUMEN</b>		<b>2</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>		<b>3</b>
<b>CAPÍTULO I. EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SUS APORTACIONES AL ANÁLISIS DE LA POLÍTICA EXTERIOR</b>		<b>8</b>
<b>1.1</b>	Interés nacional, objetivos y estrategias	<b>8</b>
<b>1.2</b>	Factores internacionales de situación	<b>17</b>
<b>1.3</b>	El proceso de toma de decisiones	<b>26</b>
<b>CAPÍTULO II. LA RUTA DE TEHUANTEPEC Y EL ESTADO MEXICANO, 1821-1910</b>		<b>38</b>
<b>2.1</b>	La ruta de Tehuantepec: De los hallazgos de Humboldt al Tratado de La Mesilla	<b>39</b>
<b>2.2</b>	Las concesiones del Tratado Mc-Lane Ocampo	<b>51</b>
<b>2.3</b>	Acciones del Estado Mexicano en torno a la ruta de Tehuantepec en el porfiriato	<b>60</b>
<b>CAPÍTULO III. LOS PROYECTOS DE CONEXÓN INTEROCEÁNICA DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC: DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA AL PLAN DE DESARROLLO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, 1911-2023</b>		<b>72</b>
<b>3.1</b>	El transito interoceánico y el nacionalismo revolucionario, 1910-1940	<b>72</b>
<b>3.2</b>	El abandono institucional de la ruta interoceánica, 1940-2018	<b>81</b>
<b>3.3</b>	El Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec: la nueva estrategia del Estado Mexicano, 2018-2023	<b>94</b>
<b>CONCLUSIONES</b>		<b>103</b>
<b>FUENTES</b>		<b>105</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Orientación y fuentes del interés nacional	<b>14</b>
Figura 2.	Proceso de toma de decisiones en la Política Exterior	<b>17</b>
Figura 3.	Representación de las etapas de evolución histórica de las Sociedades Internacionales	<b>20</b>
Figura 4.	Tipología de actores internacionales, según Merle	<b>22</b>
Figura 5.	Diagrama de flujo del proceso de decisiones	<b>27</b>
Figura 6.	Proceso de toma de decisiones en Política Exterior	<b>38</b>
Figura 7.	Expedición americana de Alexander Von Humboldt 1799 -1804	<b>40</b>
Figura 8.	Los nueve posibles pasos interoceánicos de Alejandro de Humboldt	<b>42</b>
Figura 9.	Territorios segregados, con motivo de los Tratados de Velasco y de Guadalupe-Hidalgo	<b>46</b>
Figura 10.	Map of the United States Including Western Territories	<b>46</b>
Figura 11.	La Compra de Gadsden (Tratado de la Mesilla)	<b>49</b>
Figura 12.	Pasos interoceánicos y la ventaja del acercamiento de la península de Yucatán con Florida	<b>64</b>
Figura 13.	Las rutas comerciales antes de la llegada del ferrocarril	<b>66</b>
Figura 14.	Carta general de las líneas del Ferrocarril Interoceánico y conexiones	<b>67</b>
Figura 15.	Región de Sotavento	<b>74</b>
Figura 16.	Corredores de integración vial PPP	<b>87</b>
Figura 17.	Estrategias de desarrollo en las Zonas Económicas Especiales en México	<b>92</b>
Figura 18.	El Transístmico es mucho más que un ferrocarril interoceánico, es un proyecto de producción y transporte de mercancías	<b>94</b>
Figura 19.	Polos de Desarrollo para el Bienestar	<b>97</b>
Figura 20.	Ventajas competitivas del Istmo de Tehuantepec	<b>99</b>
Figura 21.	Los primeros contratos a empresas privadas fueron para la modernización de las vías	<b>101</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Clasificación de los factores que intervienen en la capacidad del Estado	<b>24</b>
----------	--	-----------

	Tabla 2.	Factores significativos en el estudio de la política exterior	<b>25</b>
	Tabla 3.	Tomadores de decisiones según el régimen político	<b>28</b>
	Tabla 4.	Etapas de las imágenes para la toma de decisiones	<b>29</b>
	Tabla 5.	Concesiones del Istmo de Tehuantepec	<b>59</b>
	Tabla 6.	Periodos presidenciales de Porfirio Díaz	<b>62</b>
	Tabla 7.	Construcción de la vía férrea del Istmo de Tehuantepec de 1882 a 1893	<b>68</b>
	Tabla 8.	Objetivos y bases que sustentaron el Plan Alfa -Omega	<b>83</b>
	Tabla 9.	Sectores de inversión del Megaproyecto del Istmo	<b>85</b>
	Tabla 10.	Objetivos y estrategias del Plan Puebla -Panamá	<b>87</b>
	Tabla 11.	Sectores de inversión	<b>95</b>
	Tabla 12.	Empresas contratadas para la rehabilitación del Ferrocarril del Istmo	<b>100</b>

## AGRADECIMIENTOS

Deseo comenzar expresando mi más profundo agradecimiento a mi amada madre Juanita y a mi amado padre Jesus, quienes siempre han sido mi mayor fuente de apoyo y motivación. Gracias por su amor incondicional, por su paciencia, por creer siempre en mí incluso en los momentos más difíciles, y por enseñarme el verdadero significado de la perseverancia y el sacrificio. Gracias por estar a mi lado, por brindarme el ambiente adecuado para estudiar y desarrollarme, y por ser mi refugio en los momentos de cansancio. Su apoyo constante ha sido fundamental para llegar hasta aquí, no rendirme nunca y siempre ir por más, la conformidad no es una opción y nunca hay que ir para atrás ni para impulsarse, los amo.

A mi familia, en especial a mis tías Marbella y Gloria por su constante respaldo, apoyo incondicional, a mis primos y de alguna manera a mis hermanos por su comprensión y cariño. Cada uno de ustedes ha contribuido, de manera única, a mi crecimiento personal y académico.

A mis amigos y amigas, en especial a Citla, Nancy, Lidia, Emy, Javith quienes han sido mi fuente de risas, motivación y distracción durante todo este proceso. Gracias por sus palabras de aliento, no tienen idea de cuantas veces me han salvado, por los momentos de calidad que me ayudaron a mantenerme equilibrada, y por su amistad incondicional.

Al Colegio de Estudiantes de la Universidad de Quintana Roo y a la Comunidad Estudiantil por permitirme ser su líder, aprender de ustedes, por la sabiduría que me brindaron, por la confianza que me tuvieron, me hicieron crecer de mil maneras diferentes y descubrí otras fasetas de mi misma que no sabía que tenía.

Desde luego a cada uno y una de mis académicos que me guiaron en este camino de aprendizaje y me ayudaron a ser una Licenciada en Relaciones Internacionales apta y capaz compartiendo todos sus conocimientos, pero en especial a la Dra. Jazmín Benitez ya que no solo fue mi profesora, también fue la directora de este trabajo de investigación y una gran amiga, gracias por apoyarme siempre y no soltarme.

A todos ustedes, les debo esta tesis y todo lo que he logrado. Sin su apoyo, este camino habría sido mucho más difícil. ¡Gracias, de corazón!

## RESUMEN

La presente investigación analiza las acciones y decisiones emprendidas por el Estado Mexicano frente a los diferentes proyectos de conexión interoceánica desarrollados en torno en al Istmo de Tehuantepec durante el periodo que inicia en 1821 hasta 2023, considerando la importancia estratégica de esta región de México. En este sentido, se estudian los diferentes proyectos interoceánicos que han sido diseñados en torno a Tehuantepec, desde las investigaciones de Alexander Von Humboldt hasta la actualidad, así como el interés de las potencias extranjeras por obtener la concesión y soberanía sobre la ruta, destacando las propuestas del gobierno y agentes estadounidenses en los tratados Guadalupe-Hidalgo, La Mesilla y Tratado de Mc-Lane Ocampo, así como la respuesta del gobierno mexicano ante éstos. Asimismo, se profundiza en los diferentes planes diseñados por el Estado Mexicano para el desarrollo de la región del istmo, desde el porfiriato hasta el Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec de la administración de Andrés Manuel López Obrador.

**Palabras clave:** *Istmo de Tehuantepec, conexión interoceánica, Tratado Guadalupe-Hidalgo, Tratado de La Mesilla, corredor interoceánico.*

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de tesis tiene como principal objetivo analizar las acciones y decisiones emprendidas por el Estado Mexicano frente a los diferentes proyectos de conexión interoceánica desarrollados en torno al Istmo de Tehuantepec durante el periodo que inicia de 1821 hasta el 2023. Se trata de un trabajo de tipo cualitativo-documental que, analiza la historia y desarrollo de una serie de proyectos de conexión interoceánica desarrollados durante el periodo 1821 -2023, en torno a la región del Istmo de Tehuantepec, considerada como el cinturón estratégico de México desde el periodo colonial hasta nuestros días. Para ello, se recurre al empleo del método de análisis conocido como Proceso de Toma de Decisiones o *Decisión Making Process*.

El Istmo de Tehuantepec, es la zona más angosta de la República Mexicana, con doscientos kilómetros de ancho en línea recta, conectando el Océano Atlántico con el Océano Pacífico por medio de los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz y Salina Cruz en Oaxaca. De manera más exacta se encuentra localizado al Sureste, en el estado de Oaxaca; colinda al Norte con el Istmo de Veracruz; al Sur con el océano Pacífico; al Oeste con la Sierra Juárez y con la Sierra Madre al Sur y al Este con el estado de Chiapas, (Ortiz, 1971, p. 131, e Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas, 2017).

Esta zona fue identificada como un lugar de tránsito y ruta comercial desde la época prehispánica, entre los pueblos del altiplano y la *civilización maya*, debido a su posición geográfica como potencial zona de tránsito que ha inspirado diversos proyectos ligados a las fases históricas de expansión en el sistema capitalista mundial, por lo que la posibilidad de construir una vía de comunicación interoceánica es un tema de interés comercial, político nacional e internacional (Ortiz, 1971, p.19 y, Velázquez, et al, 2009, p. 24).

Respecto a la hipótesis del trabajo, este tiene la finalidad de demostrar que: La existencia del Estado mexicano como ente racional, implica el proceso de toma de decisiones por parte de los diferentes gobiernos a fin de garantizar el bienestar de su población. De esta manera, el impulso, y en lo particular los proyectos de conexión interoceánica del Istmo de Tehuantepec entre 1821 y 2023, se vinculan con el establecimiento de objetivos, estrategias y acciones encaminadas al logro de su

supervivencia. Desde la consumación de su independencia, México se ha visto involucrado en diferentes sucesos históricos, en los que su soberanía, territorio y población quedaron en la incertidumbre; inclusive la capacidad del propio Estado para su supervivencia, en especial con referencia a los sucesos, proyectos y tratados impulsados por los países centrales en torno al Istmo de Tehuantepec. En estas coyunturas, el Estado mexicano ha instrumentado diversas estrategias para salvaguardar su soberanía, resguardar el territorio del Istmo y evitar intervenciones de otros Estados. A pesar de los proyectos presentados en aras de atender el interés nacional, ninguno se pudo concluir con éxito, con la salvedad del instrumentado por Porfirio Díaz en 1907, lo que dio cuenta de la existencia de un Estado mexicano sólido. De esta forma, el gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador presentó una nueva estrategia para esta región con el Plan Nacional de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, que pretende mostrar que en la actualidad se cuenta con un Estado fuerte, capaz de mantener el proyecto en vigor por un tiempo más prolongado que el de la etapa porfirista, quien fue derrocado por la movilización social revolucionaria que comenzó en 1910. Es importante señalar el interés que ha generado el proyecto de Tehuantepec en empresarios y gobiernos extranjeros, que han manifestado su intención por participar en la iniciativa, especialmente por parte de Estados Unidos.

Por lo anterior el objetivo general de la tesis se centró en el análisis de las acciones y decisiones emprendidas por el Estado Mexicano frente a los diferentes proyectos de conexión interoceánica desarrollados en torno en al Istmo de Tehuantepec, durante el periodo que abarca de 1821 hasta 2023. Para tal fin, el trabajo consta de tres capítulos; cada uno dividido en tres apartados, de la siguiente forma:

El primer capítulo titulado “El proceso de toma de decisiones y sus aportaciones al objeto de estudio”, analiza la definición del Interés Nacional, el uso del concepto en discursos políticos, sus objetivos y estrategias; se habla del Estado, la Nación y el Poder y cómo estos conceptos han evolucionado a lo largo de la historia, sobre todo la importancia de la soberanía. De igual manera, se exponen los diferentes factores internacionales de situación ante las decisiones y acciones emprendidas por el Estado, -ya sea que éstos sean tangibles o intangibles- llevándonos a analizar el proceso de toma de decisiones como parte de procesos cíclicos. Inclusive, es posible analizar cómo la toma de decisiones es algo inherente en la vida cotidiana de todos los actores políticos, -incluyendo desde el propio sujeto individual hasta figuras elaboradas como el propio Estado- lo que se puede aplicar asuntos sencillos y complejos, como son las decisiones en política exterior emprendidas

para la defensa de los intereses nacionales. A su vez, los diferentes regímenes políticos en conjunto con sus tomadores de decisiones de la política exterior pueden influir para la toma de decisiones.

El capítulo dos, titulado “La ruta de Tehuantepec y el Estado Mexicano, 1821-1910”, analiza el papel histórico de la *ruta de Tehuantepec*, particularmente desde que Alexander von Humboldt la propuso como una de las posibles alternativas de conexión interoceánica entre el océano Pacífico y el océano Atlántico. Se analizan las diferentes acciones emprendidas por empresarios y gobiernos extranjeros por hacerse del control de la ruta de Tehuantepec durante el mencionado periodo, destacando los diversos intentos del interés estadounidense para conseguir la exclusividad en la zona a través de diferentes tratados que se llevaron a cabo entre México y Estados Unidos: 1.- El Tratado de Paz, Amistad y Límites y Arreglo Definitivo de 1848, en el que si bien, México logró rescatar la ruta de Tehuantepec, vio mermado su territorio por más de la mitad; 2.- La venta de La Mesilla, que no únicamente se modificó de nueva cuenta los límites fronterizos con Estados Unidos, sino que también concedió la zona del Istmo de Tehuantepec, asegurando el paso al interés estadounidense por esta importante alternativa de comunicación interoceánica; 3.- El Tratado McLane-Ocampo, firmado en 1859, en medio de una crisis política y social al interior de México, que derivó en que el gobierno liberal comprometiera de nueva cuenta el territorio del istmo, mediante el mencionado documento que no fue ratificado por las autoridades estadounidenses. De esta forma, se exponen todas las iniciativas de concesión presentadas al gobierno mexicano por intereses extranjeros, hasta llegar al periodo conocido como *porfiriato*, donde se analiza la concepción de progreso porfirista y su idea de modernización, que derivó en el primer proyecto ferrocarrilero puesto en marcha por el istmo de Tehuantepec.

Finalmente, el capítulo 3, “Los proyectos de conexión interoceánica del Istmo de Tehuantepec. Del abandono institucional a la cuarta transformación” analiza las condiciones de la zona durante la Revolución Mexicana, así como una serie de proyectos fallidos diseñados en torno a la comunicación interoceánica del Istmo, como el Plan Alfa-Omega elaborado durante el mandato de José López Portillo; el Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec, impulsado en la presidencia de Ernesto Zedillo; el Plan Puebla Panamá, diseñado durante el gobierno de Vicente Fox; el Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec emitido en el periodo presidencial de Felipe Calderón Hinojosa; el Plan Istmo Puerta de América impulsado por el gobierno mexicano

en el sexenio de Enrique Peña Nieto y, el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, encabezado por Andrés Manuel López Obrador desde su toma de protesta en 2018 hasta 2023.

Cabe considerar, que respecto al estado del arte, sobresalen diferentes investigaciones internacionales y nacionales relacionadas con el tema de investigación en cuanto al proceso de toma de decisiones y de la ruta del Istmo de Tehuantepec, como continuación se explica:

Dentro de las fuente producidas a nivel internacional, resalta el trabajo de Vidal (2012), titulado *Teoría de la decisión: proceso de interacciones u organizaciones como sistemas de decisiones*, en donde se explica que, una decisión corresponde al hecho de elegir algo ante diferentes opciones con el fin de cumplir un objetivo haciéndolo algo cotidiano. Esto lleva a la investigación a mencionar que el proceso de toma de decisiones nos lleva a un hábito convirtiéndolo en una rutina repetitiva. La metodología basada en esta investigación es cualitativa documental comparativo.

En el capítulo II de su obra *Ensayo Político sobre la Nueva España*, Alexander Von Humboldt (1827), a través de su investigación describe nueve posibles conexiones interoceánicas entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico y describió las consideraciones generales de cada una de las opciones, dando como resultado que en la región del Istmo de Tehuantepec se ubica la zona más estrecha de México favoreciendo un proyecto de canal de navegación convirtiéndose en prioridad en la política de las naciones. Se uso la metodología investigativa basada en la aritmética política.

Respecto a las investigaciones nacionales, en la obra, *El Proceso de toma de decisión en política exterior: quién y cómo decide*, de Daniel Carrasco Brihuega (2014), se indica que, la toma de decisiones son comportamientos que reflejan la preocupación de un Estado, por lo que es importante saber quien o quienes son los tomadores de decisiones de la política exterior y los elementos que influyen para tomar la decisión. Nos concluye que las decisiones de los tomadores de decisiones en la política exterior están influenciadas por múltiples variables subjetivas y objetivas por lo que es complicado medir el peso respectivo; además de tomar en cuenta la diplomacia en el proceso y la estrategia.

Asimismo, en la obra de Galeana, P. (2006). *El Tratado McLane -Ocampo, la comunicación interoceánica y el libre comercio*. Menciona que la región del Istmo e Tehuantepec es favorable para la construcción de un canal ya que tenia la ventaja de ser

el más septentrional antes las otras opciones, además de que en su construcción no se requerirían galerías subterráneas o planos inclinados como se usaron en el canal en el Panamá, a pesar de las grandes ventajas la autora menciona que durante el siglo XIX se tenía el conflicto de los pasos ya que se otorgaban a perpetuidad, que aunque superficialmente no se cedía la soberanía o la cesión territorial, si significaba una contratación peligrosa con las concesiones para el desarrollo de la región del Istmo de Tehuantepec debido al expansionismo y colonialismo de las grandes potencias de esa época.

Con lo anterior mencionado y basado en la investigación cualitativa documental, fue posible comprobar la hipótesis, pues se reconoce la existencia del Estado mexicano como ente nacional y la importancia que implicó el proceso de toma de decisiones por parte de los diferentes gobiernos mexicanos con el fin de garantizar el bienestar de la población. De esta manera, entre 1821 y 2023 se impulsaron diferentes proyectos de conexión interoceánica en el Istmo de Tehuantepec, ya que esta zona fue comprometida a lo largo de la historia de México, destacando la importancia que tiene ante los gobiernos extranjeros. Por tal motivo, se vinculó la toma de decisiones con el establecimiento de objetivos, estrategias y acciones encaminadas a su supervivencia, salvaguardar su soberanía, resguardar el territorio del Istmo y evitar las intervenciones de otros Estados.

# CAPÍTULO I.

## EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SUS APORTACIONES AL ANÁLISIS DE LA POLÍTICA EXTERIOR

El presente capítulo tiene como objetivo analizar la importancia del Proceso de Toma de Decisiones dentro del ámbito de la acción estatal. Para ello, se presentan tres subcapítulos que profundizan en: 1) el concepto de interés nacional y sus principales definiciones, así como la forma en que los tomadores de decisiones elaboran objetivos y estrategias en correspondencia con su definición de interés nacional; 2) la definición de Factores Internacionales de Situación (FIS), que corresponden al contexto interno y externo y ven que se desarrolla la acción del Estado y, 3) el proceso de Toma de Decisiones, sus fases y componentes, comenzando con la interpretación del interés nacional por parte de los agentes del Estado, hasta la fase de evaluación de resultados.

### **1.1 Interés nacional, objetivos y estrategias**

Resulta usual hablar del *interés nacional* en términos generales, sin profundizar en que se trata de uno de los términos más complejos para el proceso de toma de decisiones estatales. En diversos textos académicos y medios de comunicación se hace referencia a este término de forma superficial, sin considerar que el interés nacional no puede confundirse con los objetivos o las estrategias, por lo que resulta fundamental sorprender el significado de esta *palabra compuesta*.

En su artículo “El interés nacional en el estudio de la política”, Carlos Gustavo García Rangel (2011) ahonda en el origen del concepto de interés nacional, centrándose en su origen etimológico, como a continuación se indica:

Interés - proviene del latín *interesse* que significa importar, que a su vez proviene de *inter*, entre; y *esse*, ser. Nación - proviene de la palabra latina *natio* sustantivo del verbo *nasci* (nacer) que se empleaba para referirse al lugar de nacimiento y posteriormente para designar a un grupo étnico o raza. [...] por lo que etimológicamente se puede decir que el interés nacional es lo que les importa a los que nacieron en un lugar específico o aun grupo étnico (García, 2011 Prueba123\$1, p. 50).

El propio autor manifiesta que, es importante saber cómo se emplea el concepto de interés nacional en el discurso político; es decir, el significado que aporta esta expresión del lenguaje que se ha difundido hacia las masas de los Estados nacionales a partir del *derrocamiento* del sistema monárquico a fines del siglo XV, periodo en que surgieron y fueron aceptadas ciertas ideas republicanas y democráticas que incorporaron la participación popular en la toma de decisiones políticas de los gobernantes. Este fue el impulso que contribuyó a difundir la idea de la *nación* y del propio interés nacional, además que,

[...] el interés nacional se asocia al surgimiento y consolidación del estado nación como unidad política en el mundo y al crecimiento y consideración suprema del comercio en los asuntos mundiales, procesos que inician al finalizar la Edad Media en el siglo XV, toman fuerza en el siglo XIX y en los que la humanidad sigue todavía inmersa (García, 2011, p. 51).

Por su parte, en su trabajo intitulado “El mito del interés nacional”, Jorge Hugo Herrera Vegas (2014) explica que este concepto corresponde a *una sola palabra* y no a una palabra compuesta. Para el autor, este término “[...] pertenece a una familia de conceptos utilizados desde los tiempos de la filosofía griega como ‘bien común’, u otros más modernos como ‘utilidad pública’ o ‘interés general’” (Herrera, 2014, p.4). Cuando se habla del *bien común* como menciona el autor, no sólo se refiere a buscar este bien en la política interna, sino que abarca también la política exterior. Esto lo concibe el propio Herrera como asuntos que tienen origen o consecuencias en las fronteras, por lo que el gobierno tiene que considerarlos, ya que deberán estar encaminados en encontrar ese bien común, al que se le llama interés nacional (Herrera, 2014, p. 4).

A su vez, el autor Rubén Herrero de Castro (2010) en el capítulo I del libro *evolución del interés nacional* nos habla de cómo fue evolucionando el concepto de interés nacional a lo largo de la historia, indicando que:

Una de las primeras evoluciones hacia el concepto moderno de interés nacional, serían los términos de «voluntad general» de Rousseau y el de «razón de Estado» empleado por el cardenal Richelieu. Así justificó este último, por ejemplo, su intervención a favor de los protestantes en la Guerra de los Treinta Años, con el objetivo de reducir el creciente poder del emperador del Santo Imperio Romano, que era contrario a los intereses de Francia (Herrero, 2010, p. 19).

Sin embargo, el mismo autor menciona que el concepto de interés nacional llegó a ponerse en duda durante la Primera Guerra Mundial, debido a que el presidente de Estados Unidos, Woodrow Wilson, insinuaba que mediante la corriente idealista no todas las acciones para encontrar el interés nacional eran válidas y que esto no debía buscarse de manera individual, sino global desde una sociedad internacional. En este tenor, se creó la Sociedad de Naciones (SDN) que pretendía la colaboración entre los países, ya que, si uno de los miembros era atacado, todos los países que eran parte de la SDN se considerarían agredidos y, por tanto, estaban obligados a actuar de una forma defensiva por el bien común de varias naciones. No obstante, el propósito con el que según se había creado el mencionado organismo no se cumplía por diferentes razones, entre ellas la de excluir algunos países contradiciendo su discurso de ser una sociedad internacional inclusiva. Asimismo, el simple hecho de renunciar a ciertas herramientas, como el uso de la fuerza, no fue del agrado de la mayoría de los miembros, ya que la propia fuerza era un requisito para la defensa de sus propios intereses nacionales. A esto se suma que, el tener que ceder parte de su soberanía a una institución supranacional contravenía el propio interés de la nación, al obligarles a participar en acciones no siempre deseadas por pueblo y, al mismo tiempo poner en riesgo su propia seguridad (Herrero, 2010, p. 20).

De esta forma, se concluye que, el *Estado*, la *nación* y el *poder* son conceptos básicos relacionados con el interés nacional, por tanto, fundamentales para el análisis de la política interna y la exterior. Para diversos autores, el Estado es una figura compleja de definir, al mismo tiempo que un elemento fundacional y actor central de las relaciones internacionales desde la perspectiva positivista.

Sin duda, Max Weber es uno de los autores fundamentales para comprender al Estado, al que define como,

[...] aquella comunidad humana que, dentro de un determinado territorio [...] reclama (con éxito) para sí el monopolio de la *violencia física legítima*. Lo específico de nuestro tiempo es que a todas las demás asociaciones e individuos sólo se les concede el derecho a la violencia física en la medida en que el Estado lo permite. El Estado es la única fuente del «derecho» a la violencia. Política significará, pues, para nosotros, la aspiración [...] a participar en el poder o a influir en la distribución del poder entre los distintos Estados o, dentro de un mismo Estado, entre los distintos grupos de hombres que lo componen (Weber, 1979, pp. 83-84)

Es importante resaltar que, al igual que el interés nacional, el concepto de Estado ha tenido una evolución a lo largo de la historia a partir de acontecimientos políticos, sociales, culturales y económicos entre otros, así conformando al Estado moderno. El Estado pertenece de manera fundamental al derecho político y constitucional, por lo que se considera como una comunidad política desarrollada o como una estructura de poder político, pero lo más destacado es que se distingue como un territorio geográfico donde se concentran las *aspiraciones nacionales* que, en ocasiones se ven identificadas con la sociedad y en otras no; en algunas ocasiones estarán compensadas con la nación o con el poder. Debido a que el Estado tiene un aspecto jurídico, es importante resaltar la definición de José Germán Cabra Ybarra (1996), quien en su *seminario de política exterior* lo definió como “[...] una institución jurídico -política compuesta de una población establecida sobre un territorio y provista de un poder llamada soberanía” (Cabra, 1996, p. 1).

Respecto a la *soberanía*, el mismo autor profundiza en las cualidades del Estado, haciendo referencia a dos aspectos: *independencia* e *igualdad*. La independencia se concibe como la *no injerencia* de otros Estados en los asuntos internos, mientras que, respecto a la igualdad, manifiesta que, si bien, en el ámbito del derecho internacional existe el principio de *igualdad jurídica de los Estados*, no todos ellos tienen la misma condición soberana unos frente a los otros. Sobre lo anterior, Hermann Heller manifiesta que únicamente se le llama “[...] soberana a aquella unidad decisoria que no está subordinada a ninguna otra unidad decisoria universal y eficaz” (tomado de Cortiñas-Peláez, 2001, p. 46).

Dicho lo anterior, proseguimos a mencionar la existencia de tres *elementos constitutivos del Estado*, que corresponden al *territorio*, la *población* y, la *soberanía o gobierno*, aspectos que permiten la existencia y sobrevivencia de este mismo, al

encontrarse asentado en un territorio en el que reside una población dirigida, política y soberanamente de manera independiente por sus leyes y su gobierno, en donde reside la soberanía (Cabra, 1996, pp. 1- 5 y Salinas, 1995, p. 173).

En lo que respecta a la *nación*, ésta corresponde y hace referencia al lugar de nacimiento donde se puede designar a un grupo étnico. Este concepto jurídico y cultural lo describe el autor José Ramón Narváez Hernández (2008), en su artículo “El concepto jurídico de nación en tiempos de Juárez. Construcción-destrucción de una cultura jurídica”, como

[...] un alma, un principio espiritual. Dos cosas que, en verdad, tan sólo hacen que se constituya esta alma, este principio espiritual. La una está en el pasado, la otra está en el presente. La una es la posesión en común de un rico legado de recuerdo; la otra es el consentimiento actual, el deseo de vivir juntos, la voluntad de seguir haciendo valer la herencia que se ha recibido indivisa (Narváez, 2008, p. 175).

Por otro lado, para Max Weber, la nación forma parte de la esfera de valores, dado que,

[...] realmente existe un objeto común tras el término obviamente ambiguo de ‘nación’, éste aparentemente corresponde al campo de la política. [...]Una] nación es una comunidad de sentimiento que se manifiesta de modo adecuado en un Estado propio: en consecuencia, una nación es una comunidad que normalmente tiende a producir un Estado propio (tomado de Ferrando, 1975, pp. 7-8).

La nación, al ser un concepto que ha destacado en la historia y que tiene relación con las historias de las sociedades humanas que se identifican como parte de un ente, se puede decir que ha existido desde la creación de los grupos de personas en el mundo, siempre bajo el auspicio de quienes detentan el poder político de la comunidad. Por ende, la nación ha sido dominante en la historia de la humanidad, ya que al ser grupos sociales que concentran la esencia propia de cada grupo de personas, -donde destaca su cultura, arte, literatura, lenguaje, costumbres, religión entre otras especificaciones- se vuelven una unidad dinámica que va desarrollándose y evolucionando hacia un total desenvolvimiento (Rodríguez, 2010, p. 11).

Desde el realismo político, el *poder* de una nación para autogobernarse se expone de manera monopolizada, de tal manera que pueda utilizarse dentro o fuera del país, pues también las decisiones que toma el Estado se relacionan con los factores internos o los derivados del medio externo. Ello obedece a que la política del Estado se establece para la consecución de fines orientados a la satisfacción del interés nacional dentro del llamado *orden internacional*, generalmente establecido por las potencias hegemónicas mundiales que buscan su propio beneficio, haciendo uso de su poderío, lo que les permite organizar a otros países con base en sus necesidades e intereses. En este sentido, a nivel mundial existe esta lucha constante por el poder; el uso de la fuerza siempre está latente y la paz no es permanente. En consecuencia, se han usado las alianzas como estrategia de seguridad para los Estados que tienen el mismo fin, siempre que con ello se logren satisfacer sus intereses vitales (Calduch, 2001, pp. 8 -9; Hartman, s/f, pp. 1 -2).

Estos tres conceptos básicos referentes del interés nacional: Estado, nación y poder, son relevantes para entender y estudiar las acciones de los tomadores de decisiones de un Estado en cuanto sus políticas internas y externas, además que también se consideran los llamados *factores internacionales de situación* que permiten analizar la conducta del Estado, tomando en cuenta su *capacidad* en la búsqueda de satisfacer el interés nacional.

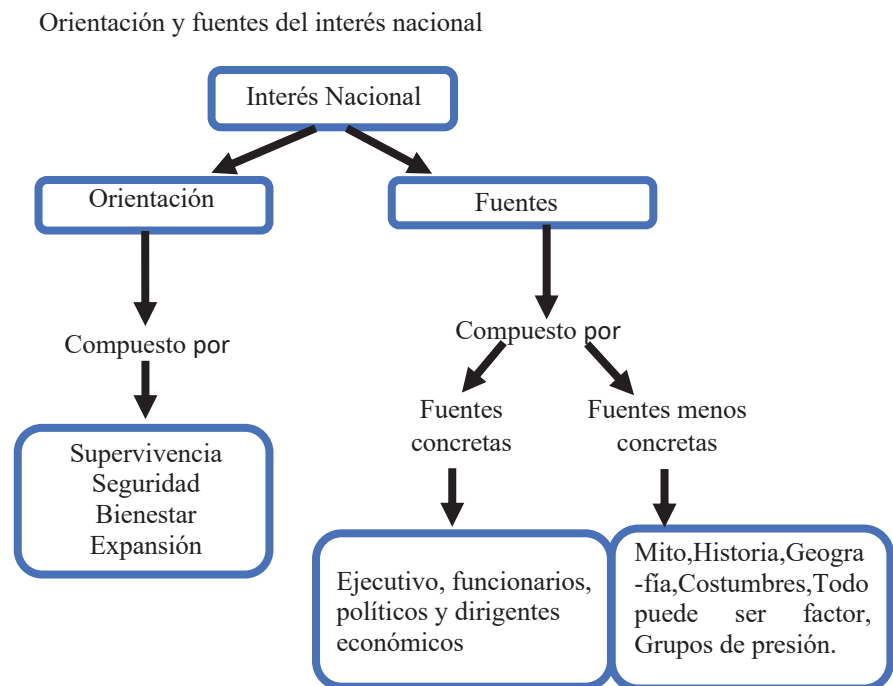
Visto lo anterior, resulta importante concluir sobre el significado del interés nacional, considerando concepción de José Germán Cabra Ybarra (1996), quien define al interés nacional como:

[...] la suma de necesidades, anhelos, exigencias que el pueblo -nación exige de forma genérica. Es la preocupación generalizada de la nación y que surge de las fuentes, ya que en una nación existe una imagen más o menos definida de su misión nacional [... El] interés nacional persigue de manera general: Bienestar Nacional, Supervivencia del Estado y Seguridad del Estado [... Ello] debe responder a la exigencia de la masa nacional, sin embargo, el interés nacional puede ser un instrumento o fin de la política buscando soberanía como una necesidad. En la práctica el interés nacional está subordinado a la interpretación del grupo en el poder, lo que da por consecuencia un cambio en la realidad (Cabra, 1996, pp. 18,21).

De esta forma, el interés nacional se sitúa como el factor y objetivo fundamental que determina la forma en que se ejecutará, tanto la política interna como la exterior, por lo que se le toma como la base que guiará el grueso de las decisiones que tomará el Estado.

La manera en que cada Estado se conduce a nivel interno y externo guarda congruencia con la forma en que el grupo que toma decisiones define el interés prioritario de la nación. Es decir, el interés nacional proviene de *fuentes* que lo sustentan, a las que el propio autor divide en dos: 1) *fuentes concretas* y, 2) *fuentes menos concretas*. Las primeras se refieren a la opinión de los funcionarios políticos y dirigentes económicos que interpretan el interés nacional y se encargan de aplicarlo; las fuentes menos concretas provienen de *mito nacional* que surge de la masa popular a partir de su propia imagen egocéntrica producida por elementos propios de cada pueblo-nación, como son la historia, la geografía, la ideología dominante, la base cultural, las ideas religión, las acciones de los grupos de presión y todos los factores sociales que pudieran contribuir en la definición del interés nacional de cada unidad estatal (Cabra, 1996, pp. 18 -19), como se muestra en la figura 1.

Figura 1



**Fuente:** Elaboración propia, con información de Cabra, 1996, pp. 19 -20

En su artículo “Los intereses nacionales”, Salinas (1995) manifiesta que, por el simple hecho de buscar el *bien común*, el interés nacional se traduce en la interpretación individual del tomador de decisiones para establecer objetivos que el gobernante pretende alcanzar, ya que cuenta con el *poder nacional* para ejecutarlos mediante la aplicación de una política nacional. Por otro lado, se habla de intereses nacionales cuando casi la totalidad de la población comparte los mismos intereses, de forma tal que, se avanzaría hacia una igualdad de oportunidades para la población de esta manera, al menos a nivel conceptual, (Salinas, 1995, pp. 172 -173).

Como se mencionó anteriormente, el interés nacional es un elemento que determina cómo se llevará a cabo la política general del Estado; esto es debido a que en la toma de decisiones es necesario evaluar las estrategias a realizar, analizar los posibles escenarios y sobre todo intentar satisfacer el interés común, no sólo a nivel interno, sino especialmente en las relaciones con otros, es decir, en el ámbito de la política exterior. En su libro *Dinámica de la Sociedad Internacional*, Rafael Calduch (1993) define a la política exterior como:

[...] aquella parte de la política general formada por el conjunto de decisiones y actuaciones mediante las cuales se definen los objetivos y se utilizan los medios de un Estado para generar, modificar o suspender sus relaciones con otros actores de la sociedad internacional (Calduch, 1993, p. 3).

Sin embargo, Cabra (1996) nos dice que la política exterior no se encuentra como una definición, puesto que más bien es una concepción en la que varios autores aportan -según sus conocimientos- lo que ellos consideran como política exterior. Ello se debe a que no existe una definición universalmente aceptada, porque la política exterior es una disciplina dinámica en constante cambio. Analizándolo desde un enfoque metodológico, Tomassini (1987, p. 126) identifica tres aspectos que diferencian la política exterior de un país respecto de los otros:

1. La agenda internacional de cada país, el cual refleja sus intereses concretos.
2. Sus objetivos, lo que desea alcanzar o lograr satisfaciendo sus intereses.

3. La manera en la que aplica su política ya sea pasiva o activa.

Por su parte, Calduch identifica la existencia de tres elementos principales en la política exterior. En primer lugar, su *carácter estatal*, pues la política exterior sólo puede ser llevada a cabo por los Estados, al ser los únicos actores que cuentan con capacidad jurídica reconocida al nivel internacional y una capacidad política autónoma. En segundo lugar, *la política exterior e interior del Estado no pueden asociarse*, ya que la primera está enfocada en la vinculación entre Estados y la segunda a la diversidad de órganos internos y formas las que se relacionan unos con otros. Finalmente, el tercer elemento es la *determinación de la política exterior por los fines y objetivos* que pretende alcanzar el Estado (Calduch, 1993, pp. 3-4).

En adición a lo anterior, en la política exterior hay todo un *proceso de toma de decisiones* que está compuesto por varios elementos. El principal es el interés nacional, seguido de los están los *objetivos*, es decir, los fines que se pretenden alcanzar. A ello prosiguen las *estrategias*, que corresponden a los medios o *los cómo*s se pretende alcanzar los objetivos; los *planes, proyectos y programas*, llevando a los países a la toma de decisiones emprendidas por los agentes del Estado, considerando tanto el interés nacional como los elementos objetivos y subjetivos con los que se alcanzarán tales metas, como se muestra en la figura 2.

De manera conceptual, el interés nacional ha tenido un desarrollo y una evolución a lo largo de la historia hasta llegar a como se identifica en la actualidad, en donde los Estados nacionales buscan la supervivencia y seguridad del Estado al igual que el bienestar de la población sin importar los fines para lograr los objetivos. El interés nacional está relacionado con el Estado, ya que es el único actor que cuenta con la capacidad jurídica con presencia internacional; está relacionado con la nación y el poder nacional, ya que cuentan como sus referentes básicos, además que sirve de guía a la política exterior del Estado. Todo ello se da a través de un proceso en el que cada elemento es fundamental para la consecución de los objetivos planteados con base en el interés nacional.

Figura 2



**Fuente:** Elaboración propia con información de Cabra, 1996, p. 17-23 y, Benítez y Romero, 2015, p. 163.

## 1.2 Factores Internacionales de Situación

Los estudios internacionales contemporáneos se caracterizan e implican una vinculación entre tendencias clásicas y nuevas corrientes del pensamiento. En todas ellas se intentan explicar los procesos de recomposición de fuerzas, así como la aparición y participación de nuevos actores y factores en la escena internacional que, se relacionan con los ya existentes. Entre las principales características del *sistema internacional* sobresale la ideología dominante, así como la lucha y oposición entre diferentes Estados por el control de los recursos en general, pero también para expandir sus intereses e ideología en otros Estados (Costero, 2012, p. 153). La consideración del tiempo y el espacio son cuestiones fundamentales para analizar y comprender los hechos, fenómenos y procesos del medio internacional en el que operan los Estados.

Los términos *sujetos* y *actores* son importantes para el análisis del sistema internacional, aunque muchos autores rechazan y no reconocen el concepto de actor por

el hecho de provenir de una proposición teórico-metodológica del funcionalismo. Sin embargo, es importante resaltar que, desde esta concepción, el Estado es el *actor* principal al ser reconocido por la sociedad internacional, ya que ostenta la personalidad jurídica, cuestión que lo sitúa como el eje del sistema interestatal. El papel y estatus del actor se puede exteriorizar de manera individual o en grupo, con un carácter *mecánico* derivado de intereses particulares.

Por otra parte, la adopción del término *sujeto* proviene del materialismo histórico, por lo que no concibe en primera instancia al Estado como el eje de las relaciones internacionales, sino a la clase social. De esta manera, el sujeto se concibe como una capacidad intrínseca en la práctica social, un ente dinámico en los procesos sociales. Sin embargo, también desde esta visión crítica, el Estado es parte de la triada de sujetos de las relaciones internacionales, junto con la clase social y la nación (Cid y González, 2001, pp. 193 -194).

En la práctica social, el sujeto posee dos características consideradas como principales: la primera, es cuando se ha superado la condición de *animalidad*, es decir, la relación del hombre con la naturaleza con el fin de satisfacer sus necesidades. De esta manera, se obtiene un doble proceso de transformación que repercute en el desarrollo de fuerzas productivas y diferentes estructuras político -sociales de organización humana. La segunda corresponde a la relación hombre-naturaleza, que se encuentra intervenida por la manera en que se relaciona el individuo con otros individuos. De esta manera, el *hombre* como ser social y político es el sujeto que construye la sociedad y las relaciones que se producen en ella, siendo un protagonista que no espera un papel ni un escenario donde establecerse, por lo que su práctica social es derivada de la historia. Por lo tanto, distintos autores afirman que la historia no es más que una actividad donde el hombre persigue y logra -o no- sus propios fines. Para Cid y González (2001), los principales sujetos internacionales son las clases sociales, el Estado y la nación, por orden de importancia (Cid, y González, 2001, pp. 194 -196). Esta concepción guarda correspondencia con la visión que Carlos Marx expuso en *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*, en donde, consciente de la importancia de la historia y de cómo influyen las leyes generales en ella, afirmó que:

Los hombres hacen su propia historia, pero no la hace a su libre arbitrio, bajo circunstancias elegidas por ellos mismos, sino bajo aquellas circunstancias con que se encuentren directamente, que existen y les han sido legadas por el pasado.

La tradición de todas las generaciones muertas oprime como una pesadilla el cerebro de los vivos (Marx, 2003, p. 13).

En las relaciones internacionales existen diferentes niveles de análisis y periodicidad para comprender las investigaciones, los fenómenos, procesos, actores e interrelaciones, porque son pertenecientes a diferentes escenarios de la realidad. En su obra *Relaciones Internacionales*, Rafael Calduch (1991) identifica dos niveles de análisis: la *macrointernacionalidad* y la *microinternacionalidad*. La macrointernacionalidad se refiere a cuestiones relativas a la sociedad internacional en su conjunto, a través de estructuras e instituciones, categorías de actores y formas de relación. Por otro lado, la microinternacionalidad, se compone de los diversos miembros o categorías de estos, mismos que tienen participación en la sociedad internacional. Por otra parte, la llamada *periodificación* de los procesos y fenómenos internacionales son un elemento metodológico imprescindible para los estudios internacionales, identificando el factor tiempo y el factor espacio como coordenadas esenciales, fundamentales para analizar y comprender las relaciones internacionales (Calduch, 1991, p. 13 -14).

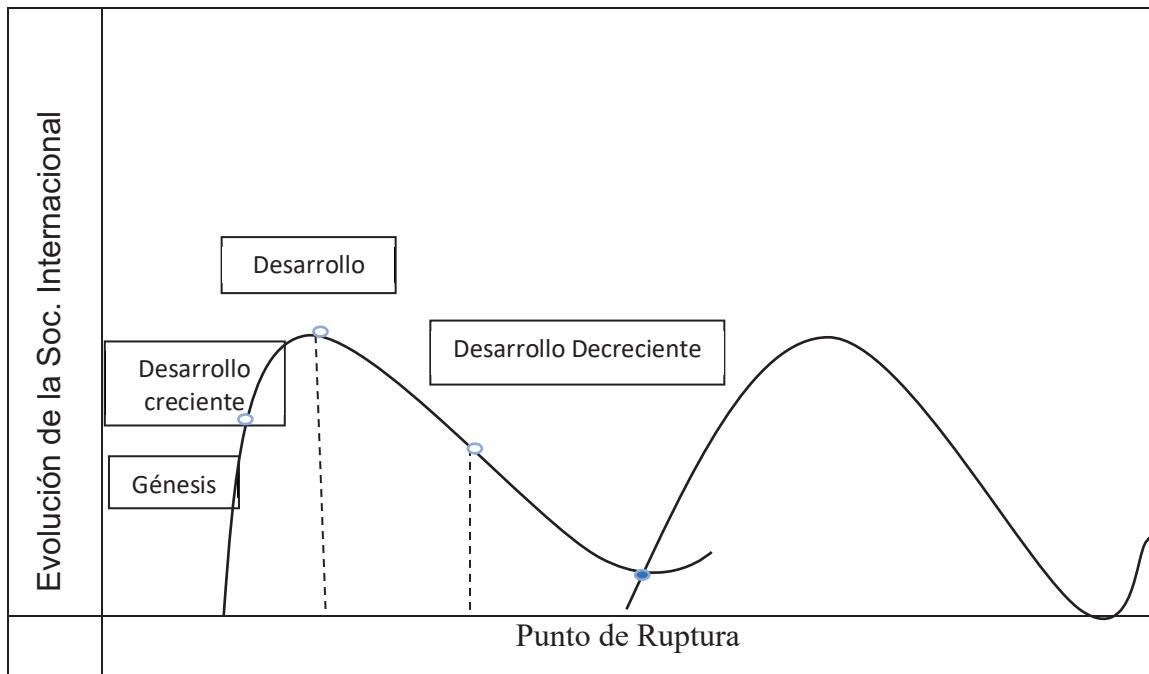
De una manera más específica la microinternacionalidad comprende tres períodos: *corto*, *mediano* y *largo plazo*. El corto plazo, hace referencia a una fase breve con una duración entre uno y cinco años, en donde uno o varios actores internacionales, -así como sus factores y estructuras internas- son capaces de formular y producir una línea de acción en el contexto internacional. El mediano plazo, es una etapa un poco más extensa que abarca entre cinco y diez años. En este tiempo, las estructuras y factores endógenos de los actores internacionales experimentan cambios de manera significativa con repercusiones en su influencia o capacidad en la vida internacional. Por último, el largo plazo es una etapa que comprende varias décadas; los actores experimentan profundas modificaciones internas introducidas por cambios en el panorama internacional (Calduch, 1991, p. 15).

Desde esta perspectiva, los sucesos en el panorama internacional modifican al propio sistema internacional. Por ende, los actores tienen que ajustar sus estrategias y programas de actuación, haciendo referencia a los Estados que tienen que cambiar su política exterior y lograr adaptarse a la nueva realidad del mundo. Por otra parte, en la configuración a nivel macrointernacionalidad, se establecen tres etapas, que corresponden a: la *génesis*, el *desarrollo* y la *crisis* de la sociedad internacional. En la figura 3, se muestra la perspectiva de Rosenau, caracterizada por cambios turbulentos representados por

estructuras en donde se compenentran actores y factores de la sociedad emergente con la sociedad decadente. Se comprende que siempre existirán puntos de ruptura que desestabilicen el sistema en su conjunto, pero éste logrará volver a la estabilidad mediante un proceso de cambio que implica la aparición de nuevos actores y sujetos dentro del sistema internacional (Calduch, 1991, p. 15 -16).

Figura 3

Representación de las etapas de evolución histórica de las Sociedades Internacionales



Fuente: Calduch con la perspectiva de Rosenau, 1991, p. 16.<sup>1</sup>

Tomando en cuenta la concepción de Rosenau sobre las etapas de evolución históricas de las *sociedades internacionales*, la post -Guerra Fría fue un parteaguas en el sistema internacional, dado que la desintegración del bloque soviético -junto con la disolución de los regímenes socialistas- permitió la descentralización del sistema internacional en el orden bipolar. De esta manera, nuevos actores, -como son Organizaciones Internacionales Gubernamentales, Organismos No -Gubernamentales y actores sub -estatales- tuvieron la oportunidad de interactuar con los Estados ya existentes y también con los que se sumaron al sistema interestatal a partir de la separación de la URSS (Rivera, 2012, p. 5).

<sup>1</sup> Para más detalles de la gráfica consultar <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-55159/lib1cap1.pdf>

En su libro *Introducción al estudio de la política exterior de México*, Rafael Velázquez Flores, (1999), sostiene que la política exterior,

[...] está conformada por aquellas conductas, posiciones, actitudes, decisiones y acciones que adopta un Estado más allá de sus fronteras, que se fundamentan en el interés y la seguridad nacional y básicamente en objetivos concretos de carácter económico y político. Dicha política se sustenta en un proyecto específico y depende de la capacidad de negociación internacional del Estado y de la sociedad civil. A su vez, la política exterior es determinada por los factores de situación tanto internos como externos y sigue las pautas de la política del poder y la política de presión (Velázquez, 1999, p. 29).

En la política exterior de los Estados, los factores internacionales de situación se mueven a partir de las posturas divergentes en sus relaciones con el exterior, pero también con las decisiones y acciones emprendidas por los mismos. Para John Stoessinger, se emplea el término *elementos objetivos del Estado* para identificar la base material y cultural de los países, que contribuye a determinar sus propios objetivos y necesidades. Estos elementos son: *la base geográfica, la económica y la base lingüística y cultural*, pero también es importante considerar *las implicaciones psicológicas del poder y las propias capacidades nacionales* que se desprenden de los recursos naturales con que cuenta el Estado, la relación entre población e industrialización, el factor tecnológico e industrial, la voluntad nacional, la ideología dominante, el liderazgo nacional y el tipo de gobierno (Benítez, y Romero, 2015 p. 142). Además, los estudios de la política exterior fraccionan ciertas visiones como la legalista e histórica descriptiva en cuanto al resultado de los objetivos nacionales, por lo que el Estado no es tomado como un punto de intersección que tiene elementos materiales y subjetivos, ya que los procesos, logros o fracasos recaen en el factor humano, como tomador de decisiones.

En su artículo “Debate entre política exterior y relaciones internacionales. Una reacción del orden teórico”, Vargas-Alzate (2010) identifica cinco variables o factores relacionados con el actuar de los Estados en la política exterior, que son:

1. El factor Individual. – Los valores, los talentos, las experiencias previas y todo lo que arma el perfil de quien tenga que tomar una decisión.
2. El rol. – Es el papel que se desempeña, es decir, su conducta.

3. El factor gubernamental. – La estructura de un gobierno el cual puede limitar o facilitar la elección antes que los tomadores de decisiones ante una situación de política exterior.

4. Factor social. – Son los aspectos no gubernamentales que influyen en la conducta externa.

5. Factor sistémico. – Es el ambiente internacional que influye en las decisiones de los funcionarios en cuanto a la formulación y aplicación de su política exterior (Vargas-Alzate, 2010, p. 84).

Por otro lado, Marcel Merle planteó la existencia de un sistema internacional para hacer referencia a diferentes actores que tienen capacidad de influencia en la política internacional. Es importante analizar el papel y rol que juegan otros actores en el escenario internacional, como las Organizaciones Intergubernamentales (OIGs), desprendidas del ambiente estatal y su relación con algunas firmas multinacionales, consideradas como una fase monopolística del capital internacional. Referente a “[...] la política exterior y las Relaciones Internacionales se ven influenciados a nivel interno y externo por otros actores secundarios, entre los que destacan: las Organizaciones no Gubernamentales (ONGs), las iglesias transnacionales, sindicatos, asociaciones políticas, entre otras” (Benítez, y Romero, 2015, p. 145). Por lo anterior, Merle considera que existe una tipología de los actores internacionales, como se indica en la figura 4

*Figura 4*

Tipología de actores internacionales, según Merle

- Estados
- Organizaciones intergubernamentales
- Fuerzas transnacionales:
  - Organizaciones no gubernamentales
  - Firmas multinacionales
  - opinión pública internacional

**Fuente:** Barbé, 1995, p 119, con información de Merle.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Para más información del tema consultar [https://www.usil.edu.pe/biblioteca/docs/Relaciones\\_Internacionales%20-%20Barbe\\_Esther.pdf](https://www.usil.edu.pe/biblioteca/docs/Relaciones_Internacionales%20-%20Barbe_Esther.pdf)

Asimismo, Merle otorga una gran importancia a cinco factores que contribuyen a comprender la capacidad de los Estados, que son: 1. - el factor natural, 2. -el factor técnico, 3. -el factor demográfico, 4. -el factor económico y 5. -el factor ideológico. Siendo estos factores todas las fuerzas que entran en competencia o se enfrentan en el sistema internacional. En este sentido, Daniel Colard menciona que, las acciones estatales en el ámbito internacional deben analizarse considerando el ambiente mundial y la estructura del Estado e identificó seis elementos que dotan de capacidad a dichos actores: 1. - factor geográfico, elemento de suma importancia para entender la conducta y objetivos de los Estados; 2. - factor demográfico, concebido como el capital humano; 3. - factor económico, como elemento que a lo largo de la historia ha originado luchas por el control de los recursos económicos; 4. -factor científico tecnológico; 5. -factor ideológico y cultural y 6. -factor jurídico (Benítez, y Romero, 2015, pp. 145 -146).

En cuanto al análisis de Cabra Ybarra (1996), se plantea una clasificación de los llamados factores internacionales de situación en tres grandes niveles que producen la iniciación de la política: 1) *Medio internacional en el que opera el Estado*, 2) *los Actos concretos de otros Estados* y, 3) *Capacidad del propio Estado para entrar en acción*, en donde se agrupan los elementos tangibles e intangibles con que cuenta el Estado (Cabra, 1996, p. 25).

Cuando se habla del *medio internacional en el que opera el Estado* se refiere a los supuestos de la política internacional, como al clima internacional. Es decir, el medio donde se lleva a cabo o influyen las decisiones de los Estados. Ahora bien, los *actos concretos de otros Estados* es cuando un Estado toma decisiones en su política exterior, pero estas decisiones influyen de alguna u otra manera a otro Estado. Cada Estado adentra en el campo de otro Estado de dos formas distintas, la primera forma puede llevarse a cabo en distintas maneras, puede ser abierto y extenso donde la acción es concertada y se busca apoyo en el ámbito internacional o puede ser oculta y nominal donde el Estado asume el problema por su cuenta. La segunda forma es cuando el Estado se enfoca en su capacidad para enfrentar la política de otros Estados ya sea resistiendo, colaborando o adaptándose a la exigencia de sus propios intereses. Por último, la capacidad del propio Estado para entrar en acción es el cúmulo de recursos con los que cuenta el propio Estado para garantizar los intereses nacionales, lo cual se ve reflejado en la aptitud del Estado ante otros con el fin de que estén de acuerdo ante asuntos de su interés, esta capacidad tiene

dos sentidos: la primera es de manera general ya que es para influir a la sociedad internacional en un asunto en particular y el segundo sentido está relacionado con la estrategia del Estado con el fin de alcanzar sus objetivos (Cabra, 1996, pp. 26 -28)

Para Cabra Ybarra (1996) la capacidad es relativa y no absoluta. Esto es debido a que intervienen dos factores, los tangibles y los intangibles, los primeros son los que se pueden medir de manera objetiva y los segundos es posible medirlos en función de lo medible. Además, estas condiciones están clasificadas, como se observa en la tabla 1.

*Tabla 1*  
Clasificación de los factores que intervienen en la capacidad del Estado

Factores	Clasificación
Tangibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Geografía</li> <li>-Población</li> <li>-Potencial humano</li> <li>-Recursos naturales</li> <li>-Producción industrial y agrícola</li> <li>-Organización militar y potencia latente</li> </ul>
Intangibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Estructura política, económica y social del Estado</li> <li>- Nivel educativo y tecnológico</li> <li>-condición de moral nacional</li> </ul>

**Fuente:** Elaboración propia con información de Cabra, 1996, pp. 30 -31

Resulta importante considerar las reflexiones de Kenneth Thompson y Roy C. Macridis, quienes propusieron dos aproximaciones para el análisis de la política exterior. La primera se refiere a la *ideología* y la segunda a la *analítica*. Estos elementos han sido fundamentales para la formulación y ejecución de la política exterior en diferentes contextos, es decir, que tomando en cuenta estas aproximaciones se puede realizar un análisis comparativo de las políticas exteriores mediante términos de círculos concéntricos.

En el caso del centro están los elementos con carácter material, en algunos casos permanentes como la geografía y los recursos naturales y, en otros casos los elementos que son susceptibles al cambio y a la manipulación humana como la economía y el establecimiento militar (Vargas-Alzate, 2010, p. 86).

Por otro lado, se encuentran los elementos que no pertenecen al centro. Estos son los factores humanos que son cuantitativos cuando se refiere a la población, pero también están los cualitativos como en el caso del carácter nacional, la estructura social, la moral nacional, la experiencia y las instituciones políticas. Es así, que mediante los elementos mencionados y en la manera en que se lleve a cabo el proceso de toma de decisiones, da como resultado la esencia de la política exterior, De aquí, Thompson y Macridis Proponen una clasificación que hacen de los factores significativos en el estudio de la política exterior (Vargas-Alzate, 2010, p. 87), como se observa en la tabla 2.

*Tabla 2*

Factores significativos en el estudio de la política exterior.

Factores significativos en el estudio de la política exterior (Thompson & Macridis)									
1	Elementos de la política exterior	Los elementos materiales relativamente permanentes	<table border="1"> <tr> <td>a. Geografía</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b. Recursos Naturales</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minerales</li> <li>• Producción de alimentos</li> <li>• Poder energético</li> </ul> </td> </tr> </table>	a. Geografía		b. Recursos Naturales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minerales</li> <li>• Producción de alimentos</li> <li>• Poder energético</li> </ul>		
		a. Geografía							
		b. Recursos Naturales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minerales</li> <li>• Producción de alimentos</li> <li>• Poder energético</li> </ul>						
		Elementos materiales de menor permanencia	<table border="1"> <tr> <td>a. Establecimiento industrial</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b. Establecimiento militar</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c. Cambios en la capacidad industrial y militar</td> <td></td> </tr> </table>	a. Establecimiento industrial		b. Establecimiento militar		c. Cambios en la capacidad industrial y militar	
a. Establecimiento industrial									
b. Establecimiento militar									
c. Cambios en la capacidad industrial y militar									
Elementos humanos: cuantitativos y cualitativos	a. Cualitativo - Poblacional								
	b. Cualitativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomadores de decisiones</li> <li>• Ideologías</li> <li>• El papel de la información</li> </ul>							
2	El proceso de formulación de la política exterior	Las agencias del gobierno	<table border="1"> <tr> <td>a. El ejecutivo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b. Las cámaras legislativas</td> <td></td> </tr> </table>	a. El ejecutivo		b. Las cámaras legislativas			
		a. El ejecutivo							
b. Las cámaras legislativas									
Las agencias no gubernamentales	<table border="1"> <tr> <td>a. Partidos políticos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b. Grupos de interés</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c. Medios de comunicación</td> <td></td> </tr> <tr> <td>d. La opinión pública</td> <td></td> </tr> </table>	a. Partidos políticos		b. Grupos de interés		c. Medios de comunicación		d. La opinión pública	
a. Partidos políticos									
b. Grupos de interés									
c. Medios de comunicación									
d. La opinión pública									

3	Tendencias y temas de interés	Propósitos Nacionales	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Paz</li> <li>b. Seguridad</li> <li>c. Poder</li> <li>d. Prosperidad y desarrollo económico</li> </ul>
		Diplomacia	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Prácticas diplomáticas</li> <li>b. La transformación de las prácticas diplomáticas</li> <li>c. El redescubrimiento de la diplomacia</li> </ul>
		Sistemas de gobierno	
		Sistema Internacional y los temas de alta política	

**Fuente:** Vargas-Alzate, 2010, p. 87, con datos de Thompson y Macridis, 1972.<sup>3</sup>

A los tres niveles de clasificación de los factores internacionales de situación se suman perspectivas de Thompson y Macridis y Rosenau para determinar los elementos esenciales del análisis de la política exterior y, de esta forma conocer la forma en que funciona el sistema internacional, conocido como el medio internacional en que opera el Estado. Todo ello para comprender el proceso de toma de decisiones de los actores estatales, considerando los casos particulares.

### 1.3 El proceso de toma de decisiones

En su libro, *Administración en las Organizaciones. Un enfoque de sistemas*, Fremont E. Kast y James E. Rosenzweig (1976) mencionan que, la *toma de decisiones*, junto con la solución de problemas y el pensamiento, son fundamentales para la sobrevivencia de los humanos, como para cualquier tipo de organismos y organizaciones. Por tal motivo, el concepto *decidir* es de suma importancia, ya que “significa aplicar el juicio para formar nuestra propia mente” (Kast y Rosenzweig, 1976, p. 383). Es de suma importancia que los tomadores de decisiones tomen en consideración dos o más alternativas para poder alcanzar los objetivos planteados, debido a la naturaleza del sistema internacional, que es cambiante. Asimismo, en el plano personal, todos los seres humanos, -al ser entes sociales y políticos- se ven forzados a discernir entre varias opciones para tomar decisiones a lo

<sup>3</sup> Para más información sobre el contenido de la tabla consultar <https://www.redalyc.org/pdf/215/21520964006.pdf>

largo de su vida que, de acuerdo con Kast y Rosenzweig (1976), cuentan con seis elementos comunes:

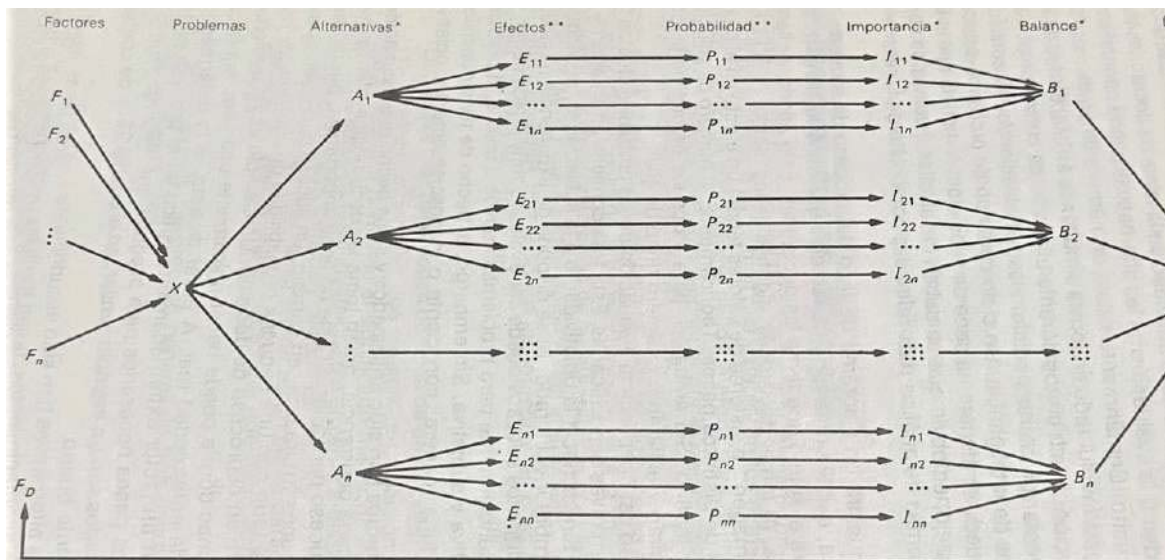
- a) el estado de la naturaleza; b) el sujeto que toma las decisiones; c) los objetivos o fines para los que servirá; ch) las alternativas relevantes y el conjunto de acciones de entre las cuales se hará la selección: d) la relación que produce un orden de preferencia de las alternativas, y e) la selección misma, la selección de una o alguna combinación de las alternativas (p. 390).

Dichos elementos proporcionan los conceptos primordiales para las tres fases de que se compone el proceso de toma de decisiones, como se esquematiza en la figura 5.

1. La búsqueda de las condiciones ambientales que requieren una decisión, debo llamarla actividad de *inteligencia* (tomando el significado militar de inteligencia).
2. La actividad de *diseño*, entendida como la fase de inversión, desarrollo y análisis de los posibles cursos de acción
3. La *selección* de un curso particular de acción de entre los disponibles (Kast y Rosenzweig, 1976, p. 390)

Figura 5

Diagrama de flujo del proceso de decisiones



Fuente: Imagen tomada de Kast & Rosenzweig, 1976, p. 392 [fragmento].

Por otro lado, la manera en que se relacionan los países, la forma en que se defienden, define sus intereses y alcanzan sus objetivos, es lo que permite conocer cómo se maneja la política exterior un Estado y, de esta forma comprender la interacción entre los actores en un escenario mundial, además que se visualizan sus capacidades de respuestas. Por tal motivo, estudiar la política exterior es esencial, ya que ésta se encuentra en continuo cambio, alineándose a las circunstancias internacionales (Chacón, 2001, p. 992).

En el artículo “Proceso de toma de decisión en política exterior: quién y cómo decide”, Daniel Carrasco Brihuega (2014) menciona que la toma de decisiones son los comportamientos que expresan la preocupación o preocupaciones de un Estado, por lo que es importante identificar quiénes son los encargados de tomar tales decisiones en materia de política exterior, dado que son quienes detentan el poder central del Estado y sus tres grandes imperativos, que básicamente consiste en:

[...] perseverar la confidencialidad o el secreto de la política exterior, esencial en la seguridad del Estado; salvaguardar la cohesión interna del Estado nacional frente a otras potencias; asegurar una toma de decisión rápida en una situación de urgencia o de crisis (Carrasco, 2014, pp. 6 -7).

La manera en que se ejecuta la política del Estado se relaciona directamente con el tipo de régimen político que exista en el país, que el mismo autor identifica como se enuncia en la tabla 3.

*Tabla 3*  
Tomadores de decisiones según el régimen político

<b>Régimen</b>	<b>Tomadores de decisiones de la política exterior</b>
Autoritarios	Jefe de Estado
Monarquías constitucionales y repúblicas parlamentarias democráticas	Primer ministro y su gabinete
Presidenciales democráticos	Presidente, pero debe tener el aval del primer ministro para algunas cuestiones
Semipresidenciales	Varía según las disposiciones de la Constitución compartir los poderes entre el presidente y el jefe de gobierno
Estados democráticos	Parlamento nacional

**Fuente:** Elaboración propia con información de Carrasco, 2014, p. 7.

En su artículo “Percepciones, decisiones y Relaciones Internacionales: Los márgenes operativos perceptivos aceptables”, Rubén Herrero (2012) hace referencia al tema de la toma de decisiones, tomando en cuenta la *realidad internacional*, considerando dos aspectos político-psicológicos:

- 1.- Las decisiones, que modelan el entorno.
- 2.- Las percepciones, las cuales condicionan a las decisiones.

La integración de conceptos, como *imágenes*, *ideas* y *conocimientos*, estimulan la realidad interpretada por los actores a partir de su percepción del medio internacional, dando paso al proceso de toma de decisiones (Herrero, 2012, pp. 195 -196). Estos conceptos son integradores de la percepción de la realidad de la siguiente manera:

En lo que se refiere a las *imágenes*, -al ser una representación mental - se convierten en un conocimiento gráfico por ser imágenes cargadas de contenido. Además, cuando la imagen es aceptada por el actor es casi imposible hacerlo cambiar de opinión ante su percepción, debido a que consideran que se le está alterando su estabilidad aportada por las imágenes. Las imágenes son importantes en la toma de decisiones, debido a sus tres etapas relevantes, que corresponden a: *Contextualización*, *Adopción de objetivos y planes* y *Monitorización de progreso*, como se indica en la tabla 4.

Tabla 4

Etapas de las imágenes para la toma de decisiones

Etapas	Descripción
Contextualización	En esta etapa el actor activa sus conocimientos específicos complementados con las imágenes, información y experiencias relacionadas con la situación.
Adopción de objetivos y planes	<p>Objetivos: el actor activará un proceso de contextualización para crear objetivos de manera razonable.</p> <p>Planes: el actor imagina los planes para conseguir los objetivos establecidos con las posibles consecuencias (imágenes de los posibles futuros)</p>

Monitorización de progreso	Después de establecer el plan, si el plan no ha sido ejecutado, el actor o actores proyectan imágenes de lo que podría suceder y si el plan ya está en ejecución el actor compara las imágenes recibidas con las que se imaginó antes de ejecutar el plan.
----------------------------	--

**Fuente:** Elaboración propia con información de Herrero, 2012, p.197

De esta forma, es posible tomar en consideración los posibles escenarios al poner en ejecución un plan con objetivos. Con estas etapas se complementa la definición de imagen para la toma de decisiones, teniendo relevancia en el proceso, ya que resumen el conocimiento del actor sobre cómo y el por qué deberían establecerse dichos objetivos y obtener los resultados deseados.

Aunado a lo anterior, existen tres tipos de imágenes que complementan la toma de decisiones en política exterior:

1.- *Imágenes con valor*: tratan de responder el por qué, ya que se relacionan con las normas, ideas, creencias y valores. De igual manera contienen creencias centrales que, son el resultado de las experiencias de los actores y creencias periféricas maleables y que se usan en situaciones específicas.

2.- *Imágenes trayectoria*: Configuran la agenda futura del actor porque se centra en los objetivos. Con estas se trata de responder el ¿qué?, ¿qué quiere conseguir el actor? y ¿qué espera el actor que sucederá?

3. - *Imágenes estratégicas*: centradas en los planes diseñados por el actor. Representan la perspectiva global del actor y diferentes líneas temporales de los planes ejecutados simultáneamente a partir de ideas y conocimientos, concebidos como se explica a continuación:

*Ideas*. – Estas se refieren a la información previa que los actores tienen de otros actores, información o material específico y asuntos generales, ya que la idea al ser vacío y al querer mejorar su relación con el entorno, necesita estar complementada por todas las ideas del actor, es decir, con imágenes del pasado, presente y futuro, así como todo el conocimiento que tiene el actor de sí mismo y de otros actores y del entorno que lo rodea.

*Conocimientos.* –El aprendizaje nos lleva a adquirir conocimientos. La inteligencia es fundamental para obtener una perspectiva pegada a la realidad con el que se permita tomar decisiones eficaces para lograr lo que el actor se proponga. (Herrero, 2012, pp.198 -199).

Cada uno de los elementos antes mencionados ayudan al conocimiento del actor para poder considerar las señales del entorno que lo rodean y de esta manera tomar las decisiones que se consideren correctas para obtener el fin o los objetivos establecidos. De igual manera, es fundamental analizar los modelos y niveles utilizados para el proceso de toma de decisiones enfocados en política exterior, de acuerdo con tres de autores comúnmente referidos: *los modelos de Graham Allison, los niveles de análisis de Kenneth Waltz y, el juego de los dos niveles de Robert Putman.*

Los *Tres Modelos de Graham Allison* fueron publicados por este autor para intentar explicar la crisis de los misiles de 1962. Estos son: el Modelo de la Política Racional o Modelo I; el Modelo de Proceso Organizacional o Modelo II y el Modelo de Política Burocrática o Modelo III. Estos se explican a continuación.

En su artículo “Modelos conceptuales y la crisis de los misiles cubanos”, Graham T. Allison (1992), toma como ejemplo la Primera Guerra Mundial y menciona que el valor del Modelo de la Política Racional consiste en lo siguiente:

[...Se] atribuye disciplina racional a la acción y crea una continuidad asombrosa en la política exterior, haciendo que la política exterior americana, británica o rusa aparezcan como momentos de una conexión inteligente y racional... a pesar de los diferentes motivos, preferencias y cualidades morales e intelectuales de los sucesivos estadistas (Allison, 1992, p. 127).

En su artículo “Modelos de análisis de política exterior”, Rafael Velázquez Flores (2004) sostiene que el Estado se concibe como racional y unitario dentro del modelo de actor racional y, que esa racionalidad obedece a que se encuentra siempre condicionado, tanto por los factores como por el interés nacional y los objetivos diseñados. A su vez, es unitario debido a la naturaleza estatal, en donde estos actores se conciben como un ente que aglutina las preferencias e intereses del grueso de la nación y la diversidad de sus actores subnacionales (Velázquez, 2004, p. 60). Para profundizar el análisis sobre el modelo de actor racional, el propio Velázquez (2004) identifica cuatro aspectos esenciales del planteamiento diseñado por Graham T. Allison, de la siguiente forma:

1. El Estado selecciona los objetivos y valores que una política o decisión tiene que alcanzar y maximizar. [...]El] tomador de decisiones debe tener una idea clara de cuál es el objetivo que se quiere alcanzar. Tales objetivos deben [...] promover el interés nacional, la seguridad nacional y la supervivencia del Estado.

2. El gobierno considera los distintos mecanismos o medios para alcanzar los propósitos establecidos. [...] el tomador de decisiones selecciona las diferentes estrategias que pueden servir para alcanzar los objetivos y [...]valora el entorno internacional.

3. [...]El] grupo en el poder determina cuáles son las diferentes alternativas para alcanzar los objetivos planteados. [...]Los] tomadores de decisiones tienen que evaluar y calcular el posible impacto de cada alternativa. [...]Determinan] las ventajas y desventajas de cada opción. La idea es alcanzar los mayores beneficios y tratar de reducir los costos.

4. [...]Los] tomadores de decisiones seleccionan la mejor alternativa que les permita alcanzar sus objetivos. Esta etapa es [...] la más importante porque implica el proceso de toma de decisiones (p.61).

Como menciona Borja (1996), en su tesis *El proceso de toma de decisiones en política exterior: las relaciones ecuatorianas -peruanas durante la presidencia de Rodrigo Borja*, el Modelo de Política Racional es un actor racional y decisivo político que con acciones deliberadas pretende alcanzar los resultados previstos y deseados, teniendo presentes los intereses nacionales; el gobierno evalúa y selecciona la opción más conveniente que le permita maximizar sus beneficios y objetivos estratégicos. No obstante, el modelo tiene deficiencias, como el papel del Estado actualmente no es completamente unitario, debido a que existen diversos actores subnacionales con diferentes intereses, además que una decisión racional no es siempre la más inteligente, pues en ocasiones se deben a los intereses de un grupo en el poder, olvidándose del interés nacional (Borja, 1996, p.68; Velázquez, 2004, p. 61).

En cuanto al *Modelo de Proceso Organizacional* o Modelo II, en su artículo "Modelos conceptuales de decisiones en situación de crisis. La posibilidad de pandemia viral de influenza a/h1n1 en 2009 como estudio de caso", Joel Mendoza Ruiz (2013) sostiene que, este modelo determina que todo suceso es fruto de las organizaciones, el cual está comprendido por

[...] 1) la coexistencia de una constelación de organizaciones que se enlazan sin mucha cohesión y en cuya punta están los líderes; 2) que el poder principal tiene la responsabilidad principal, pero cada organización ejecuta acciones casi autónomamente, la división del problema permite atención especializada, el precio es mayor discrecionalidad; 3) que hay preferencias estables en prioridades, percepciones y asuntos operativos; 4) que los productos son rutinas preestablecidas; 5) que se contraponen descentralización con coordinación (Mendoza, 2013, p. 199).

Es decir, que el actor principal es unificado por una conglomeración de organizaciones unidas. Cada organización tiene una responsabilidad distinta a otras áreas de trabajo, por lo que son coordinadas por los líderes gubernamentales que deben tener conocimiento de las reglas y programas establecidas en el entorno en que se jugará, de forma tal, que la figura del líder es fundamental para este modelo, ya que se debe identificar la responsabilidad de cada organización y considerar los elementos que van a determinar la influencia de las dependencias, como son:

- a. El acceso a la información de primer nivel.
- b. Reclutamiento y contratación de personal
- c. Distribución de las recompensas sueldos de los funcionarios).
- d. Influencia de los líderes gubernamentales en la organización.
- e. Presupuesto que controla.
- f. Cantidad de personal a su cargo.
- g. Territorio en donde actúa (Curzio, 1998, pp.61 -62).

Sobre lo anterior, Graham Allison (1992) enfatiza en la necesidad de contar con tomadores de decisiones altamente capacitados, ya que la conducta del gobierno corresponde básicamente a las acciones de *un decisor racional unitario*, que tenga destrezas y capacidades para ejercer el control centralizado del Estado, a partir de su buena información y su habilidad para maximizar los valores. Sin embargo, “esta simplificación no debe llevarnos a dejar de ver el hecho de que un ‘gobierno’ consiste en un conglomerado de organizaciones semif feudales, débilmente enlazadas, cada una con su vida propia (Graham, 1992, p.137).

Es así como el Modelo de Proceso Organizacional sirve para conocer las conductas estatales, ubicar sus orientaciones, analizar los cambios y condiciones en que se dan; examinar sus intereses y acciones, para identificar qué organización actúa de acuerdo con situaciones particulares y poder conocer a los actores que incluyen en las decisiones del Estado y en qué medida (Curzio, 1998, p.62).

Respecto al *Modelo de Política Burocrática*, Graham T. Allison (1992) sostiene que todos los líderes que encabezan la organización estatal corresponden en sí mismos a *jugadores centrales* con derechos propios, que se encuentran lejos de ser un grupo monolítico. La política burocrática se convierte en un juego en el que se da la negociación mediante “canales regulados entre jugadores escalonados jerárquicamente en el gobierno. Se puede comprender entonces la conducta gubernamental de acuerdo con un tercer modelo conceptual: ya no como productos organizacionales, sino como desenlaces o resultados de juegos de negociación” (Graham, 1992, p. 154).

De acuerdo con Curzio (1998), para entender este modelo burocrático, es necesario suponer que los jugadores tienen intereses *competitivos* y, que su posición es determinante para defender las prioridades, pero siempre tomando en cuenta la personalidad de cada jugador, factor determinante en la instrumentación de las estrategias. Asimismo, se debe tomar en cuenta los canales de acción, es decir, saber quiénes son los jugadores, sus diferencias, preferencias y posiciones; para esto es fundamental que, quien utilice el Modelo de Proceso Organizacional se haga y responda las siguientes preguntas: “¿Quién juega y que es lo que está en juego?; ¿Qué determina la posición del jugador?; ¿Qué determina la influencia relativa de cada jugador?; ¿Cómo se combinan, a través del juego, las posiciones, la influencia y los movimientos que desembocan en las decisiones y acciones gubernamentales?” (Curzio, 1998, pp.63 -64).

Sobre lo anterior, Velázquez (2004) sostiene que, al ser los jugadores -o actores subnacionales- quienes ejecutan las acciones conforme a sus posiciones e intereses políticos, el Estado deja de ser un actor unitario para volverse un conjunto de actores. Si bien, todos ellos son importantes en el proceso de toma de decisiones, cada uno de ellos intentará imponer sus ideas, perspectivas e intereses. Por ello, es importante que todos estos jugadores busquen llegar a un consenso antes de tomar decisiones finales, esperando que se trate de una recopilación de todos los intereses particulares, además de considerar que en los círculos de poder se componen de actores con diversas jerarquías, identificadas fundamentalmente en cuatro categorías que se anuncian a continuación:

1. *The Inner Circle* o el círculo central; está integrado por el presidente y sus asesores más importantes, como el secretario o ministro de Relaciones Exteriores de Estado, el consejero de Seguridad Nacional y el secretario o ministro de la Defensa. Este círculo incluye a los actores con más poder en el proceso de toma de decisiones de la política exterior.
2. *The Second Circle* o el segundo círculo; está compuesto por las fuerzas armadas y las agencias burocráticas de menor grado, como el Ministerio del Interior, de Economía, del Tesoro, Energía, Comercio, etcétera.
3. *The Third Circle* o el tercer círculo; está constituido por los grupos de interés, los partidos políticos y el Congreso.
4. *The Outer Most Circle* o el círculo más distante; incluye a los medios de comunicación y la opinión pública en general. Estos actores son los que menos poder tienen en la toma de decisiones de política exterior, según el modelo burocrático (Velázquez, 2004, p.62).

Por su parte Kenneth Waltz propuso analizar la política exterior de los Estados a partir de *tres niveles de análisis*, con el fin de explorar una explicación distinta sobre los fenómenos internacionales: el *individual*, el *estatal* y el *sistémico*. En lo que respecta a al individual, se refiere a una exploración subjetiva, debido a que es complicado comprobar desde un rasgo personal de los tomadores de decisiones cómo es que afecta la política internacional, pese a que las decisiones de los individuos tienen consecuencias en el sistema internacional. En el ámbito del nivel estatal, se toman en cuenta los factores políticos, sociales y económicos, con la finalidad de comprender la forma en que los asuntos internos afectan o influyen en la toma de decisiones de la política exterior. Asimismo, ubica los determinantes de la política exterior de un Estado, dado que analiza la posición que juegan los diferentes factores gubernamentales y no gubernamentales y, Considera la relevancia de tres grupos de elementos: 1) los factores políticos, ideológicos, económicos, sociales, culturales del Estado, militares y geográficos; 2) los actores subnacionales gubernamentales y no gubernamentales y, 3) el interés, los objetivos, proyectos y la identidad nacional y, sobre todo la capacidad para negociar en el sistema internacional (Medina, 2017, p. 271; Velázquez, 2004, p.65).

En lo que respecta al nivel sistémico, se toma en cuenta los procesos legales, reglas y distintos tipos de actores que repercuten en el sistema internacional en donde se considera el equilibrio de poder como el principal eje de la acción estatal; es decir, cada

nación selecciona sus preferencias nacionales y define cuál será el procedimiento de toma de decisiones para alcanzar las metas. De esta manera, los Estados se diferencian por su posición relativa en el sistema internacional. En el nivel sistémico es necesario considerar la existencia de cinco variables: 1) la naturaleza de los actores; 2) sus objetivos y medios; 3) el grado de interdependencia y polarización existente en el sistema en el momento específico; 4) la distribución del poder y la riqueza y, 5) la presencia y alcance de los regímenes internacionales (Medina, 2017, p. 271; Velázquez, 2004, pp. 63 -64).

Sobre el *Juego de Dos Niveles*, en su artículo “Diplomacy and domestic politics: the logic of two-level games” Robert D. Putnam (1988) menciona que, en las negociaciones internacionales se suele percibir la política a través de dos niveles: el nacional y el internacional. En el primero, los grupos domésticos van hacia los intereses haciendo presión al gobierno con el fin de adoptar políticas favorables para sus fines, por lo que los políticos buscan el poder mediante coaliciones entre miembros de esos grupos. Por lo contrario, en el nivel internacional, los gobiernos nacionales buscan maximizar su capacidad para satisfacer las presiones internas disminuyendo las consecuencias adversas de los desarrollos extranjeros (Putnam, 1988, p. 434). Por tal motivo Putman dice que “Ninguno de los dos juegos puede ser ignorado por los tomadores de decisiones centrales, siempre y cuando sus países sigan siendo interdependientes, pero soberanos” (Putnam, 1988, p. 434).

En su artículo “Juegos en dos etapas y agencia común: su aplicación en el estudio de la política económica internacional”, Germán Héctor González (2008) menciona que la interacción entre la relación de la política doméstica y las relaciones internacionales es lo que se considera como el juego de dos niveles. Cuando se habla de políticas domesticas se refiere a las decisiones del gobierno durante un proceso político dentro del país, es decir nacional. Por lo contrario, las relaciones internacionales son estas negociaciones entre diferentes países y estos pueden ser desde un enfoque comercial, militar, etcétera. Al hablar de los grupos domésticos se refiere a los partidos políticos, clases sociales, grupos de interés, entre otros actores. En cambio, en el nivel internacional estos gobiernos nacionales buscan extender su habilidad para darle a las políticas domesticas lo que las presiones de los diferentes grupos exigen, además que minimiza las consecuencias que sus decisiones podrían tener en otros países. De esta manera, el gobierno juega dos papeles importantes al mismo tiempo (p.66).

En su tesis, *El papel de la sociedad civil y el capital social en la negociación de un acuerdo de integración económica: el caso del TLCAN*, Yanelly López (2006) menciona que durante la negociación existen dos *arenas*, que son: la política doméstica y las relaciones internacionales; lo que permitiría su análisis es el juego de dos niveles propuesto por Putnam considerando lo siguiente:

1er nivel. Acuerdos tentativos a los que llegan los negociadores. En esta mesa internacional, se sientan diplomáticos, consejeros internacionales y sus respectivas contrapartes. Estos negociadores están comprometidos a lograr un paquete que sea aceptable en ambos sentidos y tienen que balancear tanto las presiones domésticas como las internacionales.

2º nivel. Discusiones separadas dentro de cada grupo de constituyentes acerca de la ratificación o rechazo del paquete propuesto. Este nivel está formado por figuras parlamentarias, representantes de grupos de interés clave, portavoces de agencias domésticas que busquen la consecución de sus intereses al ejercer presión sobre el gobierno nacional con el objetivo de maximizar los beneficios nacionales. Este nivel implica un proceso de decisión que involucra a las instituciones del país en cuestión. La fortaleza y madurez de sus instituciones políticas y sociales, juega un papel clave en el resultado y calidad del proceso (López, 2006, p. 22)

La misma autora nos dice que, el uso de este modelo es útil para comprender el proceso de una negociación internacional entre dos países asimétricos, porque facilitaría predecir al ganador en este proceso y, porque los resultados de estas operaciones no se pueden explicar de forma lineal, debido a la variedad de intereses implicados y la variedad de factores existentes que afectan el proceso y determinan el reparto de costos beneficios de cada nación.

Para concluir el primer capítulo, es importante enfatizar en que la ejecución de la política exterior lleva implícita todo un proceso de toma de decisiones compuesta por varios elementos que realizan sus funciones de manera cíclica; estas acciones son seleccionadas entre varias existentes con el propósito de lograr su fin. Por tal motivo, se retoma el diagrama del primer apartado en la siguiente figura 6.

Figura 6

Proceso de toma de decisiones en Política Exterior



**Fuente:** Elaboración propia con información de Cabra, 1996, p. 17-23; Benítez y Romero, 2015, p. 163.

## CAPÍTULO II.

### LA RUTA DE TEHUANTEPEC Y EL ESTADO MEXICANO, 1821-1910

El segundo capítulo tiene como finalidad analizar la importancia estratégica de la ruta de Tehuantepec y las acciones emprendidas por el Estado Mexicano para defender la soberanía en este territorio durante el periodo que abarca de 1821 en 1910. Para tal fin, se encuentra organizado entre subcapítulos que analizan: 1) la importancia estratégica de la

ruta de Tehuantepec y el interés de las potencias extranjeras por este territorio generador a partir de los hallazgos de Alexander von Humboldt hasta la firma del Tratado de La Mesilla en 1853; 2) las condiciones internas y externas que derivaron en la firma del Tratado McLane Ocampo de 1859, así como las concesiones otorgadas por el gobierno de México en torno a la ruta de Tehuantepec y, 3) Las decisiones y acciones emprendidas por el Estado Mexicano en torno a la ruta de Tehuantepec durante el gobierno de Porfirio Díaz.

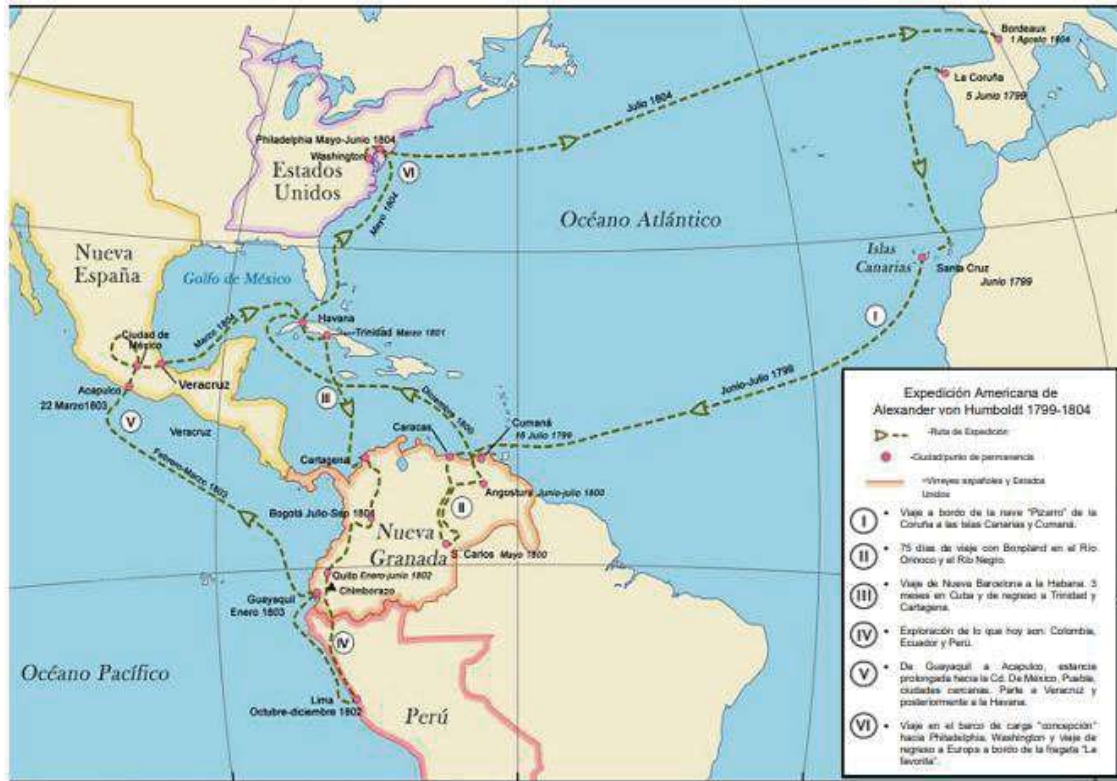
### **2.1. La ruta de Tehuantepec: De los hallazgos de Humboldt al Tratado de La Mesilla.**

Friedrich Heinrich Alexander von Humboldt, científico, naturalista e investigador, considerado el *Padre de la Geografía Moderna Universal*, nació el 14 de septiembre de 1769 en el actual distrito de Reinickendorf, Alemania. Al ser de familia adinerada, tuvo la oportunidad de tener una educación impartida por notables profesores privados e influenciada por la botánica. Uno de sus profesores fue Blumenbach, creador de la antropología física (Calderón, 2009, p.1).

Humboldt y su compañero, el médico botánico francés Aimé Bonpland, tenían contemplado realizar una exploración científica alrededor del mundo, pero esta fue cancelada, por lo que decidieron viajar a España, donde consiguieron el financiamiento de Carlos IV, que les permitió trasladarse a las colonias españolas en América, en un proyecto que abarcó de 1799 a 1804. (Nepote, 2019, párr. 6). Las rutas de su expedición se observan en la figura 7.

Figura 7

Expedición americana de Alexander Von Humboldt 1799 -1804



Fuente: Sierra, 2019

Sus investigaciones científicas fueron muy importantes, ya que analizaron los recursos naturales con que contaban las colonias americanas de España. Más destacable aún fue en la serie de mapas que Humboldt desarrolló a partir de sus visitas a diversas regiones de América, convirtiéndose en la primera persona en desarrollar las líneas isotermas que actualmente son usadas en mapas climáticos que indican la temperatura del lugar. Asimismo, contribuyó con la oceanografía física con las observaciones y mediciones que realizó en el océano Pacífico permitiéndole descubrir la corriente marina que se denominó *corriente de Humboldt*. Finalmente, después de varias paradas en su trayectoria, el equipo de Humboldt llegó a México el 15 de febrero de 1803 (Calderón, 2009, pp. 1-4).

En el capítulo II de su obra *Ensayo Político sobre la Nueva España*, Alexander von Humboldt (1827) hizo toda una exploración de nueve posibles conexiones interoceánicas entre el océano Pacífico y el océano Atlántico y describió las consideraciones generales de cada una de las opciones. Una de ellas fue el Istmo de Tehuantepec, donde se ubica la zona más estrecha de México, mencionando que “las fuentes inmediatas de los ríos de Guasacualco y de Chimalapa parece que favorecen el proyecto de un canal de navegación interior; proyecto en que se ocupó por mucho tiempo el conde de Revillagigedo [...]” (Humboldt, 1827, p. 14). El comercio de China y el de la costa noroeste de la América ya estaban siendo importantes en esa época, por lo que esa conexión interoceánica era de interés ante la balanza de comercio y de prioridad en la política de las naciones (Humboldt, 1827, p. 15).

Como se indica en la figura 8, los trabajos de Humboldt establecen claramente la posibilidad de generar nueve rutas interoceánicas de la siguiente manera: De Norte a Sur.

- 1.- Del río de la Paz (Ounigigah) al río Colombia (Tacoutche -Tesse), que desemboca en el Océano Pacífico;
- 2.- Del río de Norte al río Colorado que desemboca en el Golfo de California;
- 3.- Istmo de Tehuantepec, del río Guasacualco que desemboca en el Golfo de México, al río de Chimalapa, que desemboca en el Pacífico;
- 4.- Del Lago de Nicaragua, por río San Juan al mar de las Antillas;
- 5.- Istmo de Panamá, del río Chagre por el camino de Cruces, al Océano Pacífico;
- 6.- De la bahía de Cupica, al río Atrato, que desemboca en el mar de las Antillas;
- 7.- De la bahía del Choco al río Orinoco;
- 8.- Del río Huallaga a las costas del Gran -Pará y
- 9.- Del Golfo de San Jorge, al Océano Atlántico.

Figura 8

Los nueve posibles pasos interoceánicos de Alejandro de Humboldt



**Fuente:** Edición propia sobre mapa de Galeana, 2006, p. 6 [fragmento]

Las características de estas nueve opciones ayudaron a examinar los proyectos destinados a la conexión interoceánica, con el fin de que el gobierno español pudiera decidir sobre la ruta más factible. De esta manera, von Humboldt se quedó con tres opciones: la de Panamá; Nicaragua y Tehuantepec, siendo la última la opción considerada como más adecuada en aquel momento, ya que Panamá tenía un desnivel entre los dos océanos y esto no permitiría que pudiera funcionar debidamente; la opción de Nicaragua se rechazó por ser un territorio con muchos volcanes y, finalmente se terminó eligiendo la opción de Tehuantepec, por ser el punto más septentrional (Galeana, 2014, min. 13:12 -15.00). Sin embargo, faltaba la *modificación* de la región, por lo que era necesario la mano de obra para poder adecuar el Istmo. Esto trajo como consecuencia la instrumentación de una serie de políticas de colonización europea post-independencia de México, tal y como lo menciona Velázquez

Los efímeros intentos de constitución de una entidad administrativa individualizada -la Provincia del Istmo, en los albores del México independiente, entre 1823 -1825, y el Territorio del Istmo, creado y disuelto en 1852 -, vinieron a consagrar la dimensión geopolítica acordada a la zona por las élites nacionales. Se conoce el final fallido de ambas iniciativas, pero [...] el interés estratégico del Istmo había llegado a calar profundo en el imaginario político nacional. Dicha importancia quedaría confirmada tras la derrota militar de 1848 [...] (Velázquez, et al, 2009, pp. 25 -26).

Aunado a lo anterior, el Istmo de Tehuantepec fue codiciado por los intereses estadounidenses, lo que se evidenció en el contexto de la Guerra México-Estados Unidos que tuvo lugar de 1846 a 1848, en específico durante las negociaciones del Tratado de Paz, Amistad, Límites y Arreglo Definitivo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, -conocido como Tratado de Guadalupe-Hidalgo de 1848- donde además de exponer sus intenciones por adquirir el Istmo de Tehuantepec, -que no pudieron obtener porque estaba concesionado a los ingleses- permitió que Estados Unidos obtuviera aproximadamente 2, 300, 000 kilómetros cuadrados, equivalentes a más de la mitad del territorio de México. Aunque muchos ven este hecho como una deshonra para el país, es importante tomar en cuenta las circunstancias de total desventaja en que se encontraba México. Por lo tanto, en caso de no ceder y prolongar la guerra las consecuencias pudieron ser peores. Por esa razón, en el boletín titulado *De un México fragmentado surgió el Tratado de Guadalupe-Hidalgo: Universitarios*, el historiador Miguel Soto Estrada (2004), menciona que “[...]el país pudo haberse desintegrado y varios estados se habrían independizado. Pero se mantuvo y a partir de ahí se conformó la idea de nación, por lo que es indispensable situarnos en el momento histórico en que ocurrió tal hecho” (Peña, 1848, p.1; Soto, 2004, párr.4).

El Tratado de Guadalupe-Hidalgo, fue el documento de paz signado entre México y Estados Unidos al término de la guerra. Esto fue causado por una serie de sucesos que se dieron por la cuestión del territorio texano que se declaró independiente el 2 de marzo de 1836, lo que no fue reconocido por el gobierno mexicano. El 14 de mayo del mismo año, Antonio López de Santa Anna firmó los Tratados de Velasco con las autoridades texanas otorgándole la independencia, pero este documento careció de validez jurídica, por lo que México no reconoció su independencia, pese a que en 1844 Estados Unidos lo reconoció

como un Estado soberano, seguido por Inglaterra y Francia (Soberanes y Vega, 1998, pp. 10-11).

Los estadounidenses tenían la intención de que Texas se anexara a su territorio, por razones que ellos consideraban válidas y justificables: 1.- la debilidad de México; 2.- las ansias de los texanos por ser independientes de México y 3.- el desacuerdo con la postura de México ante la cuestión de la esclavitud. Esto provocó que finalmente en 1845 Texas se anexara a Estados Unidos, pero ante esto México no aceptó ninguna indemnización por la cesión del territorio y argumentó que esa acción había sido realizada por personas que no tenían derecho a disponer de ese territorio nacional, provocando desacuerdos entre México y Estados Unidos. Si bien, se intentó un diálogo entre ambos países, las intenciones expansionistas de Estados Unidos ya estaban demostradas, puesto que ya se habían propuesto avanzar territorialmente sobre el territorio mexicano hasta llegar a ocupar el puerto de San Francisco, en California; es decir, que el tema de Texas sería utilizado para provocar una guerra con México. El gobierno estadounidense mandó un representante a México sólo para reanudar relaciones diplomáticas, pero sin tratar el tema texano, mientras que los negociadores mexicanos sí querían dialogar sobre ello. Debido a esta diferencia de posturas, México no recibió al representante de Estados Unidos, asunto que a su vez fue otro pretexto más empleado por este último para profundizar el diferendo con México. Tras un incidente fronterizo provocado por las tropas de Estados Unidos, comenzaría la confrontación militar (Soberanes y Vega, 1998, pp. 11 -13).

El 24 de abril de 1846 inició la guerra entre Estados Unidos y México en el Río Bravo, donde salieron victoriosas las tropas estadounidenses que fueron avanzando sobre territorio mexicano hasta que se logró un acuerdo con Santa Anna. El 22 de agosto de 1847 iniciaron las negociaciones de paz poco exitosas, debido a que Estados Unidos tuvo como objetivo su expansión territorial por diferentes puntos estratégicos del territorio mexicano, especialmente el paso por Tehuantepec. Esto se vio reflejado en las instrucciones que tuvo el comisionado de paz estadounidense, Nicholas Trist, quien tenía como encomienda: 1.- Adquirir Nuevo México, Alta y Baja California por quince millones de dólares, pero si México accedía al libre tránsito por el Istmo de Tehuantepec se le pagarían treinta millones de dólares; 2.- Obtener Alta California y Nuevo México por veinte millones de dólares y 3.- Excluir en el trato a Baja California a cambio de ceder Alta California, Nuevo México y el libre tránsito por el Istmo de Tehuantepec. Sin llegar a un acuerdo, el armisticio terminó, por lo que las tropas estadounidenses continuaron su avance hacia el centro del país, hasta

apoderarse de la sede del Colegio Militar en el Castillo de Chapultepec, el 13 de septiembre de 1847, lo que implicó la caída de la capital del país (Soberanes y Vega, 1998, pp. 13 - 14).

De esa manera, el 2 de febrero de 1848 se firmó el Tratado de Paz, Amistad y Límites entre Estados Unidos y México, -conocido como Guadalupe-Hidalgo- en el que el gobierno cedió la Alta California, Nuevo México, parte de Sonora y Coahuila, reduciendo el territorio nacional a menos de la mitad de lo que era. En la figura 9 se puede apreciar el territorio mexicano perdido y en la figura 10 se aprecia el territorio adquirido por los Estados Unidos en 1848. Cabe destacar que de los 23 artículos que tiene el tratado, el 5º se refiere a la labor de los comisionados de trazar los límites territoriales (Oralia, Moncada, 2001, p. 85). Es importante mencionar que, las condiciones internas de México en ese momento eran de inestabilidad, por lo que varios historiadores concuerdan con que si no se hubiera detenido la guerra binacional, las pérdidas territoriales hubieran sido peores, como lo menciona el historiador Miguel Soto (2004), quien sostiene que,

[...] de no haberse suscrito [el tratado] y prolongado la guerra, las consecuencias hubiesen sido peores, como la pérdida de Baja California y el Istmo de Tehuantepec, ambos en la mira anglosajona [...] (Soto, 2004, párr.8).

Respecto al paso por Tehuantepec, es importante mencionar, que éste pudo eliminarse del contenido del tratado con Estados Unidos, ya que en 1842 Santa Anna otorgó una concesión para construir la empresa interoceánica a José de Garay, de la que únicamente se habían realizado algunos estudios topográficos, pero ningún resultado en la infraestructura de la región del Istmo de Tehuantepec. Si bien, esta concesión caducó posteriormente, gracias a su vigencia durante los años de la guerra no se pudo otorgar el acceso del Istmo de Tehuantepec al gobierno de Estados Unidos. De esta manera se frustró su intento por adquirir el Istmo, ya que se tuvo que respetar la concesión antes mencionada. (Barrios, 1987, p. 206; Galeana, 2014, min. 22:00 -23:25).



California, Sonora, Chihuahua y Tamaulipas, que al ser espacios pocos poblados permitirían una posible invasión (Secretaría de la Defensa Nacional, 2010, p. 115). Después de la pérdida del territorio con el Tratado Guadalupe- Hidalgo, la Comisión de Límites que estuvo encargada de marcar la línea divisoria entre Estados Unidos y México, comenzó sus trabajos en cuatro etapas. Las dos primeras se rigen al Tratado de Guadalupe-Hidalgo; la tercera al Tratado de La Mesilla de 1853 y, última etapa se refiere a la cartografía final. En cuanto al Tratado Guadalupe- Hidalgo, se realizó en términos generales una división donde se separó Baja California, Nuevo México y Texas, como se muestra en el figura 9 (Oralia, Moncada, 2001, p. 88).

Sin embargo, la demarcación correspondiente al tratado de 1848 fue cuestionada por Estados Unidos por tener mediciones con errores técnicos, lo que provocó que el gobierno estadounidense solicitara más territorio a México; esto fue lo que propició una nueva negociación que finalizó con el Tratado -o venta- de La Mesilla, tal y como lo menciona Paula Rebert (2000) en *México a través de los mapas*, en el capítulo referente a “La Comisión de Límites Mexicana”:

La línea divisoria entre los territorios de México y Estados Unidos fue establecida en el Tratado de Guadalupe-Hidalgo, con fecha 2 de febrero de 1848. El tratado estableció que la frontera debía seguir el curso del río Bravo (Grande) y del Gila y delimitó el área de la franja fronteriza que unía a ambos ríos y que se extendía entre el río Gila y el Océano Pacífico que está a una legua marina al sur del punto más meridional del puerto de San Diego (Rebert, 2000, p.113).

Por otro lado, el gobierno estadounidense, a pesar de su victoria en la guerra contra México tuvo problemas políticos internos, derivados de las profundas diferencias en el modo de producción entre los estados del norte industrializado, frente al esclavismo que se desarrollaba en el sur del país y que se pretendía extender hacia las nuevas tierras adquiridas. A ello se sumó el interés por conectar por vía férrea los territorios del Este estadounidense con los del Oeste, pero debido a que el camino donde se pretendió construir un ferrocarril era inapropiado, debido a la existencia de una zona montañosa, nuevamente surgió el interés por adquirir más del suelo mexicano que, les permitiera hacerse de tierras planas, lo que a su vez renovó el espíritu expansionista y el anhelo por adquirir territorio *más al sur* del que necesitaba y, retomar la iniciativa de adquirir la ruta del tránsito interoceánico por el Istmo de Tehuantepec o por los límites territoriales

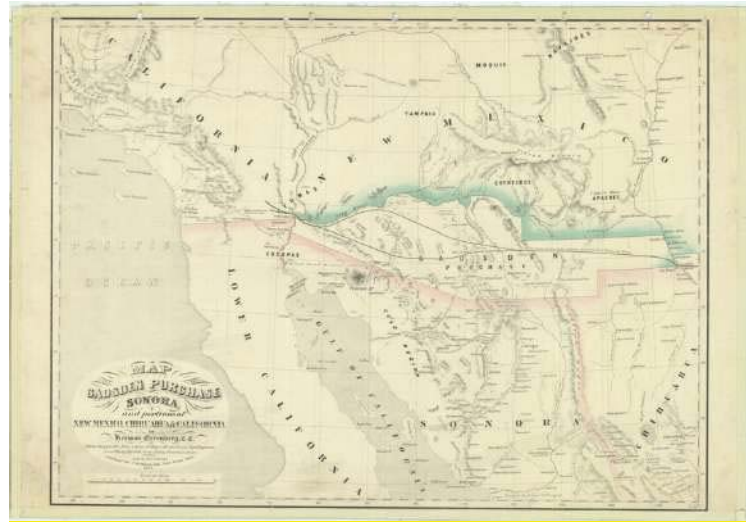
mencionados en el artículo 5º del Tratado Guadalupe-Hidalgo (Terrazas, 2000, p. 16; Galeana, 2014, min. 23:59 -25:00).

No obstante, para 1850 se firmó el Tratado Clayton-Bulwer entre Estados Unidos e Inglaterra, en el que ambas potencias se *vieron obligadas* a compartir cualquier tipo de concesión interoceánica que obtuvieran por parte de alguno de los gobiernos centroamericanos en donde se tuviera proyectada la edificación de la obra, ya fuera por tierra o por agua. Poco tiempo antes, en 1848, el banquero estadounidense, Hargous, había logrado comprar la concesión del Istmo de Tehuantepec a otro particular, pero sin contar con el consentimiento del gobierno mexicano. Este sería un nuevo tema de controversia entre México y Estados Unidos, tanto por los límites fijados en el Tratado de 1848 que impedían construir el ferrocarril estadounidense en la por la zona de La Mesilla, como por el control del paso por el Istmo de Tehuantepec (Galeana, 2014, min. 25:00 -28:36).

Ante el descontento por el límite territorial, en 1853, Franklin Pierce, presidente de Estados Unidos, ordenó la invasión de La Mesilla, territorio de México y mandó al ministro plenipotenciario James Gadsden para negociar con el General Santa Anna la compra de ese territorio por un pago de diez millones de dólares. En caso de no ceder, se llevaría a cabo una nueva incursión, donde se pretendía invadir Baja California, Sonora, Sinaloa, Chihuahua, Coahuila, Tamaulipas, Durango y Nuevo León. La situación de México no estaba en condiciones de un nuevo enfrentamiento militar, por lo que finalmente se vendió La Mesilla, mediante el tratado firmado el 30 de diciembre de 1853, conocido en Estados Unidos como la Compra de Gadsden, que abarcaba el territorio señalado en la figura 11. Debido a esto, de nueva cuenta se tuvieron que modificar los límites fronterizos del norte de México (Secretaría de la Defensa Nacional, 2010, p. 115).

*Figura 11*

La Compra de Gadsden (Tratado de La Mesilla)



**Fuente:** Gobierno de México (Disponible en <https://www.gob.mx/siap/articulos/tratado-de-la-mesilla>)

De esta manera, México redujo de forma significativa su territorio, cediéndolo ante Estados Unidos, país que supo aprovechar todas las oportunidades para concretar la expansión. Por su parte, México parecía que no salía de enfrentamientos internos después de su independencia, ya que los conflictos eran constantes y, su inestabilidad en diferentes sectores no permitió la integración de la población y la consumación de Estado-nacional como tal, mostrándose vulnerable ante otros países. Estos acontecimientos constantes, por ende, influyeron anímicamente en la población y en los tomadores de decisiones.

El Tratado de La Mesilla consta de nueve artículos. El número VIII hizo referencia al Istmo de Tehuantepec, donde se expusieron las intenciones de Estados Unidos para asegurar el paso a las personas y a las mercancías que se pretendían transportar por la codiciada vía de comunicación, además de indicar que ninguna de las naciones involucradas podría poner obstáculos para su libre tránsito y que ninguna otra nación extranjera ajena al gobierno estadounidense tendría mayores beneficios por esta vía de comunicación. Asimismo, se mencionó que después de la construcción de un camino de madera y del ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec, el gobierno mexicano debería abrir un puerto de entrada al final de la ruta en el Golfo de México; proteger la obra que construirían los estadounidenses y, finalmente permitir el tránsito de sus tropas y municiones (Tratado

de Límites entre Estados Unidos Mexicanos y Los Estados Unidos de América ,1853, art.VIII).

De esta manera, se dejaron legalmente plasmadas las obligaciones de México y los derechos de Estados Unidos en el Istmo de Tehuantepec, pero también se pudieron resolver cuatro problemas de importancia para ambos países, de los cuales, sólo uno era favorable para México, como lo menciona Jorge L. Tamayo (1972).

1.º Anulaba lo estipulado en el artículo II.º del Tratado de Guadalupe-Hidalgo, en el sentido de que el gobierno de Estados Unidos estaba obligado a vigilar y contener las incursiones de los indios bárbaros sobre la frontera mexicana.

2.º Cedía a los Estados Unidos el territorio llamado La Mesilla, afectando el territorio de los Estados de Sonora y Chihuahua en 109 574 km<sup>2</sup>, con el objetivo de dar paso al ferrocarril trascontinental Nueva Orleans -San Diego.

3.º Eliminaba definitivamente las reclamaciones que México podía haber presentado contra EE. UU. por incumplimiento del artículo 11.º del Tratado de Guadalupe-Hidalgo.

4.º Estados Unidos, en el artículo 3.º del nuevo tratado, se hacía cargo de las reclamaciones de sus conciudadanos contra México hasta la fecha de la firma, incluyendo las derivadas de la concesión de De Garay (p. 584).

Es importante mencionar que, para 1857, el gobierno de Estados Unidos quitó el paso por Tehuantepec de las negociaciones realizadas con el gobierno británico que se plasmaron en el Tratado Clayton Bulwer firmado en 1850. Los ingleses se dieron cuenta que, México se encontraba en una zona de influencia para Estados Unidos, por lo que desistieron de la región de Tehuantepec y además se percataron que el interés por esta región para el gobierno estadounidense era mayor de lo que se pensaba (Galeana, 2014, min. 28:36 -29:19).

## 2.2. Las concesiones del Tratado Mc-Lane Ocampo

Se puede apreciar, con los dos tratados del apartado anterior, cómo fue que Estados Unidos no eliminó de sus objetivos obtener el paso interoceánico del Istmo de Tehuantepec. La preocupación por adquirir esta región siguió manifestándose con el Tratado sobre Tránsito por el Istmo de Tehuantepec entre México y Estados Unidos de América, conocido como el Tratado McLane -Ocampo, firmado el 14 de diciembre de 1859 (Tamayo, 1972, p. 573; Galeana, 1990, p. 272).

Para entender cómo se llevó a cabo el Tratado de McLane Ocampo, es necesario comprender los acontecimientos y el sentimiento de la población mexicana en ese momento, pues hay que recordar que, del Tratado de Guadalupe- Hidalgo al del McLane Ocampo transcurrieron un poco más de 10 años, por lo que aún algunos ciudadanos sintieron que se traicionó a la patria con la pérdida del territorio. De igual manera, para comprender el Tratado de McLane Ocampo se tienen que tomar en cuenta aspectos fundamentales, como la relación que tuvo el gobierno liberal mexicano con Estados Unidos; la relación de la fracción conservadora de México con potencias de Europa; la guerra civil estadounidense ocasionada por las fricciones internas provocadas por la existencia de dos proyectos distintos de nación (Galeana, 2014, min. 10:35 -11:13).

A dos años de la firma del Tratado de La Mesilla y del abandono de la Ciudad de México por Santa Anna, Juan Álvarez fue designado como el nuevo presidente provisional del país, teniendo la presidencia definitiva en 1855. Después, en ese mismo año obtuvo la presidencia Ignacio Comonfort con Miguel Lerdo de Tejada como ministro de Hacienda y de Relaciones Exteriores. En 1856, Estados Unidos nombró a John Forsyth como ministro y en 1857, siendo James Buchanan el presidente estadounidense, junto con su secretario de Estado Lewis Cass, ratificaron el puesto de Forsyth. Este último envió reportes de la situación interna de México al gobierno estadounidense, indicando que había un contexto adverso, ya que se iniciaba la Guerra de Reforma en donde se enfrentaron los conservadores y los liberales, lo cual proyectó inestabilidad política y económica. El reporte de Forsyth indicó que,

[...] México no podía regenerarse en base a sus propios recursos [...] sólo podría estabilizarse el gobierno nacional con el apoyo de Estados Unidos; tal apoyo por el momento se basaría en un tratado de comercio y alianzas militares, pero

desembocaría más tarde en el “establecimiento de un protectorado americano” (Tamayo, 1972, p. 585).

La Guerra de Reforma o Guerra de Tres Años inició el 17 de diciembre de 1857; fue consecuencia de cómo se percibió México ante la falta de estructura política, económica y social, además de las pérdidas territoriales formalizadas con los tratados de Guadalupe-Hidalgo y la venta de La Mesilla; la falta de recursos por los que pasó el país, además que el 5 de febrero de 1857 se hizo oficial una nueva constitución basada en la ideología liberal que particularmente afectó los intereses de la iglesia católica, provocando enfrentamientos entre los liberales y los conservadores. Los primeros querían una transformación política moderna, ya que pensaban que este cambio sería lo que el país necesitaba para poder estabilizarse y también querían enfocar la economía del país al exterior. Por lo contrario, el grupo conservador buscó mantenerse en la antigua política donde el país fuese una monarquía, manteniendo sus privilegios y de igual manera la economía debía ser enfocada al interior del país. Era una lucha constante por ver qué grupo obtendría el poder, por lo que ambos bandos buscaron la aprobación de potencias extranjeras (Secretaría de la Defensa Nacional, 2015, párr. 3 -4, 14 -15; Marino, 2018, párrs, 4,11).

Es importante tomar en cuenta los sucesos que dieron origen a esta guerra civil; entre ellos, destaca el tema de la constitución política aprobada en México en 1857. En ese momento, Ignacio Comonfort era el presidente de México y asignó a *reformistas* como representantes de las principales secretarías, estos fueron: Guillermo Prieto en Hacienda, Melchor Ocampo en Relaciones Exteriores y a Benito Juárez como presidente de la Corte de Justicia. La constitución legal y legítima de 1857 tuvo elementos contra la iglesia, como no establecer la intolerancia religiosa y el artículo 123 que, le daba la facultad al Estado para legislar en materia de culto religioso. Además, en tema civil, los reformistas suprimieron los fueros eclesiásticos y no permitieron el voto electoral a los clérigos. Por tal motivo, los obispos protestaron y hubo un descontento por parte de los conservadores, ya que se vieron desfavorecidos sus intereses ante los nuevos cambios. Para esto, Comonfort desconoció la constitución y, de esta manera Benito Juárez asumió la presidencia de México (Sierra, 2018, pp. 262 -263; Galeana, 2014, min. 32:47 -36:29).

Respecto a John Forsyth, ya había realizado varios intentos para ampliar el territorio de Estados Unidos desde antes del inicio de la Guerra de Reforma. Asimismo, ya había negociado tres tratados con Lerdo de Tejada, mismos que ayudaron al gobierno mexicano mediante empréstitos para pagar la deuda inglesa; uno fue de libre comercio

entre ambas naciones; el otro era un tratado postal y, el último, además de cuestiones comerciales, estableció que México recibiría un préstamo de 15,000,000 de dólares. Las copias de los tratados fueron enviados a Estados Unidos el 2 de febrero de 1857; Forsyth pidió que se les dieran seguimiento, ya que no podía continuar insistiendo con los territorios que le encomendaron en ese momento, debido a que el Plan de Ayutla del 1º de marzo de 1854 despertó en los ciudadanos mexicanos un sentimiento por su territorio, volviéndolo un derecho irrenunciable, por lo que los rumores de una posible venta territorial podría significar la caída del gobierno, situación que no le convenía a Estados Unidos. A pesar de esto, los tratados no fueron aprobados por el secretario de Estado, William Marcy. No obstante, Forsyth prosiguió con las negociaciones para adquirir el paso del Istmo y expandir el territorio de Estados Unidos (Terrazas, 1990, pp. 13 -14; Tamayo, 1972, p. 586).

A pesar de todo lo mencionado por Forsyth al gobierno estadounidense, el secretario de Estado, Lewis Cass, tuvo ambiciones de llevar la frontera más al sur como deseaba el presidente James Buchanan, por lo que, el 17 de julio de 1857 realizó dos comunicados para Forsyth con indicaciones sobre el límite territorial y el paso de Tehuantepec. En el tema fronterizo, le pidió que ofreciera una compensación con un máximo de 15,000,000 dólares por Baja California, una gran parte de Sonora y el norte de Chihuahua situado en el paralelo 30°. En cuanto al Istmo de Tehuantepec, dejó claro lo importante y las ventajas que representaba la construcción del ferrocarril para Estados Unidos (Tamayo, 1972, p. 587). Para esto, Cass explicó la posición del gobierno estadounidense y el interés por adquirir un tratado complementario al de La Mesilla, con lo siguiente:

Conforme a nuestro Tratado con la República Mexicana, concertado el 30 de diciembre de 1853, Estados Unidos adquirió un derecho de tránsito a través del Istmo, que nunca y en ninguna circunstancia abandonará. Lo estipulado en esa oportunidad podría bastar para todo lo que se refiere a los propósitos prácticos; sin embargo, es de desear que las cláusulas de dicho Tratado se confirmen, amplíen y se estipulen en forma más específica. En consecuencia, se propone ahora, celebrar un nuevo Tratado con este fin (Tamayo, 1972, p. 587).

Debido a las nuevas instrucciones, Forsyth intentó negociar con Comonfort, pero éste rechazó la propuesta. Sin embargo, aprovechó que se encontraba al margen de la Legación de Estados Unidos y se reunió con dos ciudadanos estadounidenses que tenían intereses mercantiles que ansiaban el paso de Tehuantepec; estos fueron el senador

Benjamín y La Sére. Así fue como la *Compañía Lousiana de Tehuantepec* obtuvo la concesión, dándole el triunfo al presidente Comonfort ante las intenciones del gobierno estadounidense por adquirir la posición en la región, ya que al concesionarlo se le dio fin a las reclamaciones que manifestaba Forsyth (Tamayo, 1972, p. 588). De nueva cuenta, el gobierno estadounidense vio frustrado su intento de expandirse y de tener el Istmo de Tehuantepec bajo su dominio.

Aunado a lo anterior, es claro que Estados Unidos iba a seguir buscando la oportunidad de extender su territorio al sur, anexándose tierras mexicanas y, que su interés por adquirir el paso de Tehuantepec no iba a disminuir, ya que cada vez que tuviera la oportunidad de incluirlo en las negociaciones lo iba a hacer. Estas oportunidades se fueron dando cada vez más, ya que la situación interna de México se lo permitió. Como se mencionó anteriormente, el Plan de Ayutla le dio al país inestabilidad y esto no mejoró, debido a que después vino la pugna por el reconocimiento internacional entre los liberales y los conservadores. Estos reconocimientos son una pieza clave para el camino que tomó el país, ya que sólo así se definió el tipo de gobierno que se estableció. Para esto, es importante mencionar dos tratados fundamentales que definieron a cada uno de los proyectos que estaban en disputa: estos son el Tratado de Mon-Almonte y el Tratado de McLane Ocampo.

Mientras el gobierno de Juárez buscaba ser reconocido, los conservadores estaban movilizándose en Europa para que el gobierno de Félix María Zuloaga Trillo lo fuera también. Para esto, Juan Nepomuceno Almonte fue nombrado ministro plenipotenciario, con el fin de recuperar la relación diplomática con España y lograr el reconocimiento del régimen que representaba. México y España ya tenían un conflicto en el tema financiero y, además, para la monarquía española existió una falta de justicia por el gobierno mexicano ante la pérdida de ciudadanos españoles en tierra mexicana. Almonte, con el fin de obtener la aprobación española aceptó sus demandas deshonrando la soberanía nacional mediante el Tratado de Mon-Almonte, firmado el 26 de septiembre de 1859 en París, ya que con este tratado comprometió a México a indemnizar a los ciudadanos españoles que sufrieron algún daño por los crímenes cometidos en la Hacienda de San Vicente Chiconcuac y los sucesos de San Dimas, además que no se iban a revisar los créditos dudosos de España cedidos a México. Finalmente, el 30 de enero de 1860 Juárez declaró nulo el tratado (Fernández, 2006, pp. 205,209 -210).

Después, buscaron el apoyo de Francia, mediante la ayuda de Clemente de Metternich, un diplomático austríaco que logró que Napoleón III escuchara a José María Gutiérrez Estrada y al padre Francisco Miranda. Con la idea que tenía Napoleón Bonaparte de ponerle un freno a Estados Unidos en su expansión por el continente americano y de realizar un segundo imperio en México, se vio complementada su idea con las intenciones de los conservadores, por lo que, ya no iba a ser el líder de México un Borbón sino un Habsburgo. Fue así como iniciaron las negociaciones de Napoleón III con los conservadores mexicanos (Galeana, 2006, pp. 228,329).

Ante la guerra civil en México, Forsyth consideró que podría aprovechar la situación para lograr sus objetivos expansionistas, por lo que propuso aumentar la oferta económica antes mencionada para tentar al gobierno mexicano, pero el secretario de Estado, Lewis Cass, lo rechazó y puntualizó el interés por obtener el paso por Tehuantepec. Ante este interés, no estuvo a favor de ningún tratado que no tomase en cuenta al istmo, así como los territorios de Chihuahua; Sonora y Baja California. Por tal razón, en 1858 Forsyth decidió apoyar, primeramente, al gobierno de los conservadores, reconociendo a Zuloaga; empezó a negociar los límites territoriales del norte de México y el derecho de paso por Tehuantepec. El ministro estadounidense se sintió muy seguro de lograr convencer al ministro conservador Cuevas, no obstante, el ministro mexicano le hizo saber que Zuloaga no estaba interesado en sus propuestas de ceder territorio mexicano ni el paso por Tehuantepec; ante esto, Forsyth rompió relaciones con los conservadores. Por otro lado, el cónsul estadounidense, R. B. Iwyman, -quien se encontraba en Veracruz- le hizo saber al Secretario de Estado, Cass, la situación de anarquía en México, donde empresarios y algunos ciudadanos esperaban que Estados Unidos salvara al país, ya que las circunstancias eran lamentables para el comercio, la agricultura y la minería, es decir la economía en general (Terrazas, 1990, pp. 15 -18).

Ante la situación que mencionó el cónsul estadounidense y la necesidad del presidente Buchanan de extender el territorio, el 19 de enero de 1859 el gobierno de Estados Unidos mandó a William Churchwell a Veracruz, en calidad de enviado especial, con el fin de estudiar a detalle la situación en México. Churchwell presentó un informe al gobierno estadounidense donde mencionó que, debido a la presión que hacía el general conservador Miguel Miramón, Juárez se vería con la necesidad urgentemente de obtener el reconocimiento de Estados Unidos, por lo que era muy probable que aceptara cualquier condición que le presentaran. Churchwell logró reunirse con Ocampo y Lerdo de Tejada y

les expuso la intención de adquirir Baja California; la cuestión del tránsito de Nogales a Guaymas; de Monterrey a Mazatlán y del Istmo de Tehuantepec. Así fue como, después le hizo llegar al gobierno estadounidense -el 8 y 21 de febrero- sus informes donde también mencionó que Juárez y Ocampo no eran sobornables, por lo que *debían ganarle a los europeos* y recomendó al gobierno de Juárez, ya que al ser de ideología liberal era la mejor opción para los intereses de Estados Unidos. Además, envió un protocolo de convenio con Ocampo y Tejada, en el que el gobierno de Juárez aceptó la cesión de Baja California; cuestiones relacionadas con la protección de las líneas de tránsito de indios y el establecimiento de un paso a perpetuidad por el Istmo de Tehuantepec. De esta manera fue que, después de leer los informes de William M. Churchwell, Estados Unidos reconoció el gobierno de Juárez (Montagno, 2018, pp. 4 -5).

Robert Milligan McLane llegó a Veracruz el 1 de abril de 1859 como representante de Buchanan, con el reconocimiento al gobierno de Juárez; con la compra de Baja California y por el paso del Istmo de Tehuantepec, pero muy astutamente Ocampo le pidió a McLane que traten por separado la cesión de Baja California y el paso por el Istmo, además le presentó al representante estadounidense un nuevo proyecto en donde no se encontraba la cesión del Istmo de Tehuantepec, era realmente una propuesta de alianza ofensiva y defensiva, claramente no era el trato por el que habían mandado a McLane, por tal motivo lo rechazó. Por otro lado, de manera estratégica Lerdo de Tejada aceptó el acuerdo de McLane sobre ceder Baja California sin el consentimiento de Juárez, pero le informó a McLane que es poco probable que el Congreso próximo a ser elegido quiera ratificar tal tratado, esto realmente fue difícil ya que por la situación que pasaba el país era poco probable que se diera una sesión en el Congreso para esas fechas y Tejada lo sabía. La negociación fue realmente difícil y larga, casi se llevó todo el año para poder forzar al gobierno de México a vender el territorio que quería Estados Unidos, pero el gobierno mexicano dijo que no podía vender porque los estados del norte no estarían de acuerdo, así que el gobierno estadounidense presionó reteniendo el préstamo que necesitaba el gobierno de Juárez para hacer frente a la guerra civil, de esta manera no había ningún préstamo si no firmaba Juárez el tratado (Galeana, 2014, min. 38:29 -39:43; Montagno, 2018, p. 5).

Para esto, las cosas se iban complicando para el gobierno de Juárez. En septiembre de 1859, los conservadores ya habían logrado una relación favorable con España mediante el Tratado Mon-Almonte; un préstamo; el reconocimiento del gobierno de

Zuloaga y además ya estaban en pláticas con Francia. Esto no sólo alarmó a los liberales, sino también al presidente Buchanan, por lo que ante su preocupación de que la anarquía en México se iba posicionando y que la intervención de potencias europeas era desfavorable para Estados Unidos, fue entonces que intento convencer al Congreso para una intervención militar para invadir México. El gobierno de Juárez ahora no sólo tuvo la presión del avance de los conservadores en Europa, sino también de las intenciones de Buchanan por invadir México. La situación se vio más complicada cuando Miramón decidió tomar Veracruz adquiriendo unos barcos de la Habana con ayuda de España. Ante la situación, Lerdo de Tejada y José María Mata se inclinaron por llegar a un acuerdo con Estados Unidos. En el libro de Galeana (2006) *El Tratado McLane Ocampo*, dice que Mata concluyó “[...]que era más conveniente ceder amistosamente un derecho que dependerá de una decisión soberana a que se haga uno de él sin tener un acuerdo. Hay que `ceder algo, cuando en no ceder hay mayores peligros`” (Galeana, 2006, pp. 233 -234). Debido a todos esos sucesos, el 14 de diciembre de 1859 se firmó el Tratado de Tránsito y Comercio entre los Estados Unidos y México por Milligan McLane y Melchor Ocampo en la ciudad de Veracruz, y así fue como el escuadrón de Estados Unidos junto con el de México interceptaron los barcos de Miramón el 6 de marzo de 1860 y lo declararon traidor a la patria y también todo lo que habían hecho los conservadores. De esta manera, con el Tratado McLane Ocampo se vence a los conservadores, se salva el país, pero también México cede aun tratado muy favorable para el gobierno estadounidense (Montagno, 2018, p.6; Galeana, 2014, hra. 1:02).

El tratado constaba de los siguientes XI artículos:

- I. - Los ciudadanos y bienes de los Estados Unidos tenían un derecho para transitar a perpetuidad el Istmo de Tehuantepec.
- II. -Ambas naciones deberán proteger las rutas existentes y garantizar neutralidad del Istmo.
- III. - El gobierno mexicano no impondría derechos a las mercancías de estadounidenses que transitaran por el Istmo, sólo las que eran para consumo en México.
- IV. - El gobierno mexicano establecería en cada puerto de depósito reglamentos que permitan que los efectos y mercancías pertenecientes a los estadounidenses u otro extranjero puedan hacer uso de los almacenes libre de tonelaje y otra clase de derechos,

con excepción de los gastos de corretaje y almacenaje los cuales podrían ser retirados para transitar a través del Istmo.

V. - El ejército de Estados Unidos mediante el permiso o la petición de México podría participar en la defensa de los puertos o las rutas del Istmo y también podrían actuar sin previa autorización.

VI. - México le concede a Estados Unidos el tránsito de sus tropas y armamento militar por el Istmo de Tehuantepec y por ruta de comunicación de Nogales a Guaymas.

VII. - se cedía a perpetuidad el derecho de paso entre Matamoros hasta Mazatlán.

VIII. - Ambas naciones estaban de acuerdo con la lista de mercancías que se anexó para ser libres de derechos.

IX. - Los ciudadanos estadounidenses eran libres de ejercer su religión en México ya sea público o privado.

X. - México recibiría cuatro millones de pesos por compensación por la pérdida en rentas por el acuerdo.

XI. - El tratado deberá ser ratificado por el presidente de los Estados Unidos y con el consejo y consentimiento del Senado de los Estados Unidos y por el presidente de México. (Palacio Nacional, 1859, pp. 1 -8; Galeana, 2021, párr. 2).

Estados Unidos logró que México firmara el tratado y así tuvieron el paso por el Istmo de Tehuantepec mediante un permiso concedido para transitar por el Istmo, no fue una venta y el hecho de que el gobierno mexicano no permitiera que se incluyera la concesión Hargous & Bross, de esta manera la construcción del paso dependía del gobierno de México, esto permitió que el Istmo de Tehuantepec siguiera siendo territorio mexicano (Galeana, 2014, hra. 1:12 -1:14).

Como dice el artículo XI del Tratado de McLane Ocampo, éste necesitaba ser ratificado. En definitiva, era muy favorable para Estados Unidos, pero a pesar de todas las ventajas que tenían, no fue ratificado por Estados Unidos y no por las diferencias internas de los estadounidenses del norte y del sur como muchos historiadores afirman; el rechazo a la ratificación del Tratado McLane Ocampo se dio por la discusión en la cuestión del libre comercio ya que según la Doctrina Hamilton, -que se basaba en el sistema proteccionista- un tratado de libre comercio era desfavorable para la economía de Estados Unidos ya que

era “[...]inadmisible abrir sus fronteras a productos mexicanos a perpetuidad” (Galena, 2006, p. 249). Este fue el motivo real por lo que la mayoría de los votos en el senado fueron en contra de la ratificación del Tratado McLane Ocampo (Galeana, 2014, hra. 1:10 -1:11).

México estuvo en continuo enfrentamiento sin una estabilidad política, económica ni social, de esta manera, terminan enfrentándose dos proyectos diferentes de regímenes con el fin de que uno sea el que se establezca en el país, después de varios eventos, negociaciones, tratados y concesiones del Istmo de Tehuantepec, el proyecto liberal vence al de los conservadores, para poder ver las concesiones y su descripción de cada una se pueden observar en la tabla 5. El proyecto liberal tuvo la idea de crear un Estado Nacional de Derecho siendo *federal, republicana y laica* y en cuanto a la educación se pasó a manos del Estado, se dio libertad de creencias y se eliminaron privilegios coloniales (Galeana, 1990, p. 80).

*Tabla 5*

*Concesiones del Istmo de Tehuantepec*

<b>1842</b>	Primera concesión otorgada a José de Garay por Santa Anna, no paso de los estudios topográficos y la concesión caducó.
<b>1848</b>	La firma Manning Mackintosh & Schneider cede los derechos a la empresa norteamericana Peter A. Hargous & Bross, de esta manera, la concesión pasa a ser de los estadounidenses.
<b>1850</b>	Concesión a la compañía norteamericana The Tehuantepec Railroad Company, presentó uno de los informes más completos en 1852. Sin embargo, la compañía no cumplió con los términos decretados y sus derechos pasaron a la compañía A.G Slop.
<b>1853</b>	Los derechos pasaron a la compañía A.G Slop, pero caducó.
<b>1857</b>	La Luisiana Tehuantepec Co. Obtuvo exclusivamente el privilegio de establecer una ruta combinada con vías férreas y navegación fluvial. Abriendo la primera ruta marítima de Veracruz al Istmo.
<b>1866</b>	Concesión a la compañía de Tránsito de Tehuantepec, pero no cumplió con los compromisos.

<b>1867</b>	El presidente Juárez le concedió el privilegio para la abertura de la comunicación interoceánica de Tehuantepec a Emilio La -Sere o la compañía que él formara.
<b>1899</b>	Don Porfirio Díaz otorgó la concesión al inglés Pear -Sons

**Fuente:** Elaboración propia, con información de Barrios, 1987, pp.206 -207 y Montagno, 2018, p. 1

### **2.3: Acciones del Estado Mexicano en torno a la ruta de Tehuantepec en el porfiriato**

El Istmo de Tehuantepec se ha visto como una región atractiva para los países extranjeros por sus múltiples características estratégicas por lo que lo vuelve un objetivo nacional e internacional desde la época colonial, por lo que se ha visto como interés en varios tratados donde está en juego la soberanía y la nación mexicana, no obstante, todos estos sucesos y enfrentamientos que se han dado en el marco del interés por el paso interoceánico han servido para visualizar el gran trabajo diplomático que se realizó por parte del gobierno mexicano, el cual para algunos historiadores han sido actos de deshonor pero para otros son estrategias muy inteligentes para proteger la nación y la soberanía mexicana.

Ante varios conflictos que sean suscitado ante el control y retención del Istmo de Tehuantepec, este no se había podido desarrollar a pesar de las concesiones para construir la vía interoceánica, hasta que el presidente Porfirio Díaz llegó al poder y con los antecedentes de esta región ístmica decidió desarrollarla para favorecer la economía del país.

José de la Cruz Porfirio Díaz Morí, nació el 15 de septiembre de 1830 en Oaxaca, Oaxaca. Gran militar y durante su época presidencial fue conocido como un gran modernizador del país. La carrera militar de Díaz inició desde el Plan de Ayutla que fue dirigido contra el presidente Antonio López de Santa Anna, de esa manera Díaz se unió a los liberales en la Revolución de Ayutla, luchó en la Batalla de Teotongo y organizó la guardia con la que participó en el primer sitio de Oaxaca, de esta manera logró ascender a capitán de infantería en la guardia nacional de Oaxaca. Al triunfar los liberales, por órdenes del presidente Comonfort se le cedió a Díaz el mando militar del Istmo de Tehuantepec para evitar el avance de los conservadores. Al momento en que estalló la Guerra de

Reforma, Díaz participó en múltiples enfrentamientos demostrando su destreza en el campo militar, como fue avanzando su carrera militar aceptó el positivismo de Henri de Saint-Simon y de Auguste Comte y también la idea de *orden y progreso* (Flores, 2015, pp. 136, 137)

Al restaurarse la república, Juárez asumió la presidencia de forma indefinida, pero al realizarse las elecciones en 1867, Díaz y Juárez compitieron por la presidencia quedando este último al frente del país, no obstante, para las siguientes elecciones en 1871 se volvieron a postularse junto con Sebastián Lerdo de Tejada, ganando de nueva cuenta Juárez, en ese momento a Díaz le surgió la necesidad de un plan para evitar que se continuara la reelección que estaba realizando por segunda ocasión Juárez, ya que pensó que las reelecciones indefinidas eran un peligro para las instituciones, para esto Porfirio Díaz creó el Plan de La Noria el 8 de noviembre de 1871, donde manifestó su descontento por la reelección de Juárez y de esta manera se levantó en armas sin obtener resultados favorables. Hasta que, en 1872 con la muerte de Juárez, Lerdo de Tejada asumió la presidencia interina, se realizaron elecciones y volvió a competir contra Díaz, este vuelve a perder, pero en 1874 se vuelve diputado federal (Flores, 2015, pp.141,143).

En 1876 fueron las próximas elecciones, pero un año antes Lerdo anunció su reelección y volvió a ganar las elecciones provocando de nueva cuenta el descontento de Porfirio Díaz, de esta manera presentó el Plan de Tuxtepec de no reelección en Oaxaca el 10 de enero de 1876 el cual se reformó el 21 de marzo en Tamaulipas con el Plan de Palo Blanco, se levantó en armas contra Lerdo venciendo sus tropas el 16 de noviembre de 1876, logrando el exilio de Lerdo de Tejada e Iglesias el presidente de la Suprema Corte, así convirtiéndose Porfirio Díaz en presidente constitucional el 5 de mayo de 1877. Cabe destacar que este fue el comienzo de varios periodos presidenciales de Porfirio Díaz, los cuales se pueden observar en la tabla 6, estos periodos fueron de cambios para el país, entre los cambios destacó la modernización, consiguió una estabilidad económica y reestructuración del ejército, no obstante, las personas vivían de su trabajo donde la miseria estaba presente y la diferencia de clases sociales era notoria, además existieron huelgas silenciadas en ese periodo de treinta años donde Porfirio Díaz fue presidente de México, a este periodo se le conoce como el *porfiriato* (Flores, 2015, pp.144-145; Dávalos, 2016, p. 101; Secretaría de la Defensa Nacional, párrs. 7, 11).

*Tabla 6*  
*Periodos presidenciales de Porfirio Díaz*

Legislatura	Periodo presidencial de Porfirio Díaz
<b>VIII</b> (4 -septiembre -1875 a 22 -mayo -1878)	28 -noviembre -1876 a 6 -diciembre - 1878
	17 -febrero -1877 a 30 -noviembre - 1880
<b>XII</b> 25 -agosto -1884 a 15 -septiembre -1886	
<b>XIII</b> 15 -septiembre -1886 a 15 -septiembre -1888	1 -diciembre -1884 a 25 -mayo -1911
<b>XIV</b> 15 -septiembre -1888 a 15 -septiembre -1890	
<b>XV</b> 15 -septiembre -1890 a 15 -septiembre -1892	
<b>XVI</b> 15 -septiembre -1892 a 15 -septiembre -1894	
<b>XVII</b> 15 -septiembre -1894 a 15 -septiembre -1896	
<b>XVIII</b> 15 -septiembre a 1896 a 15 -septiembre - 1898	
<b>XIX</b> 15 -septiembre -1898 a 15 -septiembre -1900	1 -diciembre -1884 a 25 -mayo -1911
<b>XX</b> 15 -septiembre -1900 a 15 -septiembre -1902	
<b>XXI</b> 15 -septiembre -1902 a 15 -septiembre -1904	
<b>XXII</b>	

<b>15 -septiembre -1904 a 15 -septiembre -1906</b>	
<b>XXIII</b>	
<b>15 -septiembre -1906 a 15 -septiembre -1908</b>	
<b>XXIV</b>	
<b>15 -septiembre -1908 a 15 -septiembre -1910</b>	

**Fuente:** Elaboración propia con información del centro de Documentación, Información y Análisis, 2006.

En el marco del Istmo de Tehuantepec, posteriormente a la no ratificación del Tratado McLane Ocampo y de la inauguración del Canal de Suez junto con su éxito en el transporte de mercancías, maximizó el conflicto entre los países europeos y Estados Unidos por construir una ruta interoceánica en cualquiera de los istmos centroamericanos. Por otra parte, México tuvo un trato especial en las negociaciones diplomáticas debido a su situación ya que, a diferencia con otros países centroamericanos, al finalizar la invasión francesa, México restauró la República, se empezó a consolidar el Estado y sus instituciones. A pesar de que los conflictos e indiferencias internas seguían persistiendo, la situación de como vieron a México cambió, debido al nacimiento de una conciencia nacional en las oligarquías regionales como defensa al exterior, ya que, al defender la soberanía nacional, el país tuvo la posibilidad de poner condiciones a las potencias que estaban interesadas en construir el paso transístmico en México (Reina, 2017, p. 10).

Los ferrocarriles empezaron a ser un símbolo de progreso económico en el siglo XIX, por lo que casi todos los países querían construir y adquirir este proyecto comercial. En el caso de México a pesar de que desde 1830 ya estaban los primeros contratos para la construcción de ferrocarriles no fue hasta 1870 que los ferrocarriles empezaron a funcionar en la Ciudad de México y el del codiciado puerto de Veracruz. Las causas por las que no se había desarrollado este tipo de proyectos en México fueron por la inestabilidad política y por el poco capital con la que contaba el país. En el caso de Tehuantepec, todos los acontecimientos del pasado atrasaron su desarrollo ya que los presidentes anteriores a pesar de que sabían el gran valor de esa región, su prioridad era defender el territorio nacional, por lo que no fue hasta la presidencia de Porfirio Díaz quien tuvo entre sus metas el desarrollo y la modernización del país, fue quien empezó a tomar decisiones y acciones en la cuestión de la construcción de ferrocarriles y el Istmo de Tehuantepec no fue la excepción (Billington y Mao, 2016, párr. 2)

En 1871, el congreso de Estados Unidos inició de nuevo los recorridos en Nicaragua, Panamá y Tehuantepec para seleccionar el punto más favorable para el proyecto. Se realizaron reportes donde indicaron que el Istmo de Tehuantepec tenía más ventajas en comparación con las otras opciones debido al clima y las favorables condiciones de navegación, pero la distancia era el punto fuerte de Tehuantepec ya que era la más corta para unir a los puertos de la costa del Atlántico con la del Pacífico de esta manera, se empezó a tomar en cuenta lo estratégico que era la ruta mexicana. Por otro lado, el hecho de que la cercanía de la península de Yucatán con la Florida formaba del golfo un *lago americano circunnavegable* que podría cerrarse como estrategia de guerra, este fue otro factor que llamo la atención a los estadounidenses, ver la figura 12 (Reina, 2017, pp. 10,11).

*Figura 12*

Pasos interoceánicos y la ventaja del acercamiento de la península de Yucatán con Florida



**Fuente:** Edición propia sobre mapa de Informe & Hokana [fragmento], 2019

Porfirio Díaz tuvo inclinación por la corriente positivista, la cual exaltaba el valor de la ciencia y el progreso, por esta razón sus objetivos fueron con el fin de modernizar el país para obtener un crecimiento económico y social, no obstante, la modernidad cuestionó el desarrollo económico y la diversificación social, en el caso particular del Istmo de Tehuantepec se pudo desarrollar por la consolidación como enclave económico durante la modernización. Para esto, el hecho de que Díaz haya creado las leyes de baldíos con el fin

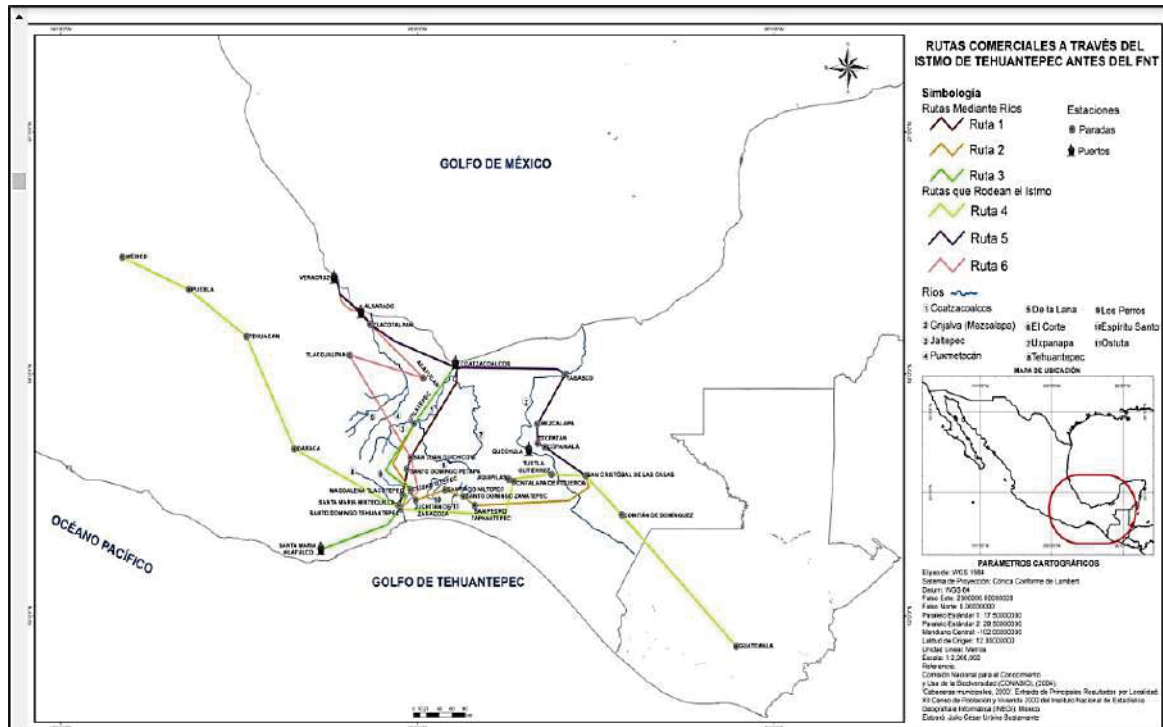
de atraer inversión extranjera en conjunto con la conformación de latifundios en 1878, 1883 y 1886 permitió el establecimiento y el apogeo de plantaciones como la azúcar y el café, llevando la concentración de propiedades con muchas hectáreas en el Estado entre 1880 y 1910. Cabe recalcar que el istmo se define por su carácter natural y su ubicación estratégica la cual lo llevó a ser parte de intereses tanto políticos como económicos (Saraiba, 2001, pp. 93, 94).

Por otro lado, no se descartaron los intentos que ya habían existido por unir los dos océanos mediante varias concesiones, las cuales algunas fracasaron por lo que no fue sino hasta la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX que se hizo realidad este proyecto de ferrocarril interoceánico inaugurándolo en Tehuantepec en 1907. El Istmo de Tehuantepec fue el resultado de intereses políticos y económicos para aprovechar su ubicación estratégica. Después en 1906 gracias al descubrimiento del petróleo se pudo construir una refinería de modo experimental, todo esto logró el desarrollo de la región. De esta manera, para 1910 el Istmo de Tehuantepec despegó como un importante enclave económico para el país por lo que hubo crecimiento económico, se reorientó el espacio, hubo movimiento de población, se irrumpieron los pueblos, los grupos sociales buscaban su lugar y hubo conflictos laborales, todo para que en la región surja una consolidación económica y social (Saraiba, 2001, p. 94).

Antes de la construcción de la vía férrea ya existían rutas comerciales, así lo menciona Marcela Valdivieso Cruz (2018) en su tesis de *maestría El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Un proyecto frustrado*. Estas rutas se pueden ver en la figura 13.

Figura 13

Las rutas comerciales antes de la llegada del ferrocarril.



Fuente: Valdivieso, 2018, p. 35

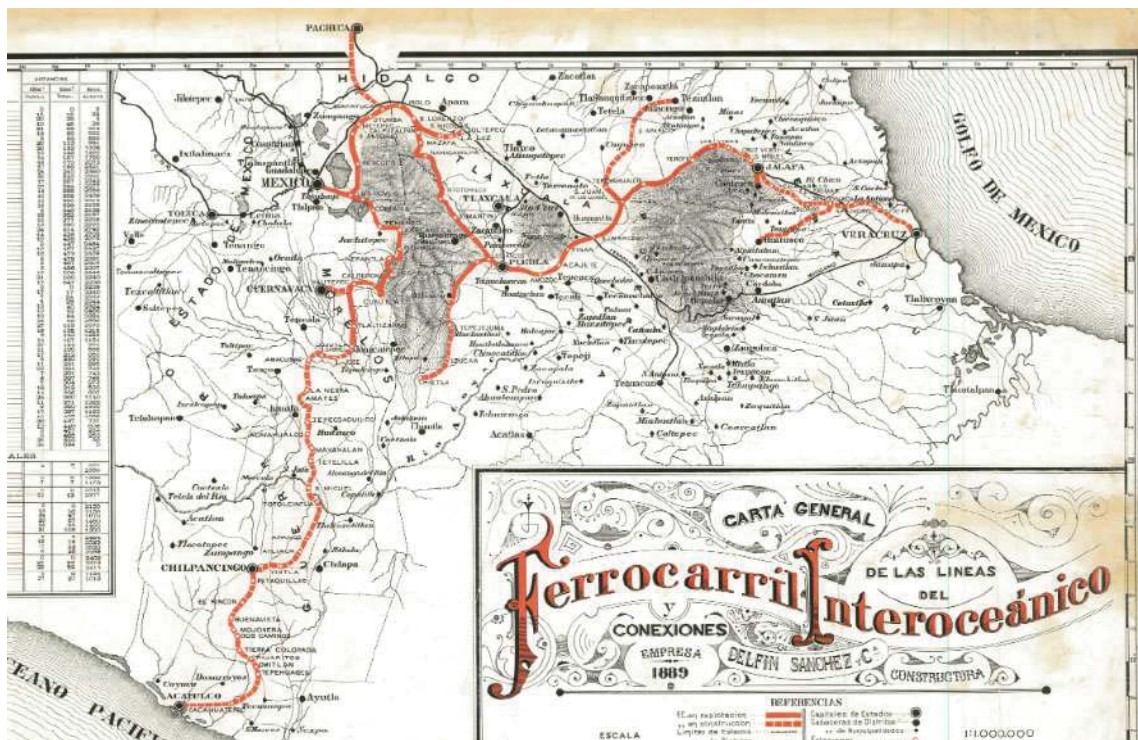
Antes de que se iniciara la construcción de la vía férrea se dieron en primer lugar un periodo de negociaciones y fracasos de varias compañías por la construcción de la vía interoceánica, debido a que no se construyó ningún tramo. Se realizaron concesiones y expediciones científicas en el istmo en 1870 sin resultados en cuanto a la construcción de la vía, todo fue simple papeleo. En 1875, en París se celebró el Congreso para el establecimiento de un canal interoceánico en donde a pesar de los esfuerzos del ingeniero Garay se eligió el Canal de Panamá. Esta elección no fue del agrado de Estados Unidos (Rojas, 2004, pp. 30,34).

Después, inició la construcción de la vía férrea de Tehuantepec por medio de concesiones, subsidios y tierras que cede el gobierno mexicano a inversionistas con el fin

de que se construya la vía férrea. La compañía estadounidense dirigida por Eduardo Learned propuso hacerse cargo de la construcción del ferrocarril en Tehuantepec logrando ser la primera compañía que instaló una parte de la vía. Hicieron 35 kilómetros de los 63 kilómetros que estaban estipulados en el contrato atribuyéndole problemas climáticos al incumplimiento de los kilómetros acordados, por lo que se le rescindió el contrato en agosto de 1882. Después, se creó una comisión conformada por tres secciones de ingenieros para el levantamiento de planos y obtención de perfiles de la vía quedando Velasco como encargado, para septiembre de 1882 se le dio la concesión a Delfín Sánchez el cual logró construir 73 kilómetros logrando que en el año de 1888 sean un total de 108 kilómetros de vía construida. En la siguiente figura 14 se puede observar la Carta general de las líneas del Ferrocarril Interoceánico y conexiones por la constructora en 1889 (Rojas, 2004, pp. 35 -39).

Figura 14

Carta general de las líneas del Ferrocarril Interoceánico y conexiones



Fuente: mexicana repositorio del patrimonio cultural de México,1988

El siguiente concesionario fue Edward MacMurdo el cual murió en 1889 y prosiguió con la construcción Salvador Malo Valdivieso representante de la Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico, rescindiendo del contrato el 13 de febrero de 1892 con 66 kilómetros más de construcción. En 1891 el inglés Chandos Scudamore Stanhope y Joseph H. Hampson obtuvieron la concesión para que en 1893 concluyera con 73 kilómetros más, después el gobierno puso bajo su mando la cuestión de la vía en cuanto a mando y conservación, pero no la construcción hasta que en noviembre de ese mismo año regresó Stanhope sin socios para concluir el proyecto, explotar lo construido y el levantamiento del muelle de fierro de Salina Cruz. Con el interés del gobierno por concluir finalmente la vía y unir los rieles se le aprueba el contrato en diciembre de 1893 exigiéndole que finalice en septiembre de 1894 con un plazo de hasta el 20 de octubre. La vía se fue construyendo por partes y por diferentes concesiones. A continuación, se puede observar la evolución de la construcción de la vía en la tabla 7 (Rojas, 2004, pp. 35 -39).

*Tabla 7*

Construcción de la vía férrea del Istmo de Tehuantepec de 1882 a 1893

<b>Contratistas</b>	<b>Año finalizado</b>	<b>kilómetros construidos</b>
Eduardo Learned	1882	35
Delfín Sánchez	1884	73
Salvador Malo	1891	66
Chandos Stanhope, Joseph H. Hampson y Elmer L. Corthell	1893	73
Gobierno mexicano	1893	4

**Fuente:** Elaboración propia con información de Rojas, 2004, p. 40.

Se inauguró la vía férrea el 29 de julio de 1894 con un total de 158 kilómetros, fue concluida la construcción de la vía con fallas que no permitieron la circulación segura ya que la mayoría de sus puentes eran de madera y contaba con rieles ligeros por lo que no podían pasar las locomotoras con mucho peso (Rojas, 2004, p. 55; Iniesta, 2007, párr. 6).

Como si fuera poco, en 1900 surgió un movimiento con ideas liberales en San Luis Potosí donde tuvo como objetivo separar el Estado de la iglesia, de esta manera se fundó el Club Liberal Ponciano Arriaga el cual estuvo enfocado a las clases medias y altas que

no tenían participación económica y política. El club se expandió en el país y fue víctima de la represión del gobierno de Díaz, provocando que el movimiento se radicalizara y convirtiera en una lucha directa contra su régimen. En 1906, surgió el Programa del Partido Liberal Mexicano por los opositores que fueron exiliados y dirigieron este programa desde el exilio a todas las clases sociales ya que pretendieron realizar mejoras en el área laboral, agraria y social, de igual manera intentaron convencer a la población afectada por la modernidad a unirse por la falta de democracia que se vivía en el país, es decir, el objetivo era derrocar el régimen (Saraiba, 2000, p.96)

Por otro lado, los obreros, los comerciantes y los prestadores de servicios que se establecieron en el Istmo veracruzano durante el desarrollo económico compartieron el sentimiento de descontento por la falta de oportunidades para participar en el área política provocando disgusto en varios poblados como Cosoleacaque y Coatzacoalcos. Los conflictos y manifestaciones alcanzaron al sector de los obreros los cuales exigían gracias a las nuevas ideologías, mecanismos institucionales de negociación obrero-patronal desde la huelga de 1903 por los mecánicos de los talleres de Rincón Antonio, Oaxaca, en contra del Ferrocarril Nacional Transístmico surgido por el poco salario y las extensas horas de trabajo. Este movimiento fue respaldado por la Unión de Mecánicos Mexicanos y los fogoneros de Coatzacoalcos. Para 1907, las inconformidades y tensiones siguieron por lo que los estibadores pretendieron realizar una huelga por la disminución del 25 % de su salario, pero desistieron debido a la intimidación (Valdivieso, 2018, pp.56 -57; Saraiba, 2000, p.97).

Para esto, desde 1904 el delegado del Partido Liberal Mexicano, Hilario C. Salas se estableció en Coatzacoalcos, teniendo conocimiento del problema que aun existía entre los indígenas por el despojo de sus tierras en la Sierra de Sotapan en 1880 y el descontento por la ley estatal que emitió el gobernador Juan de la Luz Enrique en 1889, el cual consistió en la repartición de los terrenos comunales en fracciones amenazando con la expansión de los latifundios y la propiedad privada del sur de Veracruz, todo esto fue aprovechado por el delegado para involucrar a los indígenas al Partido Liberal Mexicano logrando alianzas con los líderes agrarios convenciéndolos a participar en la lucha armada. Así, el movimiento fue integrado por hombres, indígenas, campesinos y vaqueros por lo que en la noche del 30 de septiembre de 1906 Salas atacó Acayucan, mientras que Enrique Novoa a Minatitlán y Román Martín a Coatzacoalcos, estos dos últimos fracasaron debido a las fuerzas armadas en esos lugares. Por su parte Porfirio Díaz se encargó de tranquilizar

a los extranjeros que vivían en esas zonas diciéndoles que era un levantamiento de los indios por sus tierras apoyados por empleados del ferrocarril, aun así, el movimiento se dirigió hacia la Sierra donde los resultados fueron favorables logrando nombrar nuevas autoridades, de esta manera Salas continuo con el movimiento de manera clandestina hasta la revolución de 1910 (Saraiba, 2000, pp.99 -102).

La inversión extranjera fue un factor importante para la economía del país en el gobierno de Díaz a costa del despojo; apropiación de tierras; explotación de recursos naturales; pagos de impuestos muy bajos o nulos y pocas oportunidades a las pequeñas empresas para crecer en comparación de las empresas extranjeras. Esto se vio reflejado debido a que, de las 943 empresas estadounidenses en México en 1906, 310 fueron mineras y fundidoras con una representación de capital del 20.28 % del total de las inversiones de igual manera en cuanto a los ferrocarriles y las propiedades agrícolas o urbanas la concentración del capital era de 141.5 millones de pesos. Toda esta cuestión de inversión y explotación extranjera daban paso al monopolio en especial en caso de la explotación de petróleo, de metales y de las vías férreas. En el caso de los principales ferrocarriles, los empresarios extranjeros no pretendieron ceder esas propiedades al Estado por lo que generaban, en especial el Ferrocarril Nacional del Istmo por lo que el Estado mexicano tuvo que buscar la paz social para que los inversionistas ya sean nacionales o extranjeros puedan generar riqueza (García, 2005, pp.160, 163).

Debido al papel que tuvo el Estado en esta cuestión, Gastón García en su libro (2005) *Las invasiones norteamericanas en México* menciona lo que expuso la Cámara de Diputados

[...] procure [el Estado] no abandonar en manos de compañías particulares, siempre poderosas y siempre extranjeras, el manejo de los ferrocarriles que constituyen un importantísimo elemento político y hasta de defensa nacional [...] Acaso conforme a los principios que deban informar un elevado ideal democrático pudiera juzgarse peligrosa tamaña concentración de facultades en el Poder Público; pero fuerza es no olvidar que en un organismo social incompletamente desarrollado, en donde los intereses privados todavía carecen de la disciplina que constituye su fuerza, es indispensable que preponderen, para evitar los conflictos de la anarquía, los elementos de orden, cuyo natural representante es el Gobierno de la República (García, 2005, pp. 163 -164).

Debido a que la vía ferroviaria no era funcional se tuvo que reconstruir para poder usarse de manera eficiente, si bien, para 1995 el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec ya estuvo funcionando, pero la vía no tuvo condiciones adecuadas. Hay que recordar que se fue construyendo por tramos en diferentes años, por lo que el desgaste no fue parejo además hubo pocos puertos terminales óptimos, el proyecto del Istmo de Tehuantepec no fue eficiente para la visión que tenía Porfirio Díaz. Buscando a manera de solucionarlo se le dio la concesión del ferrocarril de Tehuantepec a la compañía inglesa S. Pearson & Son Ltd, por el ministro Limantour con la intención de romper con el monopolio de Estados Unidos en los ferrocarriles de México. Además, también se le incluyó la construcción de los puertos y la renovación de las vías férreas, así fue como se logró alinear, nivelar la vía y modificar la terracería (Reina, 2017, pp. 14 -15).

En cuanto a los puertos, la compañía tuvo que hacer modificaciones para poder hacer cargas y descargas continuas y eficientes. En el puerto de Salina Cruz se tuvo que planear una nueva construcción desde un nuevo muelle de fierro y un dique seco, esto fue debido a los problemas que se tenían en la carga y descarga de mercancías. Por su parte en Coatzacoalcos la barra de entrada al río no permitió el calado a buques de más de 381 m. Finalmente, el 23 de enero de 1907 se reinauguró el Ferrocarril de Tehuantepec con 310 km de longitud, esto hizo un cambio radical en la región, incito a establecimientos pequeños a lo largo de la vía y los puertos se volvieron zonas de atracción para poblarse. Así es como el presidente Porfirio Díaz logró concluir el anhelado proyecto que llevo décadas para finalizarse de manera funcional. La inauguración del tráfico interoceánico significó mucho para México ya que dio esperanzas para el desarrollo del país. Bajo la administración de la Casa Pearson el transporte de carga internacional fue subiendo por lo que fue parte del crecimiento, modernización y desarrollo que Porfirio Díaz buscaba para México (Reina, 2017, pp.15-18).

Todos los ferrocarriles que se hicieron durante el gobierno de Díaz fueron mediante concesiones, pero en el caso del Tren Nacional de Tehuantepec fue todo un reto debido a los fracasos que significaron pérdidas económicas. Por otro lado, al finalizarse adecuadamente significó un gran logro para comunicar el océano Atlántico con el Pacífico, un paso interoceánico deseado por Estados Unidos. De esta manera, la migración y la urbanización le dio a la región un desarrollo. El Istmo de Tehuantepec se convirtió en una zona de influencia gracias a Weetman D. no sólo por encargarse de los trabajos de construcción del ferrocarril y del puerto de Coatzacoalcos, sino también por haber

acaparado tierras convirtiéndose en un terrateniente importante (Valdivieso, 2018, p. 37, Saraibi, 2001, p. 97).

### **Capítulo 3: Los proyectos de conexión interoceánica del Istmo de Tehuantepec: De la Revolución Mexicana al Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, 1911-2023.**

El presente capítulo analiza los proyectos de conexión interoceánica del Istmo de Tehuantepec, del abandono Institucional a la cuarta transformación. El capítulo está representado por tres secciones; la primera menciona el tránsito interoceánico y el nacionalismo revolucionario que comprende del año 1910 al 1940; la segunda sección habla del abandono Institucional de la ruta interoceánica junto con los proyectos de conexión en los diferentes gobiernos entorno a los años de 1940 al 2018 y la tercera parte examina el Plan Nacional de Desarrollo del Estado Mexicano a partir del año 2018 al 2023, durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador.

#### **3.1: El tránsito interoceánico y el nacionalismo revolucionario, 1910 -1940**

Durante el periodo del porfiriato se vio por primera vez culminado el proyecto de conexión interoceánica en la región del Istmo de Tehuantepec, que pasó por diferentes concesiones para poder finalizarse. La conexión interoceánica aportó resultados positivos al desarrollo que visualizó Porfirio Díaz. Se pensó que el crecimiento y el desarrollo de la región iban a continuar debido a las toneladas de carga que eran transportadas por el tren nacional del Istmo y por el descubrimiento de pozos petroleros.

Sin embargo, tras el gran logro del gobierno de Porfirio Díaz en la región del Istmo de Tehuantepec, éste tuvo serios problemas por lo que el proyecto no prospero; no sólo fue el mal funcionamiento de la vía férrea por la condición en la que se encontraba, provocando que las embarcaciones se paralizaran o por las condiciones laborales de los obreros, sino también por el descenso de transporte de carga debido a la alternativa del Canal de Panamá y a la Revolución Mexicana (Gutiérrez, 2017, Párr. 9).

Para 1910, la población ya había manifestado su descontento hacia el régimen porfirista mediante varias huelgas por lo que para las elecciones del mismo año ante la reelección de Porfirio Díaz, los maderistas de Tuxtla, Cosamaloapan y de los cantones de Acayucan fueron perseguidos hasta arrestarlos o exiliarlos, por lo que, ante esta lucha electoral surgieron dos grupos importantes antirreeleccionista uno era de la zona fabril de Córdoba-Orizaba el cual se consolidó como un grupo fuerte, por el contrario, el otro grupo que perteneció al sur de Veracruz se fue desintegrando. Aquí vale la pena mencionar que a pesar del movimiento de 1906 por los integrantes del Partido Liberal Mexicano en el sur Veracruz contra el régimen porfirista, estos no se unieron a Madero e ignoraron cuándo les solicitó que se levantaran en armas ante el fraude electoral, a pesar de eso Madero tuvo un núcleo de líderes maderistas en el sur de Veracruz formado por Manuel Paredes, obrero especializado del ferrocarril interoceánico; Guadalupe Ochoa y Pedro Carvajal, propietarios de Acayucan y Jáltipan y además se unieron aquellos que lucharon contra el fraude electoral (Delgado, 2009, pp.356 -358).

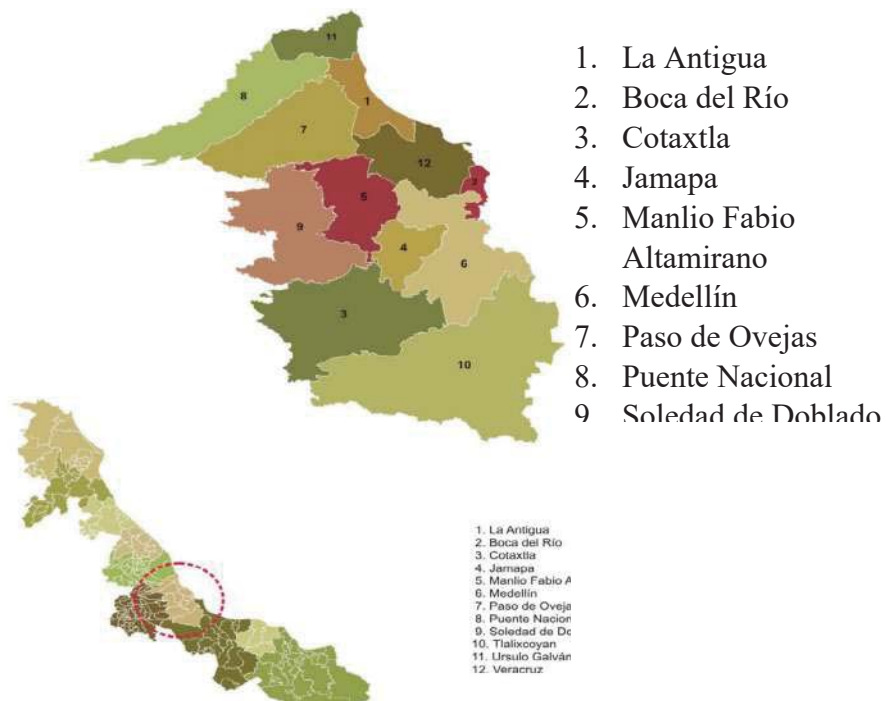
El veracruzano Cándido Aguilar, -opositor al régimen de Porfirio Díaz, maderista e integrante del partido Antirreeleccionista- proclamó el Plan de San Ricardo que, incitaba a los ciudadanos de Veracruz a levantarse en armas. Lo acompañaron los peones de su hacienda y algunos ciudadanos, pero el movimiento fracasó, debido a las fuerzas federales, por este motivo tuvo que huir a San Luis Potosí donde obtuvo la oportunidad de hablar con Francisco I. Madero logrando involucrarse más con el movimiento revolucionario, regresó a Veracruz con el fin de poder planear el levantamiento revolucionario. Al tener la fecha del inicio de la Revolución Mexicana, siendo el 20 de noviembre de 1910 el cual se había indicado previamente en el Plan de San Luis, Cándido y los grupos armados se dirigieron a San Pedro para abordar el tren y poder dar inicio junto con Rosendo Garnica el levantamiento revolucionario contra las fuerzas federales en Coscomatepec, Veracruz un día antes de la fecha acordada (Flores, 2010, pp.277 -278).

Entre noviembre de 1910 y febrero de 1911 se realizaron las primeras acciones armadas en Córdoba-Orizaba y el sur de Veracruz de nueva cuenta sin la participación de los integrantes del Partido Liberal Mexicano ya que se encontraban en la cárcel o huyendo debido a que no estaban de acuerdo con Madero. Así mismo, la región de Sotavento ubicado en la figura 15, tuvo varios grupos rebeldes que de acuerdo con Delgado (2009) en la segunda parte del libro *El Istmo mexicano: una región inasequible*

[...] ocupaban en primera instancia los espacios delimitados por la estructura política cantonal. Así surgieron grupos de rebeldes que operaban en el distrito de Tuxtepec, en Oaxaca; en los cantones de Minatitlán y Acayucan, en Veracruz; y en el cantón de Huimanguillo, en Tabasco. De modo que los tres principales focos de la insurrección sotaventina se dieron en Tuxtepec, Acayucan y Huimanguillo, siguiendo el eje que cruzaba la región de este a oeste; marcado por los antiguos caminos prehispánicos y coloniales (Delgado, 2009, p. 358).

*Figura 15*

Región de Sotavento



**Fuente.** Elaboración propia [fragmento] con información del Gobierno del Estado de Veracruz, 2011, p. 4

En enero de 1911, los Sotaventos rebeldes de Oaxaca atacaron San Lucas Ojitlán, por lo que los contingentes militantes se desplazaron por ferrocarril o por río. Por su parte Cándido, el 22 de abril del mismo año se dirigió a la hacienda de la Concepción para luchar contra los federales logrando tomar el pueblo de Banderilla y además destruyó la vía del Ferrocarril interoceánico. Durante el periodo revolucionario se destruyeron 5 de las 22 estaciones del Ferrocarril Nacional Mexicano, estas fueron: Chinameca; Juile; San

Gerónimo; Almoloya y Comitancillo (Delgado, 2009, p.358; Valdivieso, 2018, p.69, Flores, 2010, p.279).

Mientras que el movimiento revolucionario continuaba, nuevos líderes surgieron creando grupos populares entre estos líderes se pueden destacar a Pancho Villa y Pascual Orozco que si bien estaban en contra del régimen porfirista tampoco fueron cercanos a Madero por lo que ambos estaban incómodos con la participación de estos grupos en el movimiento revolucionario. Con todo lo anterior y la toma de Ciudad Juárez por la gente de Madero, el 21 de mayo de 1911 se firmó los Tratados de Ciudad Juárez en donde se pactó la renuncia de Porfirio Díaz de la presidencia de la República y la sustitución del presidente por el secretario de Relaciones Exteriores Francisco León de la Barra, convirtiéndose el presidente interino de México en 1911 hasta las nuevas elecciones que se dieron en octubre del mismo año donde Francisco I. Madero participó con el Partido Constitucional Progresista antes llamado Partido Nacional Antirreeleccionista obteniendo el triunfo y convirtiéndose en el nuevo presidente de la República Mexicana (Garcidiego y Kuntz, 2010, pp.540 -541; Secretaría de la Defensa Nacional, 2019, párr. 1).

Durante la presidencia de Madero se pusieron en funcionamiento políticas diferentes a las de Porfirio Díaz, como la libertad de prensa; desaparición del centralismo; hubo créditos agrícolas y se vio beneficiado el sector campesino y perjudicado los hacendados por disminución en su influencia política, a pesar de eso los campesinos y obreros no estaban conforme a las acciones de Madero, sentían que merecían más por participar en la lucha, una de sus solicitudes principales fue la de la devolución de sus tierras arrebatadas por los hacendados, es decir, no vieron cumplidas las demandas económicas y sociales, por lo que surgieron rebeliones destacadas por Emiliano Zapata y Pascual Orozco en contra del gobierno maderista, estos enfrentamientos fueron desfavorables para las finanzas públicas por la violencia y las tomas de aduanas fronterizas obstaculizando la recaudación fiscal. Por otro lado, el desempeño de la economía tuvo otro resultado ya que aunque el sistema ferroviario se usaba para fines militares muchas empresas y compañías ferroviarias pagaron dividendos, en el caso ferroviario se logró la disminución de horas laborales de 14 a 10 horas, la aplicación de salario mínimo fijos y obligatorios, las exportaciones de plata y cobre destacaron al igual que el de café y ganado, además con el auge del petróleo las exportaciones del año 1912 aumentaron a diferencia de las importaciones que se vieron afectadas por la violencia interna y los inconvenientes en el transporte, a pesar de esto durante este periodo el ferrocarril transístmico alojó barcos

que se encargaban de descargar y recoger materias primas en Salina Cruz y después se usó este mismo puerto para almacenar combustibles (Garcíadiego y Kuntz, 2010, pp.542 - 543, 545; Valdivieso, 2018, p. 72).

Por otro lado, la relación del gobierno de Madero con Estados Unidos no fue del todo amistosa ya que les disgustó el aumento de impuestos para la extracción del petróleo, la influencia de los campesinos en la política y la radicalización de los trabajadores industriales y transporte, el despido de empleados estadounidenses en los Ferrocarriles Nacionales además de culpar al gobierno de Madero por ser incapaz proteger la vida y propiedades de los estadounidenses y a la discriminación de empresas estadounidenses en México tal es el caso de la compañía S. Pearson & Sons el cual ya no tenía los mismos beneficios que le proporcionó el gobierno de Díaz, por lo que debido a la política interna de México de los gobiernos constitucionales no le favoreció y tuvo que entregar la compañía del Ferrocarril Nacional Transístmico durante el gobierno de Carranza (Garcíadiego y Kuntz, 2010, pp.546; Valdivieso, 2018, p.70 -71).

Estados Unidos al ver sus intereses perjudicados se aliaron con Victoriano Huerta, Félix Díaz, Manuel Mondragón para derrocar a Madero y convocar nuevas elecciones donde en una primera estancia se pretendía que Félix Díaz sería el candidato oficial, pero Huerta decidió obtener ese puesto después de la traición y asesinato de Madero costándole el reconocimiento de Estados Unidos pero teniendo el respaldo de otros países como Francia e Inglaterra y de los gobernadores mexicanos con la excepción de Sonora y Coahuila (Ramírez, 2005, p.168; Garcíadiego y Kuntz, 2010, p. 546).

Al respecto, conviene decir que Estados Unidos intervino en esta etapa de la historia de México dado que sus intereses estaban siendo perjudicados, para esto el embajador de Estados Unidos en México Lane Wilson fue un personaje importante como informante político en esta intervención con la que se pretendió volver a tener la paz, tranquilidad y seguridad que disfrutaban tanto sus empresas privadas como sus ciudadanos, lo cual se vio atormentada por la inestabilidad del país ante la inconformidad política y social, por lo que, esto fue usado por Estados Unidos para poder usar el discurso de llevar la democratización a los países inestables, así lo menciona García (1971) en su libro *Las invasiones norteamericanas en México* cuándo nos dice que

[...] Lane Wilson pensaba en que debían exigirse elecciones, y en ello coincidió con Woodrow Wilson, mas no por lo que, ingenuamente, han admitido algunos

historiadores, que había, en el gobierno norteamericano, una sincera preocupación por establecer en México la democracia, sino por ser el medio pacífico de la intervención política. Este argumento, reiteradamente presentado por los Estados Unidos [...] no es un recurso para ampliar o sostener el régimen representativo sino para contar con aliados sumisos y así proteger sus intereses económicos (García, 1971, p. 160).

En el Istmo existió una división social, mientras un grupo apoyó el gobierno de Madero, al otro grupo les pareció oportuno su muerte y el ascenso de Huerta, tal es el caso de Oaxaca en especial de la clase política que tuvo la esperanza de que se concluyera con Félix Díaz como presidente de la República pensando que regresarían las políticas porfiristas. No obstante, al quedarse Huerta con la presidencia mediante un régimen dictatorial y además haber disuelto las Cámaras en octubre de 1913, los diputados Gurrión de Juchitán y Rivera Cabrera de Tehuantepec se revelaron buscando una resistencia armada que no dio resultado debido al asesinato de Gurrión, pero se empezaron a expresar inconformidades ante el gobierno de Huerta, tal como en Oaxaca que tuvo movimientos *antihuertistas* a favor de Félix en especial en la sierra oaxaqueña encabezado por el cacique Guillermo Meixueiro, el cual lanzó el Plan de la Sierra con la intención de evitar el cobro de nuevos impuestos y de los abusos políticos. Mientras que en Veracruz hubo persecuciones a los maderistas y se impuso a Eduardo Jiménez Cauz como nuevo gobernador (Zarauz, 2018, pp.86 -87).

Las rebeliones subieron de nivel con una mejor organización al juntarse los maderistas con los nuevos y antiguos revolucionarios haciendo que el movimiento crezca y se extienda por el sur de Veracruz, además los grupos de guerrillas siguieron expresándose y con ello las múltiples rebeliones siguieron propagándose en el país, por lo que la necesidad de pacificar el Istmo fue una prioridad, no obstante, para junio de 1914 el régimen huertista fue insostenible y el ejército federal no pudo con las rebeliones, al ver la presión interna Huerta intentó tener apoyo y reconocimiento fuera del país el cual tuvo de Gran Bretaña, pero no de Estados Unidos el cual apoyó con armamento a Villa y a los constitucionalistas. Ante estos sucesos Huerta terminó huyendo del país el 15 de julio de 1914 por el puerto de Coatzacoalcos hacia Jamaica y después a España. Es así, como el 13 de agosto se firmó el Tratado de Teoloyucan dándole la victoria a los constitucionalistas y pusieron como presidente provisional a Carranza (Zarauz, 2018, pp.88 -89,91 -92).

Ante el triunfo de los constitucionalistas en el Istmo de Tehuantepec, Carranza lo consideró como una región estratégica para recuperar los estados del sureste debido a que no sólo unía los dos Océanos, sino también que el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec comunicaba Veracruz, Oaxaca, Chiapas y la Península de Yucatán, además estas vías sirvieron para el transporte de tropas carrancistas, de igual manera debido a la importancia de la región se empeñó en controlar las instalaciones petroleras y los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos (Delgado, 2009, pp.379, 381).

Por su parte Villa desconoció a Carranza como presidente surgiendo un nuevo enfrentamiento entre ellos. En esta nueva etapa de la revolución se dividió en zapatistas, villistas y carrancistas. Instalado el gobierno de Carranza en Veracruz, sus generales de confianza se dedicaron a enfrentarse a los otros dos grupos, mientras tanto Carranza sabía que la situación en el país era preocupante, se encontraba dividido y esto podría ser aprovechado por aquellos que veían sus intereses en riesgo como fue el caso de Estados Unidos, por tal motivo el presidente de México buscó fortalecer el sistema político con el fin de garantizar la seguridad y el patrimonio de los mexicanos, así fue que en septiembre de 1916 convocó a la nación a un Congreso Constituyente, se llevaron a cabo las elecciones de diputados constituyentes y se formó el cuarto Congreso Constituyente con doscientos dieciocho diputados los cuales firmaron la constitución el 31 de enero de 1917 y expedida el 5 de febrero, conformado por 136 artículos donde se expresaron las demandas de la revolución, se incluyeron derechos del hombre y derechos sociales, desde luego se prohibió la reelección y se ratificó la soberanía, la organización federal y entre otras cosas, algunos autores mencionan que fue en ese momento el fin de la Revolución Mexicana aunque su periodo armado duró hasta 1920. Con el comienzo de un orden constitucional se convocaron nuevas elecciones para la presidencia de la República, gobernadores y legislaturas en donde Carranza fue electo como presidente de México (Virgen y Sierra, 2012, párr.1; Romero, 1986, p. 32; Secretaría de Cultura, 2019, párr. 4).

En 1918, Carranza realizó decretos importantes en los cuales algunos son enfocados en el petróleo. Cabe mencionar que en el Istmo específicamente en la Huasteca veracruzana se encontraron pozos petroleros y estuvieron a cargo de la empresa petrolera inglesa de Pearson *EL Águila*, por lo que estos decretos fueron una amenaza para esta empresa, como es el caso de los impuestos sobre los terrenos petrolíferos y sus contratos de explotación en esas tierras. En septiembre del mismo año durante su tercer informe al Congreso de la Unión se presentó la Doctrina Carranza, expresando su nacionalismo ante

las intervenciones de Estados Unidos, esta se basó en la no intervención de los pueblos volviéndose un principio importante para política exterior (Cabrera, 1996, p.100; Hernández-Vela, 1993, p. 41; Salmerón, 2020, párr. 5)

En 1918, la compañía de Pearsons fue liquidada por el gobierno de Carranza dando fin a su contrato que debió terminar en 1947 por lo que se le tuvo que pagar una compensación de cuatro millones de oro el cual fue pagado en un plazo de treinta seis años (Reina, 2017, p. 18). Si bien, el gobierno mexicano tuvo una perdida monetaria. Algo que se rescata de esta acción lo menciona Barrios (1987) en su libro *El Istmo de Tehuantepec en la encrucijada de la historia de México* fue que “[...]quedaba de una vez y para siempre excluida en el manejo de la colonización y comercialización de los productos que se producían en esta fecha y se desautorizó la operación de `compra -venta` de cualquier terreno “(Barrios,1987, p. 212). Al entregar el Ferrocarril Nacional del Istmo al gobierno mexicano, tuvo como consecuencias el abandono de las instalaciones, los trabajadores migraron a Veracruz durante 30 años y lo más importante es que se vio el final del sueño por tener una ruta de comunicación interoceánica en el Istmo de Tehuantepec, ruta que en algún momento fue una realidad y ayudo al desarrollo de la región pero que fue en descenso desde la inauguración del canal de Panamá en 1914 y por la Revolución mexicana (Reina, 2017 , p. 18).

Para la finalización de la fase armada de la Revolución Mexicana en 1920, el presidente interino de México Adolfo de la Huerta que había asumido la presidencia por el asesinato de Carranza pudo pacificar a los rebeldes en especial a Pancho Villa, esto pudo lograrse mediante negociaciones. Teniendo un escenario más estable se pudo llevar a cabo las elecciones para la presidencia el 5 de septiembre de 1920, donde Álvaro Obregón fue electo y continuo la pacificación del país al darle fin a las rebeliones que quedaban (Salmerón, 2020, párr. 1,10; Barraza, 2019, párr. 8, 11).

La región del Istmo se vio afectada durante esta época de la historia, existieron factores de diferente índole tanto nacionales como internacionales, la división social y política estuvo latente, no se lograba consolidar el gobierno debido a múltiples levantamientos por la inconformidad de varios sectores de la población, de igual manera los intereses extranjeros se vieron afectados por lo que sus intervenciones fueron visibles, ante esto se empezó a tener actitudes nacionalistas por parte del gobierno mexicano, además ya se contaba con una constitución considerada avanzada a la época debido a las reformas que se hicieron como en los temas de derechos sociales y del hombre.

Ante la situación que vivió la región del Istmo, se buscó poner en marcha estrategias para desarrollarla económicamente, tal fue el caso de la creación de la Institución Puertos Libres Mexicanos en 1920, el cual su fin fue

[...]reactivar los espacios portuarios mediante la reducción de las tarifas aduaneras y la administración del ferrocarril y de la flota mercante, pero su éxito, para el caso de Coatzacoalcos y Salina Cruz, fue nulo y, más aún, excluyó a este último en 1926, lo que motivo su cierre por azolvamiento en 1933 (Martínez -Laguna, Sánchez -Salazar, Casado, 2002, pp.120 -121)

Por otro lado, en 1923 con la firma de los Tratados de Bucareli entre el gobierno mexicano y el estadounidense se reconoció la soberanía de la nación por los recursos naturales, la propiedad privada y sobre todo que las empresas petroleras no tuvieron derecho del subsuelo (Valdivieso, 2018, pp.105 -106)

El Istmo de Tehuantepec se empezó a rehabilitar hasta el gobierno de Cárdenas debido a la regulación del petróleo, igual se buscó reactivar la actividad del puerto de Salina Cruz mediante la construcción de una estación de carga, se volvió a integrar el Sistema de Puertos Libres y además la integración de tanques de almacenamiento de derivados, ese último fue un éxito ya que se convirtió el principal puerto de almacenamiento y distribución de productos petroleros por toda la costa del Pacífico (Martínez -Laguna, Sánchez -Salazar, Casado, 2002, p. 121). Así, poco a poco la región istmeña se fue rehabilitando después de los estragos que dejó la Revolución Mexicana.

En cuanto al tema de los ferrocarriles, el cual fue importante en el desarrollo del Istmo de Tehuantepec cabe mencionar que debido a la deuda ferroviaria que se obtuvo por las inversiones para su reconstrucción postrevolución el gobierno mexicano se vio con la necesidad de entregar de nueva cuenta los ferrocarriles al sector privado en 1926, pero el 24 de junio de 1937 Cárdenas expropió los Ferrocarriles Nacionales de México y en 1938 se creó la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, de tal manera que los trabajadores se quedaron con la administración durante 2 años debido a la presión que existió entre el gobierno y el sindicato, pero por los desacuerdos entre la Administración Obrera y el gobierno de Ávila Camacho en 1940 el gobierno mexicano volvió a tener la administración de Ferrocarriles Nacionales de México (Márquez, 2005, p.120; Beltran, 2020, párr. 5,34).

Se debe agregar que para esta fecha si bien es un éxito que las vías férreas en este caso la de la conexión interoceánica haya regresado al gobierno mexicano, el escenario de transporte ya se encontraba cambiando debido a la nueva manera de transportarse, los automóviles eran una alternativa para la comunicación por lo que se empezaron a construir caminos los cuales fueron un reto ante esta nueva etapa de modernización, por lo anterior Mendoza (2015) menciona en su artículo “El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano, 1929 -1962” que “En este contexto de cambios, la creación, el 20 de marzo de 1925, de la Comisión Nacional de Caminos (CNC) representó una ruptura con la larga tradición del ferrocarril” (Mendoza, 2015, p. 94).

### **3.2: El abandono institucional de la ruta interoceánica 1940 -2018**

Después de que la vía interoceánica de Tehuantepec paso por varias etapas como fue en primer lugar la disputa internacional por el anhelado Istmo de Tehuantepec debido al beneficio que aporta el lugar, la problemática construcción con sus diferentes concesiones hasta su inauguración, verse afectada ante la revolución mexicana, además, la inauguración del Canal de Panamá y de alguna manera verse opacada también por la novedad de los automóviles, hizo que la ruta interoceánica vaya perdiendo la importancia como anteriormente la tenía, al fin y al cabo no habían más tratados o intenciones por adquirir el Istmo de Tehuantepec. Cabe recalcar que, a pesar de no ser prioridad para algunos sexenios, la importancia geoestratégica para el comercio aun existía por lo que sólo se necesitaba ser recordada y volverse a desarrollar adaptándose a las necesidades actuales, para esto fue que a partir del gobierno de José López Portillo reanudaron una serie de proyectos para reactivar la ruta interoceánica del Istmo de Tehuantepec.

Antes de que los nuevos proyectos de conexión interoceánica del Istmo de Tehuantepec empezaran a surgir, existía un nuevo contexto en la región, se tuvo la necesidad de tener una comunicación en la región para poder integrarla en el mercado nacional y de igual manera permitirle ser parte del desarrollo interno por lo que en 1942 se construyó la carretera Panamericana con el fin de comunicar el Istmo con la capital del estado permitiendo en los años setenta que la localidad de Juchitán se convirtiera en la

localidad central del sistema urbano-regional más importante de la zona sur del istmo debido a que volvió a tener importancia como centro comercial. Así mismo, en los años cincuenta en la zona norte del istmo tuvo una relevancia nacional por la explotación y exportación del azufre, haciendo que varias empresas se establecieran en el lugar por su abastecimiento; el petróleo a bajo costo y gas. De esta manera, la región se dedicó a satisfacer las necesidades energéticas a bajo costo por lo que Petróleos Mexicanos (PEMEX) aumentó su exploración y explotación logrando hallar nuevos campos petroleros así fue como la refinación en Minatitlán aumentó (Martínez -Laguna, Sánchez -Salazar y Casado, 2002, p.121).

Salina Cruz, por su parte dependía de la extracción de la sal, las actividades comerciales del puerto, la obra de construcción en el muelle y de sus bodegas, además gracias a las operaciones que realizó la Cooperativa de Cementos Cruz Azul en 1942 en Las Lagunas hubo nuevas oportunidades de empleo, pero los proyectos principales del Istmo fueron la construcción de la presa Benito Juárez entre 1956 y 1961 y la creación del Distrito de Riego de Tehuantepec en 1962. En los años sesenta se pudo observar una diferencia en la economía entre la de Veracruz y la de Oaxaca ya que en la primera se concentró el desarrollo industrial y en Oaxaca le afectó la migración de trabajadores en busca de mejores oportunidades de empleo. Cabe destacar que la inversión federal fue destinada a la industria de la región del Istmo a partir de 1955, con el fin de ampliar y modernizar la refinación de Minatitlán y de igual manera a la infraestructura de transporte y comunicaciones para la extracción de petróleo, el tema del petróleo fue un plus para la creación de un sistema de ductos que conectó el sureste de Veracruz con Tabasco, Campeche y el centro de distribución y exportación de Salinas Cruz y además la modernización de los sistemas ferroviarios de carga de los Ferrocarriles Unidos del Sureste abriéndole camino a la petroquímica (Martínez -Laguna, Sánchez -Salazar, Casado, 2002, p.121-122).

Ante el escenario de auge del petróleo que vivía México y la importancia geoestratégica del Istmo de Tehuantepec, el presidente de ese momento José López Portillo orientó la estructura económica a un discurso en el que México no sólo debe ser exportador de petróleo crudo, sino que debería transformarse al igual que los otros recursos no renovables con el fin de generar fuentes de ocupación, es decir, a la industrialización, para esto creó el Plan Nacional de Desarrollo Industrial decretado el 17 de mayo de 1979 donde las zonas preferentes regionalizadas son los puertos de: Coatzacoalcos, Tampico,

Salina Cruz y Lázaro Cárdenas. Fue muy importante la estrategia industrial y las condiciones de estas regiones costeras, se estudiaron estas regiones para determinar su viabilidad para la expansión industrial (Secretaría de Gobernación, 1979, párr.27,216). Ya que el Plan Nacional de Desarrollo Industrial pretendió

[...]reorientar la producción hacia bienes de consumo básico, desarrollar ramas de alta productividad, integrar mejor la estructura industrial para aprovechar los recursos naturales del país, desconcentrar la actividad económica orientándola a costas, fronteras y otras localidades, y equilibrar las estructuras del mercado atacando las tendencias oligopólicas (González, 2020, párr.4)

Sin embargo, fue hasta 1980 que se vuelve a tomar en cuenta la ruta de transporte transístmica por el presidente López Portillo mediante el Plan Alfa-Omega, donde se tomaron en cuenta cuestiones como los costos del Canal de Panamá para sustentar el plan y entre sus objetivos estuvo la construcción de terminales marítimas, en la tabla 8 se puede observar los objetivos y bases que sustentaron el plan antes mencionado.

*Tabla 8*

Objetivos y bases que sustentaron el Plan Alfa -Omega

Objetivos	Bases
1. -Desarrollar un sistema de transporte de carga transístmico con contenedores. 2. -Construcción de terminales marítimas para el desarrollo portuario Ostión - Coatzacoalcos. 3. -Creación de un parque industrial Creación de una planta de la compañía Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX) en Salina Cruz.	1. -Altos costos de tránsito que tiene el Canal de Panamá. 2. -Obsolescencia e ineficiencia de la técnica utilizada de esclusas en el Canal de Panamá. 3. -El tiempo de paso por el canal. De 72 horas a dos semanas, dependiendo de la intensidad del tránsito. 4. -El término de la concesión a Estados Unidos por Panamá, donde se devolvería el canal y sus bases militares en 1999.

**Fuente:** Elaboración propia con información de Torres, 2017, párrs. 21 -22

Con todo lo anterior, las metas que se pusieron para transformar el puerto de Salina Cruz se vieron obstaculizadas al cancelar la construcción de las plantas industriales, todo lo que se tuvo planeado para la transformación de este puerto se vio reducido en algunas obras como el muelle, la terminal de contenedores y el oleoducto el cual se creó con capital japonés. Otro factor para que el plan no fuese un éxito como se tenía planeado fue que en 1981 fue la caída del petróleo provocando que en 1982 y 1986 el gobierno cancelara el proyecto definitivamente, sin poder continuar con la construcción de la comunicación iniciadas en Oaxaca dejando solamente la construcción de un rompeolas. Por su parte el Istmo veracruzano gracias a los complejos industriales de PEMEX fueron atractivos para las empresas privadas convirtiendo a la región como el centro industrial petroquímico más grande del país. A pesar del desarrollo y la importancia industrial que adquirió no fue suficiente para un desarrollo industrial y agrícola. De igual manera al estar PEMEX en la región no permitió que la región tenga otras opciones de empleo (Torres, 2017, párr. 23).

Ante la crisis interna del país en los años ochenta, México se vio con la necesidad de relacionarse y acatarse a las recomendaciones del Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, ante un nuevo panorama en la economía donde se pasó de ser economías nacionales a globales. En 1986, el gobierno mexicano con la presidencia de Ernesto Zedillo inicio un proceso de apertura con el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, de esta manera, el país se encontró ante el neoliberalismo económico, donde se empieza a aceptar la inversión privada nacional y extranjera desplazando al financiamiento estatal (Prospectus, 2020, p.14).

Aunado a lo anterior, el presidente Ernesto Zedillo lanzó en 1996 el Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec también llamado el Megaproyecto, programa retomado de López Portillo del Plan Alfa-Omega con la intención de que la región se incorporara al comercio mundial de bienes y servicios mediante sesenta y cuatro proyectos divididos en once grupos, se pueden apreciar esta distribución en la tabla 9, tales proyectos estaban enfocados en torno a parques industriales de química; petroquímica; pesquera; minera ferroviaria; textil; comunicaciones; eólica; turística; forestal y agroindustrial. Estos proyectos pretendieron crear el sistema multimodal transístmico, también se buscaron privatizar la industria petroquímica, mejorar las comunicaciones y sobre todo poder constituir un verdadero corredor transístmico interoceánico para mercancías (Torres, 2017, párrs. 24, 25).

Tabla 9

Sectores de inversión del Megaproyecto del Istmo

No.	Sector de inversión	Municipios	Estado
1	Química y petroquímica	Cosoleacaque, Coatzacoalcos	Veracruz
2	Producción y comercialización de petrolíferos	Salina Cruz Minatitlán	Oaxaca Veracruz
3	Plantaciones forestales	Las Choapas, Agua Dulce, Coatzacoalcos, Moloacán Santiago Yaveo, San Juan Cotzocón	Oaxaca Veracruz
4	Agroindustria	Chinameca	Veracruz
5	Pesca	Salina Cruz	Oaxaca
6	Industria Maquiladora	Coatzacoalcos Lugares no definidos	Veracruz Oaxaca
7	Minerales no metálicos	Salina Cruz	Oaxaca
8	Infraestructura ferroviaria y carretera	Minatitlán, Coatzacoalcos, Cosoleacaque Salina Cruz, Juchitán.	Veracruz Oaxaca
9	Infraestructura de desarrollo urbano	Coatzacoalcos Salina Cruz, Juchitán, Tehuantepec	Veracruz Oaxaca
10	Desarrollo turístico	Huatulco	Oaxaca
11	Corredor de transporte interoceánico	Coatzacoalcos Salina Cruz	Veracruz Oaxaca

Fuente: Elaboración propia con información de Torres, 2017

En consecuencia, ante las inversiones privadas, es decir, ante dejar una zona económica de tan importancia en poder del sector privado nacional y extranjera y el interés

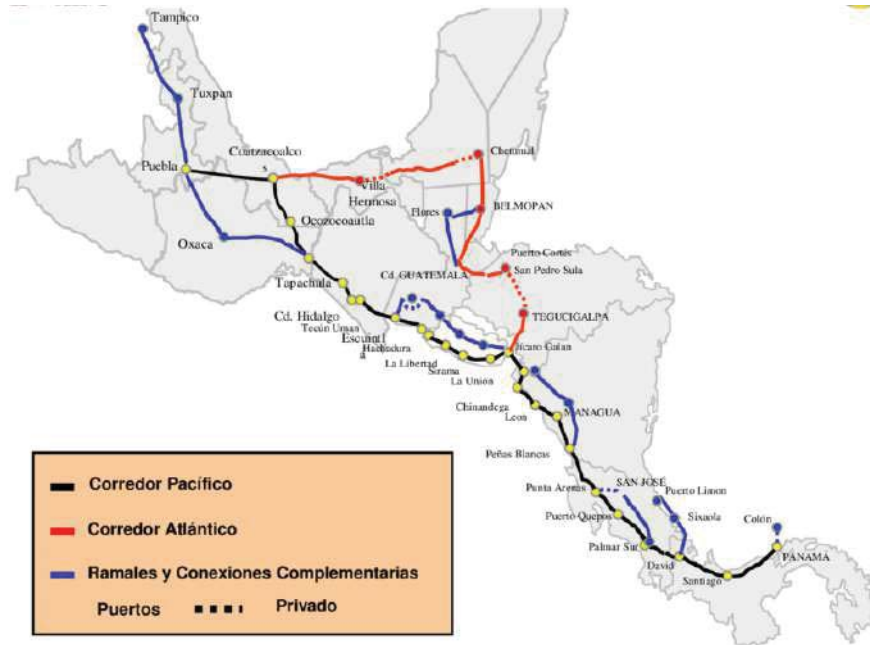
de estas por adquirir la concesión, las críticas no se hicieron esperar tantos periodistas como académicos y partidos políticos argumentaron que el programa era un peligro para la soberanía nacional que por años se había defendido, por lo que no dio confianza y automáticamente un sector de la población se manifestó con rechazo. Ante la controversia del programa, el gobierno mexicano decidió que lo óptimo era dividir la ruta ferroviaria del sureste en dos segmentos: el primero de México -Veracruz -Coatzacoalcos para la iniciativa privada y la ruta del Istmo de Tehuantepec entre Coatzacoalcos y Salina Cruz sería para una empresa paraestatal, no obstante, para 1999 surge la noticia que se necesitarían más de 20 millones de dólares para llevar a cabo el transporte de contenedores por la vía férrea del istmo (Pineda, 2000, p.213).

Cabe destacar que durante el gobierno de Ernesto Zedillo se privatizó Ferrocarriles Nacionales de México mediante concesiones, evitando que los usuarios hagan uso de tal servicio fundamental para el transporte que abarcó una gran parte del país, obligando a los ciudadanos a usar otro medio de transporte afectando su economía, debido a esto el transporte únicamente fue para servicio de carga entre las empresas que se encontraban en funcionamiento (Bernal, 2009, párr.1-2).

Ante el proyecto sin los resultados esperados, en el siguiente sexenio que abarca del 2000 al 2006 en el gobierno de Vicente Fox quiso retomar el proyecto, pero de manera más ambiciosa. En marzo de 2001 presenta el Plan Puebla Panamá, este plan a diferencia de los otros dos integraba a Mesoamérica, del lado sursureste de México unía a Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero y Oaxaca; de Centroamérica a Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá, ubicados en la figura 16. Además, abarcó varios sectores para desarrollar mediante inversión en la infraestructura, estos sectores eran: 1. -Medioambiente; 2. -Ordenamiento territorial; 3. -Población; 4. -Educación; 5. -Salud; 6. -Vivienda; 7. -Fortalecimiento de las tradiciones culturales; 8. -Derechos humanos; 9. -Empleos y 10. -Favorecimiento a micro, medianas y pequeñas empresas mediante financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y el Banco Mundial. Desde luego en la región del Istmo se contempló el corredor Transístmico junto con la modernización del puerto de Salina Cruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas y Puerto Madero (Prospectus, 2020, p. 15). El plan contaba con objetivos y estrategias abarcando la magnitud del proyecto como se pueden observar en la tabla 10.

Figura 16

Corredores de integración vial PPP



Fuente: Hiernaux, 2008, p.110

Tabla 10

Objetivos y estrategias del Plan Puebla -Panamá

Objetivos	Estrategias
<p>1. - Elevar el nivel de desarrollo humano y social de la población.</p>	<p>1.1. Mejorar la cobertura, calidad y acceso a los servicios de educación (formal, para adultos y capacitación para el trabajo) de la región, reducir los índices de deserción educativa y mejorar los de absorción en todos los niveles educativos</p> <p>1.2 Mejorar las condiciones de sanidad y la calidad y acceso a los servicios de salud de la región.</p>

	<p>1.3. Establecer programas que permitan reducir el rezago de la región en vivienda y mejorar la ya existente.</p> <p>1.4. Fortalecer las tradiciones culturales de la región y el respeto de los derechos de los pueblos indígenas</p>
<p>2. Incrementar la participación de la sociedad civil en el desarrollo.</p>	<p>2.1. Establecer procesos de participación social amplia, con presencia de todos los actores y órdenes de gobierno de la región, para la definición de objetivos y metas de desarrollo y la asignación de los recursos correspondientes.</p> <p>2.2. Promover la creación y consolidación de redes sociales de autoayuda y cooperación.</p>
<p>3: Lograr un cambio estructural en la dinámica económica de la región, que permita un crecimiento sostenido.</p>	<p>3.1. Propiciar y estimular el desarrollo integrado de la infraestructura básica de la región.</p> <p>3.2 Estimular el crecimiento de la productividad y competitividad de la región.</p> <p>3.3. Crear condiciones que permitan incrementar la captación de inversiones en la región.</p> <p>3.4. Modernizar el marco regulatorio de la economía y</p>

	<p>eliminar en las políticas públicas aquellas medidas discriminatorias que afectan a la región Sur -Sureste.</p> <p>3.5. Mejorar la capacidad tecnológica de la región.</p>
4. Aprovechar cabalmente las vocaciones y ventajas comparativas que ofrece la región.	
5. Promover inversiones productivas que amplíen la oferta de empleos bien remunerados en la región.	<p>5.1. Promover proyectos de inversión estratégica pública y privada.</p> <p>5.2. Establecer un marco moderno de políticas públicas de promoción y apoyo a las inversiones en las zonas marginadas de la región.</p>
6. Conseguir un manejo sustentable de los recursos naturales y el ambiente.	<p>6.1. Promover el desarrollo de programas de ordenamiento territorial en todas las entidades de la región, integrando en ellas una visión de largo plazo.</p> <p>6.2. Desarrollar una cultura de protección del ambiente y los recursos naturales.</p>
7. Promover la concertación de planes y estrategias conjuntas de desarrollo entre la región Sur -Sureste de México y los países de Centroamérica.	7.1. Establecer una agenda internacional de coordinación de inversiones y políticas de desarrollo con los países de Centroamérica.
8: Modernizar y fortalecer la capacidad de las instituciones de la región	8.1. Fortalecer la capacidad de gestión de las autoridades locales de la región Sur -Sureste de México.

**Fuente:** Camarena y Valdez, 2002, pp. 78 -81

A pesar de que se le destinó al proyecto durante tres años 44,519,000 pesos, los responsables anunciaron la falta del presupuesto para desarrollar el Plan Puebla Panamá, además entre los factores que provocaron que fracasara el plan fue también el tema migratorio el cual, fue incrementando junto con la delincuencia organizada en el sursureste de México (Egremy, 2007, párr.1 -2).

Durante el gobierno de Felipe Calderón Hinojosa en el 2007, surgió El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec a través de la Secretaría de Desarrollo Económico y Portuario de Oaxaca y Veracruz, el propósito de tal sistema fue adquirir un corredor multimodal, fue la primera vez que se usó este término para ponerlo en marcha en el Istmo de Tehuantepec, de nueva cuenta el proyecto fue un fracaso por el alto costo que implicaba desarrollarlo y por la crisis financiera del 2008, sin embargo en el 2010 se retomó el proyecto debido a que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes consideró al Istmo como una zona estratégica, a pesar de eso el proyecto se vio de nueva cuenta abandonado por falta de inversión y atención (Vieira, 2018, p.28 -29).

En el 2013 durante el gobierno de Enrique Peña Nieto se volvió a considerar un proyecto para desarrollar la región del Istmo de Tehuantepec mediante el Plan Istmo Puerta de América, que de igual manera pretendió desarrollar un corredor logístico, industrial y turístico como el proyecto del expresidente Calderón. Este proyecto contó con tres vías para transferir la mercancía, la primera consistió en transportar los contenedores del barco al muelle en la terminal especial de Salina Cruz, las otras dos vías eran del muelle al ferrocarril o por autotransporte de Salina Cruz a la terminal especial de Coatzacoalcos y viceversa. En proyectos anteriores se contó con la opción de inversión privada y extranjera, en este proyecto en particular destacó la intención de involucrar al gobierno y empresas provenientes de China. A pesar de todo, el proyecto no pudo desarrollarse (Juárez, 2013, párrs. 1-2).

Sin embargo, en el 2016 se promulgó la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales, estas zonas fueron integradas por Tapachula, Chiapas; el corredor interoceánico abarcando Coatzacoalcos, Veracruz; Salina Cruz, Oaxaca; Lázaro Cárdenas junto con los estados de Michoacán y Guerrero; Progreso, Yucatán; Seybaplaya, Campeche; y Dos Bocas, Tabasco. Con estas zonas económicas se pretendió: impulsar el desarrollo a las regiones que se consideraron rezagadas mediante el uso de los puertos; la

logística de la región; maximizar los niveles de competitividad; aumentar las oportunidades de empleo y promover estímulos fiscales dirigidos. (Secretaría de Economía, 2016, párr. 3; Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, 2016, p. 6; Hernández, 2019, párr. 6).

Una zona Económica Especial la define la Secretaría de Economía (2016) como “[...]un área delimitada geográficamente, ubicada en un sitio del país con ventajas naturales y logísticas para convertirse en una región altamente productiva. Su objetivo es democratizar la productividad, a nivel regional, para que sus habitantes tengan las mismas posibilidades de desarrollo y bienestar que los del resto del país” (Secretaría de Economía, 2016, párr. 1). Una Zona Económica desarrollada puesta en funcionamiento de manera correcta aporta beneficios al país, entre los beneficios están:

- 1.-Mayor competitividad regional.
- 2.-Generación de economías de aglomeración.
- 3.-Mayor flujo de inversión nacional y extranjera.
- 4.-Fomento a la creación de empleos directos e indirectos.
- 5.-Promoción de desarrollo de infraestructura.
- 6.-Acelera el crecimiento de las exportaciones.
- 7.-Diversifica la producción, 8.-Infraestructura de primer nivel.
- 9.-programas de apoyo.
- 10.-Un régimen aduanero especial.
- 11.-Genera un efecto de marca que beneficia a la localidad.

(Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, 2016, p. 3; Secretaría de Economía, 2016, párr. 2).

En cuanto al desarrollo de las tres Zonas Económicas Especiales (ZEE) en México, cada una tuvo su propia estrategia para lograr la meta, en la figura 17 tomada de un documento oficial del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP) se pueden observar las estrategias de desarrollo. Sin embargo, el actual presidente Andrés Manuel López Obrador las eliminó con el fin de desarrollar el sur del país mediante sus propios proyectos como son: la refinería Dos Bocas, el tren Maya y desde luego el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (Solís, 2019, párrs.1,3)

Figura 17

Estrategias de desarrollo en las Zonas Económicas Especiales en México



**Fuente:** Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, 2016, p. 6

Los diferentes proyectos de desarrollo en la región del Istmo de Tehuantepec fueron propuestas muy comprometedoras tomando en cuenta el potencial que tiene esa región geoestratégica y más ahora estando ante un comercio y competencia internacional. De igual manera, esto nos demuestra que no se ha eliminado completamente el interés por empresas privadas y extranjeras o de otros países, lamentablemente no hemos podido ver un desarrollo real y completo en la ruta interoceánica del Istmo de Tehuantepec por lo que los beneficios que le daría a la región y al país son suposiciones ante las características que ha presentado la región. Ahora bien, el anhelado proyecto de desarrollo en el Istmo con la conexión interoceánica se volvió a retomar con el actual presidente Andrés Manuel López Obrador, el cual aún se encuentra en desarrollo.

### **3.3: El Plan Nacional de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. La nueva estrategia del Estado mexicano, 2018 -2023**

El 04 de agosto del 2020, se decretó el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2002-2024, como parte del Plan de Desarrollo Nacional del presidente de la República Mexicana Andrés Manuel López Obrador. Las Secretarías que están encargadas de las estrategias, acciones y seguimiento son la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de la Función Pública. Tanto el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el Tren Maya, el Aeropuerto de Santa Lucía y la refinería de Dos Bocas son considerados los proyectos principales del gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador (El Financiero, 2020, párr. 1,3; Carbajal, 2021, párr. 7).

La región del Istmo de Tehuantepec es considerada una zona rezagada, este rezago económico se proyecta por tener una marginación social, poca inversión pública y privada, los mercados locales son débiles, pobreza y estructuras económicas frágiles, por el mismo motivo fue parte de las Zonas Económicas Especiales de México (Corredor Interoceánico -Istmo de Tehuantepec, 2018, párr. 1).

Por lo que se vuelve una prioridad y necesidad atender la situación de la región dando como consecuencia la creación del programa con cinco objetivos estratégicos:

1. -Fortalecer la infraestructura social y productiva.
2. -Impulsar un nuevo modelo de crecimiento económico para el desarrollo.
3. -Asegurar la articulación de acciones emergentes en beneficio del sector de población con pobreza extrema.
4. -Conservar la biodiversidad, agua, suelo y aire de manera sustentable.
5. -Reforzar la cultura y la identidad de los pueblos originarios de la región.

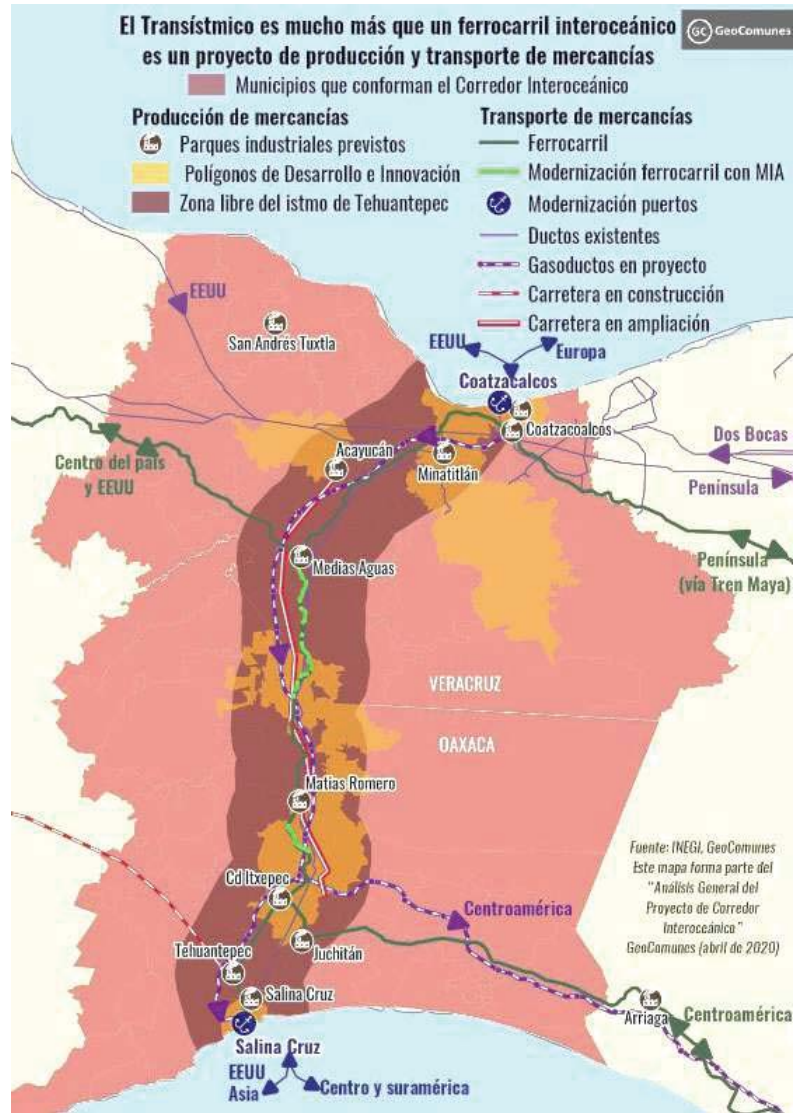
(Proyectos México, 2021, párr. 2).

En este programa el elemento principal es el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec debido a que conectará la región nacional e internacional, se puede observar

en la figura 18 que, al ser la base principal las inversiones estarán destinadas en sectores específicos que se presentan en la tabla 11 (Proyectos México, 2021, párr. 3).

Figura 18

El Transístmico es mucho más que un ferrocarril interoceánico, es un proyecto de producción y transporte de mercancías



Fuente: Otros Mundos AC, 2020

Tabla 11  
 Sectores de inversión

Sector	Descripción
Ferrocarril	Modernización del Ferrocarril Istmo de Tehuantepec, en el cual se rectificarán curvas y pendientes en diversos tramos del para incrementar la velocidad actual del ferrocarril, de 40 a 60 -80 km/hr.
Puertos	Incluye de ampliación en los puertos de Coatzacoalcos y de Salina Cruz, una terminal de contenedores en cada puerto; modernización del puerto petrolero y la construcción de un nuevo puerto industrial, ambos en Salina Cruz.
Carreteras	Carreteras: Modernización de la carretera MEX -185 en diversos tramos; construcción de una autopista de altas especificaciones a lo largo del CIIT y la modernización de caminos alimentadores y rurales.
Gas Natural	Mantenimiento y modernización de oleoducto de 220 km para transportar Gas Natural y abastecer de molécula a las industrias y comunidades de la región.
Refinerías	Mantenimiento y rehabilitación a las refinerías de Minatitlán y de Salina Cruz, con lo cual se incrementaría la producción de derivados de petróleo para consumo nacional y exportación.

Energía Eléctrica	Desarrollo de centrales eólicas para la generación eléctrica en la región de Ixtepec, Oaxaca. Además, se incluye la construcción de 5 subestaciones eléctricas para garantizar un suministro de energía eléctrica en la red del Sistema Interconectado Nacional de la región Istmo al Centro del país.
Telecomunicaciones	Instalación de fibra óptica subterránea sobre el derecho de vía ferroviario con el fin de dotar de comunicaciones a las industrias que se instalen y a las comunidades del Istmo.

**Fuente:** Elaboración propia con información de Proyectos de México, 2021, párr.3

El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec en si es un conjunto de proyectos, programas sociales y acciones en el Istmo de Tehuantepec incluyendo sus 79 municipios por medio del desarrollo del Corredor Multimodal del Istmo de Tehuantepec, cuándo se menciona Multimodal se refiere a las vías de transporte por lo que estará compuesta de: el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, carreteras y aeropuertos dentro de la región (Programa Istmo, 2019, párr.4,7).

Entre las estrategias del programa se encuentran los Polos de Desarrollo para el Bienestar, ubicados en la figura 19, dichos Polos concentran el 46.0% de la población total del istmo mientras que el 19.0% se encuentra en la superficie de la región, los municipios que se encuentran en esta área son: Coatzacoalcos I y II, Veracruz; Minatitlán, Veracruz; Acayucan, Veracruz, Sayula de Alemán, Veracruz; Matías Romero; Oaxaca; Tehuantepec, Oaxaca; Juchitán de Zaragoza, Oaxaca y Salina Cruz, Oaxaca (Marín, 2019, p.20).

Figura 19

Polos de Desarrollo para el Bienestar



Fuente: Marín, 2019, p.20

En cuanto a la realización de estos Polos de Desarrollo para el Bienestar, desde marzo del 2019 el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas tiene considerada las consultas que se realizaran a los pueblos indígenas de la región con el fin de poder contar con su aprobación y poder proceder en la compra de tierras necesarias para la construcción de diez parques industriales. Dichas consultas serán aplicadas a todos los ciudadanos que se encuentren dentro del área de los Polos tengan o no tengan tierras en dichas áreas ya que según ha manifestado el actual gobierno que la opinión de los ciudadanos dentro de ese margen es importante debido a que les causara un impacto (López, 2021, párrs. 1,4, 8).

Cabe destacar que en el 2019 salió una convocatoria para que las autoridades e instituciones que representan a las comunidades indígenas que pertenecen a los pueblos indígenas asentados en el Istmo de Tehuantepec en Oaxaca y Veracruz, siendo estas áreas de influencia y afectadas por el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec

para que participen en las Asambleas Regionales Consultivas del propio programa, las cuales se llevaron a cabo el 30 y 31 de marzo del mismo año (Urzúa, 2019, párr. 2)

Sin embargo, el 4 de junio de 2020 la organización no gubernamental El Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. (CEMDA), publicó una denuncia sobre el proyecto del Corredor Interoceánico, mencionando entre varios puntos en contra, que la consulta realizada el 31 de marzo del 2019 no cumplió con lo que se había mencionado en la convocatoria, también que se les menciona que de no aprobar el proyecto tampoco se les iba a aprobar sus proyectos de obras que necesitan sus comunidades, que no se tomaron en cuenta los puntos negativos que se mencionaron en la asamblea y que existió presencia intimidatoria por parte del ejército en dicha asamblea ( El Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C., 2020, párrs. 3-5, 7).

La justificación que el gobierno dio para retomar el desarrollo del Istmo, que cuente con un Corredor Multimodal eficiente y competitivo fue debido a los avances tecnológicos que existen en logística para potenciar el comercio marítimo; la competencia ya que cuanto más corto es el tiempo para movilizar mercancías el Corredor del Istmo será más atractivo y permitirá que la región de istmo pertenezca a la red mundial de medios y sistemas de transporte y logística. De esta manera, al ser una opción al nivel internación este deberá tener una infraestructura, equipamiento y logística de calidad y competitividad. De igual manera, el gobierno analizó las ventajas de competitividad que tiene el Istmo de Tehuantepec las cuales se pueden apreciar en la figura 20 tomada de la página oficial de la Cámara de Diputados. H. Congreso de la Unión. LXIII Legislatura (Marín, 2019, p. 16).

Figura 20

### Ventajas competitivas del Istmo de Tehuantepec










**Fuente:** Marín, 2019, p. 9





En la cuestión ambiental, Oaxaca y Veracruz ocupan el primer y tercer lugar en biodiversidad en México, además las obras que se pretenden realizar para el programa afectan áreas destacadas son: Cinco áreas importantes para la conservación de las aves, ya que cuenta con 1,914 especies; tres ecorregiones que conforman un ecosistema que une a Veracruz y Oaxaca con Tabasco, Quintana Roo, Yucatán y Chiapas; tres regiones Hidrológicas Prioritarias y 274 especies de fauna que solamente se encuentran en esa región en categoría de alto riesgo y de prioridad para la protección nacional. Ante estos factores, la opinión pública en negación no se hizo esperar por el impacto ambiental que implicaba, por lo que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A de C.V en noviembre de 2019 lanzó una convocatoria con el fin de contratar una empresa que solicitara la exención de la manifestación de impacto ambiental exclusivamente en el tramo 200 km de la línea Z esta línea se encuentra entre el Estado de Veracruz y Oaxaca, pasando por cinco tramos de Medias Aguas a Salina Cruz, de esta manera se descartó la evaluación del impacto ambiental. A pesar de ello, La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) reportó el ingreso de tres manifestaciones por el proyecto (Clavijo, 2020, pp. 8 -9).

Lo primero que se llevó a cabo para poder desarrollar el programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec es la rehabilitación del Ferrocarril del Istmo y de la antigua ruta ferroviaria que comunica Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca para que pueda ser funcional para el transporte de pasajeros y de carga (Candelas, 2019, p. 7). Ante la necesidad de esta rehabilitación se contrataron empresas nacionales e internacionales para que lleven a cabo estas obras, las cuales se pueden observar en la tabla 12. En la figura 21 se encuentra la distribución de concesiones que se les dieron a las primeras empresas privadas para rehabilitar el Tren Transístmico.

*Tabla 12*

Empresas contratadas para la rehabilitación del Ferrocarril del Istmo

Tramo	Subsidiarias	Empresa matriz	País de origen
Medias Aguas - Ubero	Construcciones Urales S.A de C.V. asociada con Regiomontana de Construcción y Servicios S.A.P.I. de C.V.		
Ubero - Mogoñe	La Peninsular Compañía Constructora S.A de C.V. asociada con Caltía Concesiones S.A de C.V., Grupo Emprendedor Caltía S.A.P.I. de C.V. y Ferropartes Industriales del Norte S.A de C.V.		
Mogoñe -La Mata	Ferro Maz S.A de C.V. asociada con Constructora Torres y Asociados S.A de C.V., Constructor Janus S.A de C.V. y Chiñas Construcciones S.A de C.V.	Consorcio Ferro Maz	
La Mata - Colonia Jordán	Comsa Infraestructura S.A de C.V. asociada con Grupo Constructor Diamante S.A de C.V.		

Supervisión Técnica del tramo Mogoñe -La Mata	Coordinación técnico administrativa de Obras, S.A de C.V. asociada con Colinas de Buen S.A de C.V.		
Colonia Jordán - Salina Cruz	Construcciones y Maquinaria SEF, S.A de C.V.		

Fuente: Clavijo, 2020, p. 10

Figura 21

Los primeros contratos a empresas privadas fueron para la modernización de las vías.



Fuente: GeoComunes, 2020, p. 8

Al finalizar la rehabilitación de desarrollo el Programa continuará con tres etapas:

Primera. – Consta de la evaluación final para realizar las correcciones correspondientes a un adecuado funcionamiento, seguidamente se construirá el tren eléctrico de doble vía de 300 kilómetros equipado con tecnología de última generación con el objetivo de que pueda transportarse entre Coatzacoalcos y Salina Cruz en tres horas, de esta manera será efectivo en cuanto tiempo de traslado y finalmente se corregirá la curvatura ubicada a 56 kilómetros de la Línea Z, enlazar las Vías de Coatzacoalcos y Veracruz con la del tren Maya el cual tiene destino con Mérida y Valladolid, Yucatán; de igual manera procurar la seguridad de la conexión al puerto de Salina Cruz.

Segunda. – Esta etapa está enfocada en mejorar los puertos y de construir cuatro muelles en el río Tehuantepec, Oaxaca y en la laguna del Ostión en Veracruz.

Tercera. – Se refiere a la inclusión social de las comunidades aledañas a las vías del ferrocarril y a los habitantes del Istmo, esto se lograría mediante la creación de empleos directos o indirectos (Candelas, 2019, pp.8 -9).

Según los datos del 2021 el dragado de construcción para la extensión de 130 metros de muelle esta 42.0 % avanzado, en el puerto de Veracruz sigue la construcción del rompeolas oeste, además se estima que durante esta etapa la construcción generará aproximadamente siete mil empleos, un hecho oportuno ante la crisis económica que produjo la pandemia de COVID-19. Además, se estima que para finales de 2023 podría entrar en funcionamiento el Corredor Interoceánico de Tehuantepec debido a que ya empezaron las obras de la línea ferroviaria y los puertos. El recorrido entre Oaxaca y Veracruz tendría una inversión de US\$ 1,000 millones (Carbajal, 2021, párr. 4 -6, 8; Villalobos, 2021, párr. 1 -3).

La periodista Muñoz hace mención en el periódico La jornada que “A través de un decreto, el presidente Andrés Manuel López Obrador declaró de utilidad pública para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec tres tramos de vías ferroviarias concesionadas a Ferrosur, propiedad de Grupo México, del empresario Germán Larrea, quien hace unos días recibió el visto bueno del mandatario para adquirir Citibanamex” (Muñoz, 2023, párr.1)

A partir de marzo del 2023 la Guardia Nacional asumió el control de un tramo de la Vía férrea en Veracruz la cual había sido concesionada a Ferro-Sur-Grupo México. En

mayo del 2023 se mencionó por decreto presidencial que la empresa Ferrolstmo el cual es propiedad del Estado mexicano, tiene el control del derecho de las vías del estado de Veracruz, debido a esto ya no se pagaría más derechos de paso a Grupo México. Hasta julio del 2023 el proyecto del Istmo de Tehuantepec fue administrado por Rafael Marín Mollinedo, actualmente quedo a cargo de la Secretaria de Marina-Armada de México. Se considera que para diciembre del 2023 se inauguren la carretera transístmica y un tramo de la ruta ferroviaria ocasionando un impacto en 46 municipios de Oaxaca y 33 de Veracruz (Benítez, 2023, p. 57).

El nuevo Proyecto para desarrollar el Istmo de Tehuantepec es parte de una serie de proyectos que se han intentado realizar en esta región desde el expresidente José López Portillo con el Plan Nacional de Desarrollo Industrial, todos estos proyectos se han ido presentando de acuerdo con la visión de cada presidente, pero de igual manera se ha visto que se van volviendo más ambiciosos por cada sexenio a pesar de que no ha tenido éxito ninguno hasta ahora.

### **Conclusión**

Una vez realizada la presente investigación se concluye que, el enfoque del proceso de toma de decisiones es adecuado para el estudio del tema en cuestión, debido a que analiza la importancia del interés nacional y su repercusión en el diseño de la política de los estados tanto al nivel interno como en el exterior, junto con la soberanía del estado y la importancia de esta. De igual manera se visualiza la gran importancia geoestratégica que tiene el Istmo de Tehuantepec tanto nacional como internacional, de tal magnitud que el gobierno de Estados Unidos a querido aprovechar las aperturas que el gobierno mexicano ha tenido debido a las crisis sociales, políticas y económicas a lo largo de la historia para tratar de apropiarse o tener libre paso por la ruta del Istmo de Tehuantepec.

La existencia de Estado mexicano como ente nacional, implica el proceso de toma de decisiones por parte de los diferentes gobiernos a fin de garantizar el bienestar de su población, de esta manera el impulso en lo particular los proyectos de conexión interoceánica en el Istmo de Tehuantepec entre 1821 y 2023 se vinculan con el establecimiento de objetivos, estrategias y acciones en caminadas al logro de su supervivencia.

Los trabajos de investigación realizados por Alexander von Humboldt sobre el Istmo de Tehuantepec lo cual lo propone como una alternativa de conexión interoceánica

fue el inicio de varios intentos de adquirirlo por las administraciones estadounidenses por lo que la región se convirtió en un escenario de la defensa a la soberanía mexicana por la cual el gobierno mexicano tuvo que serle frente a estos intereses estadounidenses mediante estrategias para sobreguardar la soberanía.

Por otra parte, las administraciones mexicanas igual intentaron desarrollar la región, el primero y del cual se vieron inicios reales fueron realizadas durante el gobierno de Porfirio Díaz, sin embargo, ante situación política que se vivía en la época del *porfiriato* sólo se obtuvieron avances paulatinamente, aunque Díaz estaba seguro de la importancia del desarrollo y modernidad de la nación el hecho de que la vía interoceánica haya sido concesionada varias veces a diferentes empresas, sólo se obtuvieron fragmentos de la vía férrea que aunque se llegó a inaugurar sus condiciones no tuvieron un funcionamiento óptimo, a pesar de eso, se pudo comprobar que la región del Istmo de Tehuantepec con una correcta infraestructura podría desarrollar no sólo la región, sino también sería un gran impulso económico para el país.

A partir de 1980 se retomaron los proyectos de conexión interoceánica en el Istmo de Tehuantepec en las diferentes administraciones hasta en el 2013 en el gobierno de Enrique Peña Nieto, los cuales por alguna u otra razón sólo fueron creados los programas o los planes de desarrollo sin ver algún indicio en la infraestructura, aunque la importancia de la región está documentada no ha sido una prioridad para los gobiernos anteriores.

Sin embargo, en el 2020 durante la administración de Andrés Manuel López Obrador con el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec priorizo la infraestructura y la meta se ha visto más firme, si bien para el 2023 aún no se ha concluido en su totalidad se ha visto más avance que en las antiguas administraciones.

No obstante, no se puede hablar del éxito de un proyecto que sigue en desarrollo, por lo que quedará pendiente analizar los efectos de su funcionamiento, así como sus beneficios reales nacionales e internacionales.

## Fuentes

- Allison, G. (1992). Modelos conceptuales y la crisis de los misiles cubanos. En L. F. Aguilar, M. A. Porrúa (Ed), La hechura de las políticas. Pp. 119-200. Recuperado de <http://www.fundacionhenrydunant.org/images/stories/biblioteca/Politic-Publicas/QL-vT7L41Vk.pdf.pdf>
- Banco de Boletines, UNAM-DGCS (2004). De un México fragmentado surgió el Tratado de Guadalupe-Hidalgo: Universitarios [Boletín]. Recuperado de: [https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2004/2004\\_072yyy.html](https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2004/2004_072yyy.html)
- Barbé, E. (1995). Relaciones Internacionales. Recuperado de [https://www.usil.edu.pe/biblioteca/docs/Relaciones\\_Internacionales%20-%20Barbe\\_Esther.pdf](https://www.usil.edu.pe/biblioteca/docs/Relaciones_Internacionales%20-%20Barbe_Esther.pdf)
- Barraza, E. (25 de mayo 2019). Álvaro obregón y el fin de la revolución mexicana. Barriozona, Periodismo de base comunitaria. Recuperado de <https://barriozona.com/alvaro-obregon/>
- Barrios, R. (1987). El Istmo de Tehuantepec en la encrucijada de la historia. Centro de Estudios Económicos y Sociales, México.
- Beltran J. (2020). La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: una aproximación a los daños económicos y sociales. Mirada ferroviaria. (41) recuperado de <https://www.miradaferroviaria.mx/category/estaciones/>
- Benítez, J. (2023). La interoceanidad en el Caribe geopolítico: Tehuantepec en la contienda canalera. En J. Benítez y R. Romero (coord), Geopolítica y desarrollo en la región sur-sureste de México (pp. 21-67). Chetumal, Quintana Roo, Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo.
- Benítez, J. y Romero, R. (2015). Una metodología para el análisis de la política exterior. En Koechert, A. y Robertos, J. (Eds), Planteamientos metodológicos interdisciplinarios II. Quintana Roo, México. Ed.ACPUB Academic Publishers.

- Bernal, G. (3 de junio del 2009). La insolente privatización de ferrocarriles de México. La Vanguardia. Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/participacion/20080603/53471454805/la-insolente-privatizacion-de-ferrocarriles-de-mexico.html>
- Billington, J & Mao, D. (septiembre,2016). Library of Congress. The Mexican Revolution and the United States in the Collections of the Library of Congress. Recuperado de: [https://www.loc.gov/exhibits/mexican-revolution-and-the-united-states/porfiriato-gsp.html#skip\\_menu](https://www.loc.gov/exhibits/mexican-revolution-and-the-united-states/porfiriato-gsp.html#skip_menu)
- Borja, P (1996). El proceso de toma de decisiones en política exterior: las relaciones ecuatoriano-peruanas durante la presidencia de rodrigo Borja (tesis de maestría). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Sede Ecuador. Recuperado de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=19230>
- Cabra, J. (1996). Seminario de Política Exterior [ Documento inédito]. México, UNAM
- Cabrera, L. (1996). La Suprema Corte de Justicia durante el gobierno del presidente Obregón (1920-1924). Recuperado de <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/938-la-suprema-corte-de-justicia-durante-el-gobierno-del-presidente-obregon-1920-1924>
- Calderón, M. (2009). Alexander Von Humboldt, perfil de un sabio: (él también merece ser celebrado). Encuentros en la Biología, 2(126), pp. 61-66. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/246477>
- Calduch, R. (1991). Relaciones Internacionales. Recuperado de <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-55159/lib1cap1.pdf>
- Calduch, R. (1993). Dinámica de la Sociedad Internacional. Recuperado de: <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-55160/lib2cap1.pdf>
- Camarena, M & Valdez, A. (2002). El Plan Puebla-Panamá y las políticas de desarrollo. Un análisis crítico. Espiral, 9(25). Pp. 68-105. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/138/13802503.pdf>
- Candelas, R. (julio de 2019). El proyecto del tren transísmico [Carpeta informativa]. Estudios e Investigaciones (Carpeta núm. 119) Recuperado de

[http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Estudios-e-Investigaciones/Carpetas-Informativas/\(offset\)/60](http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Estudios-e-Investigaciones/Carpetas-Informativas/(offset)/60)

Carbajal, B. (30 de marzo de 2021). Avance de 41% en vías férreas del Corredor Interoceánico. La Jornada. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/notas/2021/03/30/economia/avance-de-41-en-vias-ferreas-del-corredor-interoceanico/>

Carrasco, D. (2014). Proceso de toma de decisión en política exterior: quién y cómo decide. Elementos para su comprensión. Internaciones, (5). pp. 6-23. recuperado de <https://doi.org/10.32870/in.v0i5.7047>

Centro de Documentación, Información y análisis. (2006). Relación cronológica a partir de la I legislatura y los titulares del poder ejecutivo (1855-2006) [tabla]. Recuperado de: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/re/RE-ISS-06-06.pdf>

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. (11 de mayo del 2016). Zonas Económicas Especiales Aspectos Relevantes de la Iniciativa de Ley Aprobada. CEFP. Recuperado de <https://cefp.gob.mx/publicaciones/documento/2016/mayo/cefp0102016.pdf>

Chacón, S. (2001). Toma de decisión en política exterior: el caso de la certificación, 1995-2000. Foro Internacional, XLI, 4(166). p. 992-1044. Recuperado de <https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/issue/view/158>

Cid. I y González, P. (2001). Los sujetos de las relaciones internacionales. En I. Cid Capetillo y E. I. Sánchez Ruiz. (Ed), Lecturas básicas para introducción al estudio de Relaciones Internacionales (pp.193-196). México, DF. Recuperado de [https://negociacionytomadecisiones.files.wordpress.com/2015/06/10016\\_lecturasbasicas\\_cp-y-rrii.pdf](https://negociacionytomadecisiones.files.wordpress.com/2015/06/10016_lecturasbasicas_cp-y-rrii.pdf)

Clavijo, I. (2020). Corredor del Istmo de Tehuantepec. Las Asociaciones Público-Privadas y sus impactos territoriales en México [Documento de investigación]. Recuperado de <https://poderlatam.org/2020/09/corredor-del-istmo-de-tehuantepec/>

Corredor Interoceánico- Istmo de Tehuantepec. (2018). Palabras del Lic. Rafael Marín Mollinedo, en la Presentación del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec [Documento de un blog]. Recuperado de <https://www.gob.mx/ciit/documentos/palabras-del-lic-rafael->

marin-mollinedo-en-la-presentacion-del-programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec

- Cortiñas-Peláez, L. (2001). De la fórmula trinitaria como fundamento del estado democrático y social de derecho. *Cuestiones Constitucionales Revista Mexicana de Derecho Constitucional*, 1(5), pp. 33-87. Recuperado de <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/cuestiones-constitucionales/article/view/5623/7329>
- Costero, C. (2012). El estudio de las relaciones internacionales y sus temáticas actuales. *Revista de El Colegio de San Luis*, (3), pp. 152-171. Recuperado de <https://revista.colsan.edu.mx/index.php/COLSAN/article/view/512>
- Curzio, L. (1998). Toma de Decisiones. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/149832932/Toma-de-Decisiones>
- Dávalos, J. (2016). El Constituyente laboral. Recuperado de: <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/4458-el-constituyente-laboral-coleccion-inehrm>
- Delgado, A. (2009). Espacios y luchas revolucionarias en el Sotavento veracruzano. En E. Velázquez, E. Leonard, O. Hoffman & M. Prévôt- Schapira. (coord). *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*. Pp. 353-392. Recuperado de <https://www.casede.org/index.php/biblioteca-casede-2-0/geopolitica/521-el-istmo-mexicano-una-region-inasequible/file>
- Egremy, N. (2007). El fracaso del plan puebla panamá. *Red Voltaire*. (44). Recuperado de <https://www.voltairenet.org/article144088.html>
- El Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. (2020). Comunicado de denuncia sobre el proyecto del Corredor Interoceánico. El Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. Recuperado de <https://www.cemda.org.mx/comunicado-de-denuncia-sobre-el-proyecto-del-corredor-interoceanico/>
- El financiero. (04 de agosto de 2020). Gobierno publica decreto que aprueba el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. *El Financiero*. Recuperado de

<https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/gobierno-publica-decreto-que-aprueba-el-programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec/>

- Fernández, J. (2006). Juárez y sus contemporáneos. Recuperado de <https://ru.juridicas.unam.mx/xmlui/handle/123456789/10876>
- Ferrando, B. (1975). La nación. Revista de estudios políticos. (202), pp.5-58. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/metricas/documentos/ARTREV/1705042>
- Flores, H. (2010). Cándido Aguilar (1889-1960), un revolucionario que liberó el primer tramo de la Revolución Mexicana. En Abel, J. (Coord). Veracruzanos en la Independencia y la Revolución. pp.276-298. Recuperado de [https://www.sev.gob.mx/servicios/publicaciones/colec\\_veracruzsigloXXI/VeracruzanosIndependenciaRevolucion.pdf](https://www.sev.gob.mx/servicios/publicaciones/colec_veracruzsigloXXI/VeracruzanosIndependenciaRevolucion.pdf)
- Flores, I. (2015). Porfirio Díaz (1830-1915). La Constitución, la dictadura y la reelección. En R. Ávila, E. Castellanos y M. Hernández (Coord), Porfirio Díaz y el Derecho (135-158). Recuperado de: <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/4121-porfirio-diaz-y-el-derecho-balance-critico>
- Galeana, P. (1990). México y el mundo. Historia de sus relaciones exteriores, t. III. Recuperado de <https://ru.juridicas.unam.mx/xmlui/handle/123456789/11641>
- Galeana, P. (2006). El Tratado McLane-Ocampo, la comunicación interoceánica y el libre comercio. México DF. Editorial Porrúa. SA de CV.
- Galeana, P. (21 de marzo de 2021). Firma del Tratado McLane Ocampo. CNDH México. Recuperado de <https://www.cndh.org.mx/noticia/firma-del-tratado-mclane-ocampo>
- Galeana, P. [CEHM Fundación Carlos Slim]. (2014 noviembre 27). Tratado McLane Ocampo [video]. YouTube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=tbBnSkWunuI&t=174s>
- García, C. (2011). El interés nacional en el estudio de la política exterior. Escenarios XXI. (10). pp. 50-51. Recuperado de: [https://politicainternacional.com.mx/wp-content/uploads/2019/03/06-IntNac\\_GustavoGR.pdf](https://politicainternacional.com.mx/wp-content/uploads/2019/03/06-IntNac_GustavoGR.pdf)

- García, G. (1971). Las invasiones norteamericanas en México. Recuperado de [http://memoriapoliticademexico.org/Textos/2ImpDictadura/IM/Garcia\\_Cantu\\_invasiones\\_norteamericanas\\_Mexico.pdf](http://memoriapoliticademexico.org/Textos/2ImpDictadura/IM/Garcia_Cantu_invasiones_norteamericanas_Mexico.pdf)
- García, G. (2005). Las invasiones norteamericanas en México. Recuperado de <https://docplayer.es/39966127-Gaston-garcia-cantu-las-invasiones-norteamericanas-en-mexico.html>
- Garciadiego, J & Kuntz, A. (2010). La Revolución mexicana. En Velázquez García, E. (Ed). Nueva historia general de México (537-594). Ciudad de México, México: El Colegio de México.
- Geocomunes. (2020). Análisis General del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec [síntesis de investigación] [imagen de mapa]. Recuperado de [http://geocomunes.org/Analisis\\_PDF/GeoComunes\\_Trans%C3%ADstmico\\_22Abril2020.pdf](http://geocomunes.org/Analisis_PDF/GeoComunes_Trans%C3%ADstmico_22Abril2020.pdf)
- Gobierno del Estado de Veracruz. (2011). Región Sotavento. [Ilustración de mapa]. Recuperado de <http://www.veracruz.gob.mx/wp-content/uploads/sites/2/2012/01/tf07-er-07-sotavento-reg.pdf>
- González, H. (2008). Juegos en dos etapas y agencia común: su aplicación en el estudio de la política económica internacional. *Tiempo de Gestión*, (6). p. 65-76 Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4006366>
- González, M. (2020). Plan Nacional de Desarrollo Industrial. [blog]. Recuperado de <https://mexico.leyderecho.org/plan-nacional-de-desarrollo-industrial/#:~:text=el%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo,naturales%20del%20pa%C3%ADs%20desconcentrar%20la>
- Guillén, A. (1996). Velázquez Flores, Rafael. Introducción al estudio de la política exterior de México. México, Nuestro Tiempo. *Revista mexicana de política exterior*. (50), pp.295-299. Recuperado de: <https://revistadigital.sre.gob.mx/images/stories/numeros/n50/guillen.pdf>
- Gutiérrez, G. (3 de marzo de 2014). Teoría de la toma de decisiones. Definición, etapas y tipos. *Gestiopolis*. Recuperado de <https://www.gestiopolis.com/teoria-de-la-toma-de-decisiones-definicion-etapas-y-tipos/>

- Gutierrez, R. (2017). La ruta comercial del mundo: la vía interoceánica de Tehuantepec durante el Porfiriato. [Blog]. Recuperado de [https://www.amabpac.org.mx/wp/la-ruta-comercial-del-mundo-la-via-interoceanica-de-tehuantepec-durante-el-porfiriato/#\\_ftnref3](https://www.amabpac.org.mx/wp/la-ruta-comercial-del-mundo-la-via-interoceanica-de-tehuantepec-durante-el-porfiriato/#_ftnref3)
- Hartmann, F. (s/f). Apuntes sobre el “Interés Nacional” y elementos del poder Nacional [documento inédito] Recuperado de: [https://perio.unlp.edu.ar/relaciones\\_internacionales/realismohartmann.pdf](https://perio.unlp.edu.ar/relaciones_internacionales/realismohartmann.pdf)
- Hernández, L. (26 de abril del 2019). AMLO pone fin a Zonas Económicas Especiales. El Economista. Recuperado de <https://www.economista.com.mx/estados/AMLO-pone-fin-a-Zonas-Economicas-Especiales-20190426-0026.html>
- Hernández, V. (1993). La Doctrina Carranza en el umbral de una nueva sociedad internacional. Revista Mexicana de Política Exterior. (39). Pp. 41-47. Recuperado de <https://revistadigital.sre.gob.mx/index.php/numeros-antecedentes/162-rmpe-39>
- Herrera, J. (2014). El mito del interés nacional [documento de comunicación]. Sesión privada del Instituto de Política Internacional. Recuperado de: <https://www.ancmyp.org.ar/user/files/HerreraVegas.I.14.pdf>
- Herrero, R. (2010). El concepto de interés nacional. En Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos (Ed.), Evolución del concepto de interés nacional (pp.19-38). España. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=548653>
- Herrero, R. (2012). Percepciones, decisiones y relaciones internacionales: los márgenes operativos perceptivos aceptables. UNISCI Discussion Papers, (29). pp. 195-200. Recuperado de <http://revistas.ucm.es/index.php/UNIS/article/viewFile/40667/38989>
- Hiernaux, D & Torres, R. (2008). Desarrollo Territorial en México. Un Balance General. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/296196505\\_DESARROLLO\\_TERRITORIAL\\_EN\\_MEXICO\\_UN\\_BALANCE\\_GENERAL](https://www.researchgate.net/publication/296196505_DESARROLLO_TERRITORIAL_EN_MEXICO_UN_BALANCE_GENERAL)
- Humboldt, A. (1827). Ensayo político sobre La Nueva España, Tomo I. Recuperado de: [http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080012467\\_C/1080012467\\_T1/1080012467\\_MA.PDF](http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080012467_C/1080012467_T1/1080012467_MA.PDF)

- Informe &Hokana. (2019). México, Cuba y Nicaragua: ¿Una Alianza Geopolítica prohibida? [blog] [imagen de mapa]. Recuperado de: <http://www.hokana.org/mexico-cuba-nicaragua-alianza-geopolitica-prohibida/>
- Iniesta, J. (2007). Cumple 100 años modernización de corredor transistmico [blog]. Recuperado de <http://t21.com.mx/maritimo/2007/01/24/cumple-100-anos-modernizacion-corredor-transistmico>
- Instituto Nacional de los Pueblos indígenas. (2017). Etnografía del pueblo zapoteco del Istmo de Tehuantepec (Binnizá) [Mensaje en un blog]. Instituto Nacional de los Pueblos indígenas. Recuperado de: <https://www.gob.mx/inpi/articulos/etnografia-del-pueblo-zapoteco-del-istmo-de-tehuantepec-binniza>
- Juárez, P. (16 de enero del 2013). El proyecto Puerto América busca reactivar el Istmo de Tehuantepec. T21MX. Recuperado de <http://t21.com.mx/ferroviario/2013/01/16/proyecto-puerto-america-busca-reactivar-istmo-tehuantepec>
- López, A. (31 de marzo de 2021). Polos de Bienestar del Interoceánico dependen de la aprobación de pueblos indígenas de Oaxaca: INPI. El Universal Oaxaca. Recuperado de <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/municipios/polos-de-bienestar-del-interoceanico-dependen-de-la-aprobacion-de-pueblos-indigenas-de>
- López, Y. (2006). El papel de la sociedad civil y el capital social en la negociación de un acuerdo de integración económica: el caso del TLCAN (Tesis de licenciatura). Universidad de las Américas Puebla. Recuperado de [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lni/lopez\\_f\\_ya/](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/lopez_f_ya/)
- Marín, R. (2019). El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec y su inserción en el comercio mundial. Cámara de Diputados. H. Congreso de la Unión. LXIII Legislatura. Recuperado de <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Eventos-y-Presentaciones/XXIX-Seminario-de-Economia-Urbana-y-Regional-2019.-Estrategias-publicas-urbano-regionales-para-Mexico-en-la-Cuarta-TransformacionS/El-Programa-para-el-Desarrollo-del-Istmo-de-Tehuantepec-y-su-insercion-en-el-comercio-mundial>

- Marino, A. (2018). Plan de Tacubaya (1857). [blog]. Recuperado de <https://www.historiando.org/plan-de-tacubaya/>
- Márquez, T. (2005). Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México. *América Latina En La Historia Económica*, 12(1). Pp. 119-130. Recuperado de <http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/358>
- Martínez, N. Sánchez, M. & Casado, J. (2002). Istmo de Tehuantepec: un espacio geoestratégico bajo la influencia de intereses nacionales y extranjeros. Éxitos y fracasos en la aplicación de políticas de desarrollo industrial (1820-2002). *Investigaciones Geográficas*. (49). Pp. 117-135. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56904908>
- Marx, C. (2003). *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*. Madrid. Fundación Federico Engel
- Medina, F. (2017). Teorías de las Relaciones Internacionales en el Siglo XXI. *Revista de El Colegio de San Luis*, (13). pp. 265-284. Recuperado de <https://revista.colsan.edu.mx/index.php/COLSAN/issue/view/35>
- Mendoza, H. (2015). El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano, 1929-1962. *Investigaciones Geográficas*. (88). Pp. 91-108. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n88/0188-4611-igeo-88-00091.pdf>
- Mendoza, J. (2013) Modelos conceptuales de decisiones en situación de crisis. La posibilidad de pandemia viral de influenza a/h1n1 en 2009 como estudio de caso. *Revista IAPEM*, (86). Pp. 199-218. Recuperado de [https://www.researchgate.net/profile/Joel\\_Ruiz3/publication/314051647\\_Modelos\\_conceptuales\\_de\\_decisiones\\_en\\_situacion\\_de\\_crisis\\_La\\_posibilidad\\_de\\_pandemia\\_viral\\_de\\_influenza\\_AH1N1\\_en\\_2009/links/58b23b43a6fdcc6f03f9388c/Modelos-conceptuales-de-decisiones-en-situacion-de-crisis-La-posibilidad-de-pandemia-viral-de-influenza-A-H1N1-en-2009.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Joel_Ruiz3/publication/314051647_Modelos_conceptuales_de_decisiones_en_situacion_de_crisis_La_posibilidad_de_pandemia_viral_de_influenza_AH1N1_en_2009/links/58b23b43a6fdcc6f03f9388c/Modelos-conceptuales-de-decisiones-en-situacion-de-crisis-La-posibilidad-de-pandemia-viral-de-influenza-A-H1N1-en-2009.pdf)
- Mexicana Repositorio del Patrimonio Cultural de México. (1889). Carta general de las líneas del Ferrocarril interoceánico y conexiones [imagen de mapa]. Recuperado de: [https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/detalle?id=\\_suri:MNFM:TransObject:5c952cae7a8a0230b7329541&r=3&t=6&fs=&filter=resourcetype:Cartas;;holder:Museo%20Naci](https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/detalle?id=_suri:MNFM:TransObject:5c952cae7a8a0230b7329541&r=3&t=6&fs=&filter=resourcetype:Cartas;;holder:Museo%20Naci)

onal%20de%20los%20Ferrocarriles%20Mexicanos&sort=imptdes&word=\* &leap=1http://148.206.53.233/tesiuami/UAMI11635.pdf#

Montagno H. (2018). El Tratado McLane Ocampo. Benito Juárez viola la constitución. Centro de Estudios de Historia de México Fundación Carlos Slim. Recuperado de <http://www.cehm.org.mx/Articulos-Editoriales>

Muñoz, A. (20 de mayo de 2023). “Declara Ejecutivo utilidad pública de tres tramos de vías de Ferrosur”, en: La Jornada. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/notas/2023/05/20/politica/declara-ejecutivo-utilidad-publica-de-tres-tramos-de-vias-de-ferrosur/>

Narváez J. (2008). El concepto jurídico de nación en tiempos de Juárez. Construcción-Destrucción de una cultura jurídica. Anuario Mexicano de Historia del Derecho. XX, pp. 173-187. Recuperado de: <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/rev/indice.htm?r=hisder&n=20>

Nepote, J. (2019). Un viajero que amaba hacer listas. Ciencia y Desarrollo. Recuperado de <https://www.cyd.conacyt.gob.mx/?p=articulo&id=434>

Oralia, L y Moncada, J. (2001). La Comisión de Límites de México y el levantamiento de la línea divisoria entre México y Estados Unidos, 1849-1857. Investigaciones Geográficas, (44). Pp. 85-102. Recuperado de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n44/n44a7.pdf>

Ortiz, A. (1971), *Aspectos de la economía en el Istmo de Tehuantepec*, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México.

Otros Mundos AC. (24 de abril de 2020). Análisis General del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec [imagen de mapa]. Otros Mundos AC. Recuperado de <https://otrosmundoschiapas.org/analisis-general-del-proyecto-de-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec/>

Palacio Nacional. (1859). Tratado McLane-Ocampo. Recuperado [tratado]. de <https://www.historia.palacionacional.info/pdf/6LADISPUTAPORLANACION/6CONTEXTO/Documento%20La%20disputa%20Contexto.pdf>

- Peña, M. (1848). Tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América [Tratado]. Recuperado de <http://www.cila.gob.mx/tyc/1848.pdf>
- Pineda, L. (2000). Comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec: un viejo Proyecto en el nuevo desarrollo global. Anuario 1999 [anuario]. Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica. Pp. 204-215. Recuperado de <https://repositorio.cesmeca.mx/handle/11595/613>
- Programa Istmo. (2019). ¿Qué es el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec? [blog]. Recuperado de <https://www.gob.mx/programaistmo/articulos/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec>
- Prospectus. (2020). Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec: sus retos y oportunidades. Prospectus. (04). Recuperado de [https://www.uv.mx/secretariadesarrolloinstitucional/files/2020/12/Prospectus\\_No\\_04.pdf](https://www.uv.mx/secretariadesarrolloinstitucional/files/2020/12/Prospectus_No_04.pdf)
- Proyectos México. Oportunidades de inversión. (05 de enero de 2021). Macroproyecto. Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (Pdit). Sector: Transporte. Proyectos México. Oportunidades de inversión. Recuperado de [https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto\\_inversion/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-pdit./](https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-pdit/)
- Putnam, R. (1988). Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games. International Organization, Vol. 42, (3). pp. 427- 460. Recuperado de [http://web.pdx.edu/~noordijk/Noordijk/EU\\_Readings\\_files/putnam\\_1988\\_two-level.pdf](http://web.pdx.edu/~noordijk/Noordijk/EU_Readings_files/putnam_1988_two-level.pdf)
- Ramírez, M. (2005). La república castrense de Victoriano Huerta. Estudios de historia moderna y contemporánea de México. (30). 167-213. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/ehmcm/n30/0185-2620-ehmcm-30-00167.pdf>
- Rebert, P. (2000). Los ingenieros mexicanos en la frontera: cartografía de los límites entre México y Estados Unidos, 1849-1857. En H. Mendoza. (Coord), México a través de los mapas (pp. 111-129). Recuperado de <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/view/58/56/171-1>

- Reina, L. (2017). Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, México: “El puerto comercial del mundo Siglo XIX”. En J. Vidal y A. Cardoso (Dirs). Sesión I, Los corredores ferroviarios en perspectiva histórica: el caso del Mediterráneo. Conferencia llevada a cabo en el VII Congreso de Historia Ferroviaria. Recuperado de: <http://www.asihf.org/7congreso/sesion01.htm>
- Rivera, M. (2012). Redes de actores en el sistema internacional: la influencia de los actores internacionales en la toma de decisiones (El caso Ashtiani) [Tesis de licenciatura]. Recuperado de <https://colson.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1013/542/1/Redes%20de%20actores%20en%20el%20sistema%20internacional%20la%20influencia%20de%20los%20actores%20internacionales%20en%20la%20toma%20de%20decisiones%20%28El%20caso%20Ashtiani%29.pdf?forcedefault=true>
- Rodríguez, R. (2010). El concepto de nación en Ricaurte Soler. Tareas, (134), pp.9-30. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/5350/535055534003.pdf>
- Rojas, A. (2004). El ferrocarril de Tehuantepec, ¿El eje del comercio del mundo? 1893-1913 [tesis de doctorado]. Recuperado de: <http://148.206.53.233/tesiuami/UAMI11635.pdf>
- Romero, J. (1986). Historia del congreso constituyente. Recuperado de <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/3430-historia-del-congreso-constituyente-1916-1917-coleccion-instituto-nacional-de-estudios-historicos-de-la-revolucion-mexicana>
- Salinas, A. (1995). Los intereses nacionales. Revista de marina. Vol. 112(825), pp.172-178. Recuperado de: <https://revistamarina.cl/revista/825>
- Salmeron, P. (martes 14 de julio de 2020). 1920: el final de la Revolución Mexicana. La jornada. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/2020/07/14/opinion/019a2pol?fbclid=IwAR2iD0jrLHeHKhoumg-3g8VxCVRCZXDSI5I2v7wj9FluKX-c7Kpx6OidrYw>
- Saraiba, M. (2000). Procesos modernizadores en el Istmo veracruzano 1900-1921 [Tesis de maestría]. Recuperado de <http://132.248.9.195/pd2000/280075/280075.pdf>

- Saraiba, M. (2001). El impacto de la modernidad en el Istmo veracruzano a principios del siglo XX. Sotavento,6(11), pp.93-114. Recuperado de: <https://cdigital.uv.mx/handle/123456789/8850>
- Secretaría de Cultura. (2019). Constitución de 1917; los cimientos de la democracia. [blog]. Recuperado de <https://www.gob.mx/cultura/es/articulos/constitucion-de-1917-el-camino-hacia-a-la-democracia?idiom=es>
- Secretaria de Economía. (2016). Las Zonas Económicas Especiales de México. [blog]. Recuperado de <https://www.gob.mx/se/articulos/las-zonas-economicas-especiales-de-mexico>
- Secretaria de Gobernación. 17 de mayo del 1979. Plan Nacional de Desarrollo Industrial. Diario Oficial de la Federación. Recuperado de [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4811247&fecha=17/05/1979](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4811247&fecha=17/05/1979)
- Secretaria de la Defensa Nacional. (01 de abril de 2019). 21 de mayo de 1911, firma de los tratados de Ciudad Juárez. Gobierno de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/sedena/documentos/21-de-mayo-de-1911-firma-de-los-tratados-de-ciudad-juarez#:~:text=Gracias%20a%20la%20toma%20de,%2C%20en%20Ciudad%20Ju%C3%A1rez%2C%20Chihuahua.>
- Secretaría de la Defensa Nacional. (16 de julio de 2015). El porfiriato. Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.gob.mx/sedena/documentos/el-porfiriato>
- Secretaría de la Defensa Nacional. (16 de julio de 2015). La Guerra de Reforma. Gobierno de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/sedena/documentos/la-guerra-de-reforma>
- Secretaría de la Defensa Nacional. (2010). Cartografía militar mexicana [imagen de mapa]. Recuperado de: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/3187/titulo\\_tercero\\_parte2\\_Cartografia.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/3187/titulo_tercero_parte2_Cartografia.pdf)
- Sierra, J. (2018). Evolución política del pueblo mexicano. Recuperado de: <https://www.prd.org.mx/libros/documentos/libros/Evolucion-Politica.pdf>

- Sierra, Y. (2019). Los viajes de Humboldt: el legado del científico alemán para Latinoamérica [ilustración de mapa]. Recuperado de: <https://es.mongabay.com/2019/05/alexander-von-humboldt-legado/>
- Soberanes, J y Vega, J. (1998). El Tratado de Guadalupe-Hidalgo en su sesquicentenario. Recuperado de: <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/166-cuadernos-constitucionales-mexico-centroamerica-28-el-tratado-de-guadalupe-hidalgo-en-su-sesquicentenario>
- Solís, A. (20-noviembre de 2019). AMLO pone punto final a las Zonas Económicas Especiales. Forbes México. Recuperado de: <https://www.forbes.com.mx/amlo-pone-punto-final-a-las-zonas-economicas-especiales/>
- Tamayo, J. L. (1972). El Tratado McLane-Ocampo. *Historia Mexicana*, 21(4), 573–613. Recuperado de <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2968>
- Terrazas, M. (1990). Los intereses norteamericanos en el noroeste de México. La gestión diplomática de Thomas Corwin, 1861-1864. Recuperado de [https://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/intereses\\_norteamerica/corwin.html](https://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/intereses_norteamerica/corwin.html)
- Terrazas, M. (2000). Inversiones, especulación y diplomacia. Las relaciones entre México y los Estados Unidos durante la dictadura santannista. Recuperado de: [https://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/inversiones/libro\\_inversiones.html](https://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/inversiones/libro_inversiones.html)
- The National Archives. (1848). Map of the United States Including Western Territories [imagen de mapa]. Recuperado de <https://www.docsteach.org/documents/document/western-territories-map>
- Tomassini, L. (1987). Elementos para el análisis de la política exterior. *Estudios Internacionales*, 20(78), pp. 125-157. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/46534458.pdf>
- Torres, J. (2017). El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. *Espacios Públicos*, 20. (48). Pp. 127-149 recuperado de

[https://www.redalyc.org/jatsRepo/676/67652755007/html/index.html#redalyc\\_67652755007\\_ref17](https://www.redalyc.org/jatsRepo/676/67652755007/html/index.html#redalyc_67652755007_ref17)

- Tratado de Límites entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América (Tratado de la Mesilla) [Tratado]. Art. VIII. 30 de diciembre de 1853 (México). Recuperado de: [https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/muestratratado\\_nva.sre?id\\_tratado=615&depositario=0](https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/muestratratado_nva.sre?id_tratado=615&depositario=0)
- Urzúa, C. (2019). Convocatoria a las Asambleas Regionales Consultivas, sobre la creación del Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Diario Oficial de la Federación. Recuperado de [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5555318&fecha=26/03/2019](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5555318&fecha=26/03/2019)
- Valdivieso, M. (2018). El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Un proyecto frustrado [tesis de maestría]. Recuperado de: <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/48379/ValdiviesoCruzMarcela.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Vargas-Alzate, L. (2010). Debate entre política exterior y relaciones internacionales Una reactivación del orden teórico. *Revista Universidad EAFIT*. 46(157). pp. 75-90. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/215/21520964006.pdf>
- Velázquez, E., Leonard, E., Hoffman, O. & Prévôt-Schapira, M. (Coord.). (2009). *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, Poderes locales y dinámicas espaciales (Siglo XVI-XXI)*. México, D.F: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Velázquez, R. (2004). Modelos de análisis de política exterior: El caso de la crisis diplomática entre México Cuba. *Revista Mexicana del Caribe*, IX(18). pp. 57-127. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/128/12801802.pdf>
- Velázquez, R. (1999). *Introducción al estudio de la política exterior de México*. (2a ed.). México: Nuestro Tiempo.
- Vieira, A. (2018). Corredor transístmico de Tehuantepec como alternativa al Canal de Panamá (Tesis de licenciatura). Universidad Autónoma del Estado de México, Cuautitlán Izcalli. Recuperado de

[http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/98824/TRABAJO%20FINAL%20AM AURI%20\(1\).pdf;jsessionid=BAE9A2F7DDCE8EA47EBB31E62DFEE22B?sequence=3](http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/98824/TRABAJO%20FINAL%20AM AURI%20(1).pdf;jsessionid=BAE9A2F7DDCE8EA47EBB31E62DFEE22B?sequence=3)

Villalobos, A. (25 de marzo de 2021). El corredor interoceánico mexicano comenzaría a operar en 2023. *Loginews*. Recuperado de <https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/25/03/2021/el-corredor-interoceanico-mexicano-comenzaria-a-operar-en-2023/164314.html>

Virgen, L. & Sierra, M. (5 de febrero de 2012). 5 de febrero de 1917 - Promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Universidad de Guadalajara, Red universitaria de jalisco. Recuperado de <https://www.udg.mx/es/efemerides/05-febrero#:~:text=En%20este%20contexto%20hist%C3%B3rico%20el,sufri%C3%B3%20numerosas%20modificaciones%20y%20adiciones.&text=La%20Constituci%C3%B3n%20promulgada%20en%201917,rige%20M%C3%A9xico%20hasta%20la%20fecha>.

Weber, M. (1979). El político y el científico. Recuperado de [http://www.politicascsti.net/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=43&Itemid=36&lang=es](http://www.politicascsti.net/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=43&Itemid=36&lang=es)

Zarauz, H. (2018). *Revolución y rebeliones en el Istmo de Tehuantepec*. Ciudad de México, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora.