

División de Ciencias y Artes

para el Diseño

Maestría en Ciencias y Artes para el
Diseño

Área 5 Investigación y Gestión Territorial

“ANÁLISIS CRÍTICO DEL PROGRAMA DE DESARROLLO

DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC”

Idónea Comunicación de Resultados que para obtener el
grado de Maestría presenta:

L.PT. Mariana Cristina Mancilla Martínez

Asesoría impartida por:

Dra. Lisett Márquez López



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Xochimilco



DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO

MAESTRÍA EN CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO

ÁREA DE CONCENTRACIÓN 5: INVESTIGACIÓN Y GESTIÓN TERRITORIAL

“ANÁLISIS CRÍTICO DEL PROGRAMA DE DESARROLLO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC”

Idónea comunicación de resultados que para obtener el grado de maestría presenta:

L.PT. Mariana Cristina Mancilla Martínez

Asesoría impartida por: Dra. Lisett Márquez López

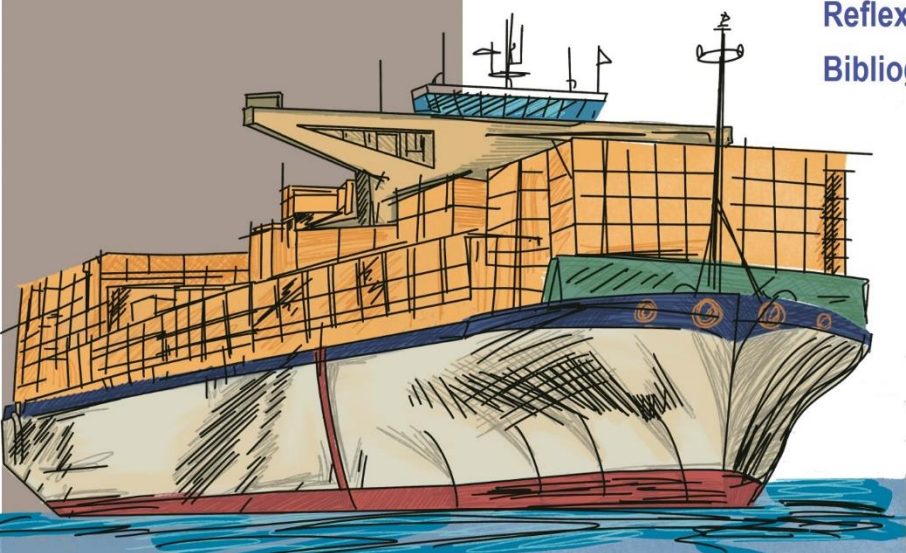
Ciudad de México, 16 de octubre del 2023

Tutora: Dra. Lisett Márquez López

Lectora: Dra. Juana Martínez Reséndiz

Responsable de área: Dr. Felipe Moreno Galván

Agradecimientos	1
Introducción	4
CAPÍTULO 1	8
Istmo de Tehuantepec ¿Una región globalizada?	8
1.1 La región Sur-Sureste	8
1.2 La cintura de México	14
1.3 El canal de Panamá	17
CAPÍTULO 2	22
Proyecto nuevo con antiguos intereses, el Istmo a través de la historia	22
2.1 Plataforma comercial, enlace mundial	22
2.2 El ferrocarril del Istmo de Tehuantepec	24
2.3 Proyectos antiguos, nuevo nombre	28
2.3.1 Programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec	29
2.3.2 Plan Alfa-Omega	30
2.3.3 Programa Integral de Desarrollo Económico	32
para el Istmo de Tehuantepec	
2.3.4 Plan Puebla-Panamá	33
2.3.5 Sistema logístico del Istmo de Tehuantepec	35
2.3.6 Plan Istmo Puerta de América y Zonas Económicas Especiales	35
2.4 El programa de desarrollo del Istmo de Tehuantepec ¿será la panacea para la 4T?	36
CAPÍTULO 3	39
El Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, modernización e industrialización del suelo Istmeño	39
3.1 Modernizar el Istmo un proyecto de la 4T	39
3.2 El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec	47
3.2.1 Proyectos estructuradores	53
Plataforma Logística	53
Polos de Desarrollo para el Bienestar	56
3.3 El PDIT desde la visión de los pueblos originarios	63
3.4 Avances y repercusiones	66
Reflexiones finales	72
Bibliografía y fuentes consultadas	76





*A mis padres y hermano,
quienes antes de dar el salto
me aseguraron que serían el paracaídas.*

AGRADECIMIENTOS

Hace dos años di un salto al vacío en una aventura sin tener la certeza de qué esperar o cómo iba a resultar. Con miedo e incertidumbre, pero con firmeza y pasión por un tema, inicié el camino en este recorrido. La presente investigación es el resultado de ese salto al vacío, y el camino ha sido una montaña rusa. Por esta razón me es importante darle el espacio que se merece al reconocimiento de las personas que han formado parte de este camino y que, en las innumerables vueltas, subidas y bajadas (a veces en picada), han estado conmigo. Es una enorme fortuna contar con las personas indicadas en mi vida que me ayudan a brincar al precipicio para al fin descubrir si puedo volar.

La primera luz que se encendió en el faro dentro del abismo fue el consejo y la guía de un docente y arquitecto que curiosamente cambió mi perspectiva de la planeación territorial, el Dr. Felipe Moreno, a quien agradezco por haberse tomado el tiempo de ayudarme a aterrizar las primeras ideas y concepciones de lo que hoy es esta investigación.

Mi completa admiración y agradecimiento principal, es a mi tutora, la Dra. Lisett Márquez. Ha sido un honor para mí haber tenido la oportunidad de trabajar de su mano, ya que sin su asertividad y confianza en mí y en mi trabajo, me habría perdido más veces de las que lo estuve en este viaje. Gracias a ella siempre encontré el camino de vuelta y el que condujo esta investigación a que sea lo que es hoy. Gracias, por todas y cada una de sus palabras de aliento, por su guía, sus consejos y su apoyo; por darme las herramientas necesarias en cada parte de este proceso. Gracias, Dra. Márquez, porque me ayudó a encontrar mis fortalezas sin dejar que me hundiera en mis debilidades y me llevó de la mano en todo este proceso de investigación que, sin usted, no habría sido posible llevar a cabo; y porque la admiración, cariño y respeto por su trabajo y trayectoria también fueron una fuente de inspiración e impulso para dar lo mejor de mí a lo largo de esta aventura. Me siento muy afortunada de haber tenido la grandiosa oportunidad de trabajar con usted, de escuchar sus consejos, su guía y conocer su perspectiva. Gracias por todo el apoyo y por ayudarme tantas veces a redireccionar y siempre alumbrarme para encontrar el mejor camino a seguir en esta investigación.

A la Mtra. Laura Carrillo, por haberme llevado de la mano con paciencia en el camino que me aterraba. Gracias por creer en mí y ayudarme a aterrizar ideas desordenadas para transformarlo en algo con más sentido, por brindarme herramientas de un campo totalmente

nuevo para y ayudarme a acercarme a las personas que enriquecieron mi investigación con su conocimiento.

A Santiago Navarro, por prestarme sus ojos para ver el Istmo desde otra perspectiva, acentuando sus riquezas culturales y la visión de sus habitantes.

A la Dra. Blanca Ramírez, mi admiración y respeto pues gracias a su seminario entendí que la investigación y todos aquellos sentimientos en el proceso de redacción, eran humanos. Gracias por prestarme su visión y por sus palabras de aliento que me inspiraron a seguir en un momento dónde todo parecía estar enredado.

A las personas que en el momento en que dudé de mí, me permitieron ver mi trabajo a través de sus ojos y me ayudaron a reencontrarle sentido; principalmente a Rocío, Esperanza, Katherine y Mariana, quienes iniciaron esta montaña rusa conmigo y siempre tuvieron palabras de aliento; por todas las veces que me leyeron, escucharon y me ayudaron a calmar los nervios antes de una presentación, creyendo en mi en el momento que yo moría de nervios, ha sido un honor compartir este sendero con ustedes.

A Black, por estar a mi lado siempre y quedarse en esas noches de desvelo.

Todo esto empezó con un tema que me pareció fascinante, una lectura de mi seminario favorito y una persona que admiro sosteniendo fuerte mi mano y dispuesto a saltar conmigo, gracias, sin el impulso a dar el salto esto no sería posible.

Y finalmente, pero para nada menos importante, agradezco a Dios, por otorgarme la sabiduría, el conocimiento y entendimiento para poder tener como resultado esta investigación. Sin su luz, me habría perdido.

Esta idónea comunicación de resultados es el inicio de un largo viaje en la investigación.



“El siglo XXI ¿será el escenario del triunfo definitivo de esta visión unidimensional que promueve la globalización bajo la protección del mercado y el de la desaparición de las culturas indígenas ístmicas? ¿Estaremos a tiempo de construir una noción de desarrollo que no implique la amputación de nuestro pasado, la destrucción de nuestro presente y la imposición tecnocrática y autoritaria de un futuro incierto?”.

-Alejandro Toledo.

INTRODUCCIÓN

La posibilidad de interconectar dos océanos que son parte fundamental dentro de las principales rutas comerciales a nivel mundial, por medio de un ferrocarril interoceánico que podría reducir significativamente los tiempos de traslado de mercancías; ha sido un sueño recurrente que se refleja en el Istmo de Tehuantepec. Buscando hacer realidad ese sueño, la autodenominada cuarta transformación (4T), bajo el gobierno de Andrés Manuel López Obrador (AMLO) ha presentado el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

El Istmo ha sido un punto de tránsito para bienes y personas entre los océanos Pacífico y Atlántico desde la época Porfiriana con la apertura del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Pese a su cierre en el año 1914, esta región sigue conformando un activo económico valioso para el país. Sin embargo, también ha sido marcada por tensiones sociales y políticas, incluidos conflictos por la propiedad de la tierra y los derechos indígenas; siendo los pueblos originarios los encargados de mantenerla intacta y libre de la construcción de estos megaproyectos. Estos factores han influido en el diseño y la implementación del programa de desarrollo actual, así mismo el gobierno busca abordar estos problemas al mismo tiempo que promueve el crecimiento económico.

Pese a los mencionados “beneficios” el proyecto enfrenta varios desafíos en el futuro, incluida la necesidad de asegurar su sostenibilidad y potencial de crecimiento. La viabilidad a largo plazo del programa dependerá de su capacidad para generar beneficios económicos y al mismo tiempo minimizar los impactos ambientales y sociales negativos.

Objeto de un creciente escrutinio y análisis debido al impacto que traería a la región y las comunidades locales. La presente investigación tiene como objetivo examinar el programa de desarrollo planteado con el fin de analizar sus objetivos de promover el desarrollo económico, social y ambiental en el Istmo; y contrastar los avances realizados hasta septiembre de 2023, con el discurso de bienestar difundido por la 4T.

Por lo que dentro del documento se abordarán tres aspectos para analizar las posibles repercusiones que tendría la implementación de este proyecto. En el primer capítulo “Istmo de Tehuantepec ¿una región globalizada? Se describen las principales características de la región sur-sureste del país, de la que forma parte el Istmo de Tehuantepec; con la intención de brindar una perspectiva más amplia a los que podrían ser los intereses para desarrollar la

región. Así mismo, se aborda un panorama general sobre la importancia del traslado de mercancías a nivel mundial y las principales características de este por el Canal de Panamá.

En el segundo capítulo “Proyecto nuevo con antiguos intereses, el Istmo a través de la historia” se realiza una descripción de los diversos intentos por concesionar el Istmo, la inauguración y cierre del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec en el Porfiriato, así como los diversos proyectos fallidos, propuestos a partir de la década de los setenta. Por último, a través del tercer capítulo “Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, modernización e industrialización del suelo istmeño”, se pretende rescatar los puntos clave del discurso impartido por la 4T para el desarrollo de una región mitificada en decadencia, así como la columna vertebral del megaproyecto y sus avances y repercusiones debido a las obras realizadas hasta septiembre de 2023.

A través de un enfoque crítico y analítico, esta investigación busca brindar una visión objetiva y fundamentada sobre el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, contribuyendo así al debate y la reflexión en torno a su efectividad y beneficios reales para la región. Realizada con base en el análisis del programa publicado en el Diario Oficial de la Federación, los decretos omitidos, así como los avances presentados por el presidente Andrés Manuel López Obrador en las conferencias matutinas y una amplia investigación documental realizada para conocer los antecedentes históricos de un proyecto reciclado. Se ha utilizado la información hasta el momento publicada y entregada por medio del Diario Oficial, la plataforma Proyectos México, la Secretaría de Economía y la información presentada por el Gobierno de México en la página web del Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec.

Como una iniciativa importante para el gobierno mexicano en los últimos años, el programa tiene como objetivo promover el crecimiento económico y el desarrollo en la región aprovechando su ubicación estratégica como cruce de caminos entre los océanos Pacífico y Atlántico. Al examinar el programa desde un enfoque económico, territorial y cultural; la investigación pretende proporcionar una evaluación integral de su eficacia y viabilidad. El programa de desarrollo del Istmo de Tehuantepec se lanzó en 2019 con el objetivo de potenciar el crecimiento económico de la región a través del mejoramiento de su equipamiento, infraestructura y conectividad.

Siendo el objeto de estudio el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, se ha tomado como eje las siguientes preguntas de investigación: ¿Qué plantea el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec? ¿Cuáles serían las posibles repercusiones que su puesta en marcha traería a la región? Es decir, más allá de que logre generar un cambio en la dinámica económica, modificando así los factores políticos y sociales que, son las verdaderas piezas que pueden modificar el territorio ¿Quiénes son los beneficiarios del programa? Ya que el cambio de dinámica esperado a la inserción de este proyecto involucra mucho más que la modernización de vías y la creación de industrias. Todo lo que conlleva en medio de este proceso, se refiere a un cambio radical para los habitantes, así como de su modo de vida y la modificación del territorio a través de un proyecto que se rige bajo el discurso de mejorar la calidad de vida y “bienestar” de los pobladores, cuando sus avances hasta septiembre de 2023 han demostrado los efectos contradictorios que este puede generar. Tal como ocurrió en la época Porfiriana, donde pese a que se proponía trabajar con la mano de obra de la región, los habitantes se negaron a participar en dicho proyecto, trayendo como consecuencia la llegada de mano de obra calificada que, a la larga, también involucraría una serie de cambios a nivel cultural.

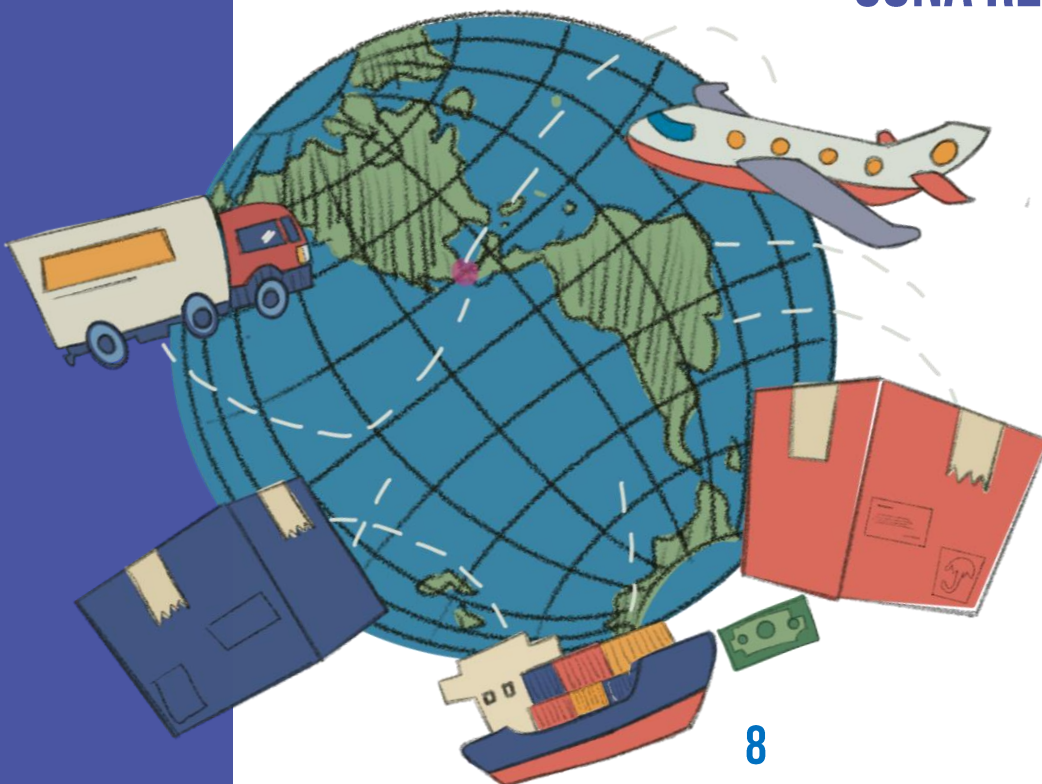
Al ser un proyecto en construcción, uno de los principales retos para la investigación fue la obtención de información, pese a ser información de interés público, se denota un patrón de opacidad al no ser publicada de manera proactiva, la única manera de poder construir una visión macro de este proyecto ha sido a través de las diferentes perspectivas de diversos investigadores que han realizado análisis y estudios acerca del apartado histórico, político, social, cultural e incluso la viabilidad sobre el mismo proyecto.

Esta investigación se limita a analizar el programa, así como el discurso impartido por la 4T sobre su Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, haciendo énfasis en sus programas prioritarios y los principios rectores *“economía para el bienestar”, “por el bien de todos, primero los pobres”, “el mercado no sustituye al estado”* y *“no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera”*. A través de una lógica explicativa con perspectiva teórico-metodológica bajo el enfoque de teorías de desarrollo regional implementadas a partir de los años 70, particularmente abordando la teoría de los Polos de Desarrollo creada por François Perroux en 1955. Donde se analiza a la región a partir de ciertas cualidades o características requeridas para la creación de industrias motrices que funcionen como un detonador de desarrollo y crecimiento económico, lo cual sería clave para la reestructuración del territorio.



CAPÍTULO 1

ISTMO DE TEHUANTEPEC ¿UNA REGIÓN GLOBALIZADA?



CAPÍTULO 1

ISTMO DE TEHUANTEPEC ¿UNA REGIÓN GLOBALIZADA?

1.1 LA REGIÓN SUR-SURESTE

De acuerdo con el Fideicomiso para el Desarrollo Regional del Sur Sureste (FIDESUR¹), la región Sur Sureste de México está conformada por nueve de las 32 entidades del país, como parte de las cinco mesorregiones que integran al país y, entre las diversas concepciones que existen de las regiones de México, FIDESUR caracteriza estas nueve entidades debido a su vinculación por aspectos geográficos comunes, así como los enlaces de comunicación y transporte que comparten. Conformada por los estados de Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán, la región Sur Sureste abarca una extensión de 54,568 km² equivalente al 27.5% del territorio nacional, con una población de 35,372,362 habitantes en 2020, 28% de la población nacional.

Reconocida como una de las cinco regiones más importantes gracias a su biodiversidad y recursos naturales —concentrados particularmente en los estados de Oaxaca, Chiapas y Veracruz—, y ser poseedora tanto de grandes sitios prehispánicos como de ciudades industrializadas por su riqueza energética², actualmente es catalogado como una de las principales en los índices de rezago y marginación social de CONAPO³ y CONEVAL⁴. Su ubicación dentro de las zonas serranas de la Sierra Madre del Sur, la Sierra de Chiapas y la Cordillera Centroamericana, hacen de esta zona un complicado acceso gracias a su compleja y accidentada fisiografía. Dentro de sus riquezas naturales, se albergan 19 de los 50 ríos principales del país, contando con seis regiones hidrológico-administrativas que registran el mayor potencial de escurrimientos a nivel nacional (37%), principalmente por los ríos Grijalva, Usumacinta, Papaloapan, Pánuco y Coatzacoalcos.

1 Fideicomiso 2050 para el Desarrollo Regional del Sur Sureste, instrumento de inversión y fuente de pago constituido por los gobiernos de los nueve estados que conforman la región Sur Sureste. Su contrato se formalizó el 7 de diciembre de 2001, teniendo como fiduciario al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C. (BANOBAS).

2 La Región Sur Sureste, es considerada la principal productora de energía en el país, por lo que el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, pretende intensificar la dinámica en relación con la producción, circulación y consumo de energía fósil al servicio de la industria o bien, para su explotación mediante las redes de transporte que pretenden atravesar el Istmo.

3 Consejo Nacional de Población.

4 Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

Líder en la producción de petróleo, energía eléctrica y producción agropecuaria. Dos de los cinco grandes puertos del país se ubican en esta zona (Veracruz y Coatzacoalcos). Su expresión territorial constituye un espacio geográfico multidiverso en el que cada estado tiene una vocación productiva que coincide en la producción agrícola y el turismo, y es diversa en otros sectores tales como el petróleo en Tabasco y Campeche; los puertos en Oaxaca; Yucatán con ganado, pesca y puerto; en Veracruz ganadería, pesca, industria metal-mecánica, energía eléctrica, petróleo y puertos.

Es la segunda región más poblada del país después de la región centro, en general, su estructura demográfica se caracteriza por tener una población más joven que a nivel nacional. En esta habita la mayor parte de la población indígena del país (representada por un 68% a nivel nacional), de donde se infiere la gran diversidad y la riqueza de su patrimonio cultural. Sin embargo, el sureste es la región que presenta menor grado de desarrollo relativo, por lo que cuenta con los mayores porcentajes de población residiendo en zonas rurales, es decir, en localidades con menos de 2,500 habitantes, dichas localidades se ubican (en su mayoría) en las zonas más elevadas y lejanas a las costas que cuentan con la topografía más accidentada de toda la región, factor que contribuye a propiciar la dispersión demográfica e inaccesibilidad de dichas localidades a los servicios y bienes básicos.

De acuerdo con el análisis realizado por FIDESUR “Región Sur Sureste, Contexto Demográfico y Social”, como parte de la Estrategia Nacional para el Desarrollo Integral de la Región Sur Sureste (ENDIRSSE⁵); la caracterizan como un sistema urbano de densidad poblacional concentrado en su mayoría a lo largo de los principales ejes troncales carreteros, esto debido a la cercanía, o bien, posibilidad de acceso a los principales servicios básicos.

En cuanto a infraestructura, debido a su fisiografía y como consecuencia de la complejidad del terreno, la región presenta una débil conectividad y accesibilidad entre los diferentes territorios por los que es conformada. Dotada de una insuficiente y deteriorada red carretera y escasa red ferroviaria. Las redes carretera troncal pavimentada y ferroviaria representa el 27% y el 12% del total nacional. El 32% de la red carretera está pavimentada, mientras que a nivel nacional es 38%. A pesar del amplio litoral de la región, la infraestructura portuaria (áreas de almacenamiento, así como obras de protección y atraque) representa el

5 Así como el propósito central de FIDESUR es contribuir en la construcción de una visión regional compartida por los estados y definir una estrategia para el desarrollo integral de la región; el ENDIRSSE tiene como propósito establecer un marco de referencia estratégico para propiciar la convergencia de esfuerzos entre el gobierno federal y los gobiernos estatales para el impulso conjunto del desarrollo integral del Sur Sureste.

26% del nacional. Gracias a esto es notoria la dispersión poblacional en diversas localidades rurales entrelazadas por una deficiente conectividad, en muchos de los casos inexistente dado las diversas localidades rurales, que trae como consecuencia un movimiento restringido para la mercantilización, así como la accesibilidad a equipamientos y servicios para la población; lo que refuerza el hecho de que esta se encuentre en los principales índices de rezago social y pobreza, debido a los pocos motores económicos intrarregionales.

Algunas de las más grandes obras en infraestructura que destacan de la región son: el corredor Ciudad de México-Puebla-Veracruz el cual permite un importante flujo mixto tanto de personas como mercancías. Asimismo, la zona turística de Cancún y la Riviera Maya cuenta con infraestructura marítima y aeroportuaria importante.

La creciente tensión que enfrenta la región derivada de la explotación de los recursos, la protección de la biodiversidad y la sostenibilidad del turismo influye en la tensión socioeconómica ocasionada por los flujos de migración centroamericana y de la crisis de actividades petroleras (Fidesur,2001). Como consecuencia el Sureste tiene una baja participación en el PIB Nacional (22%) siendo las actividades predominantes el comercio, servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles, industria manufacturera y construcción. Concentrando la riqueza regional en Veracruz, Tabasco y Campeche con casi 50% del PIB.

En conjunto, los factores negativos de esta región han impuesto un patrón que la clasifica dentro de las más atrasadas y menos productivas del país, entre otros: trabajo informal muy superior al resto de la economía; servicios financieros y acceso a financiamiento muy limitado; trabajadores con pocas o nulas habilidades respecto al resto del país, ambiente poco propicio para la generación de empresas; pequeños productores con sistemas de baja rentabilidad; alta dispersión poblacional con costos elevados de transporte; mala conectividad interregional: y, consecuentemente poca o nula capacidad de innovación.

LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN

REGIONAL/MUNICIPAL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC



FUENTE: Elaboración propia con base en los datos recuperados de la plataforma Centro GEO. Basados en los datos del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec y la Secretaría de Economía. Gobierno Federal, 2020.

SIMBOLOGÍA

- Veracruz (33 municipios)
- Oaxaca (46 municipios)

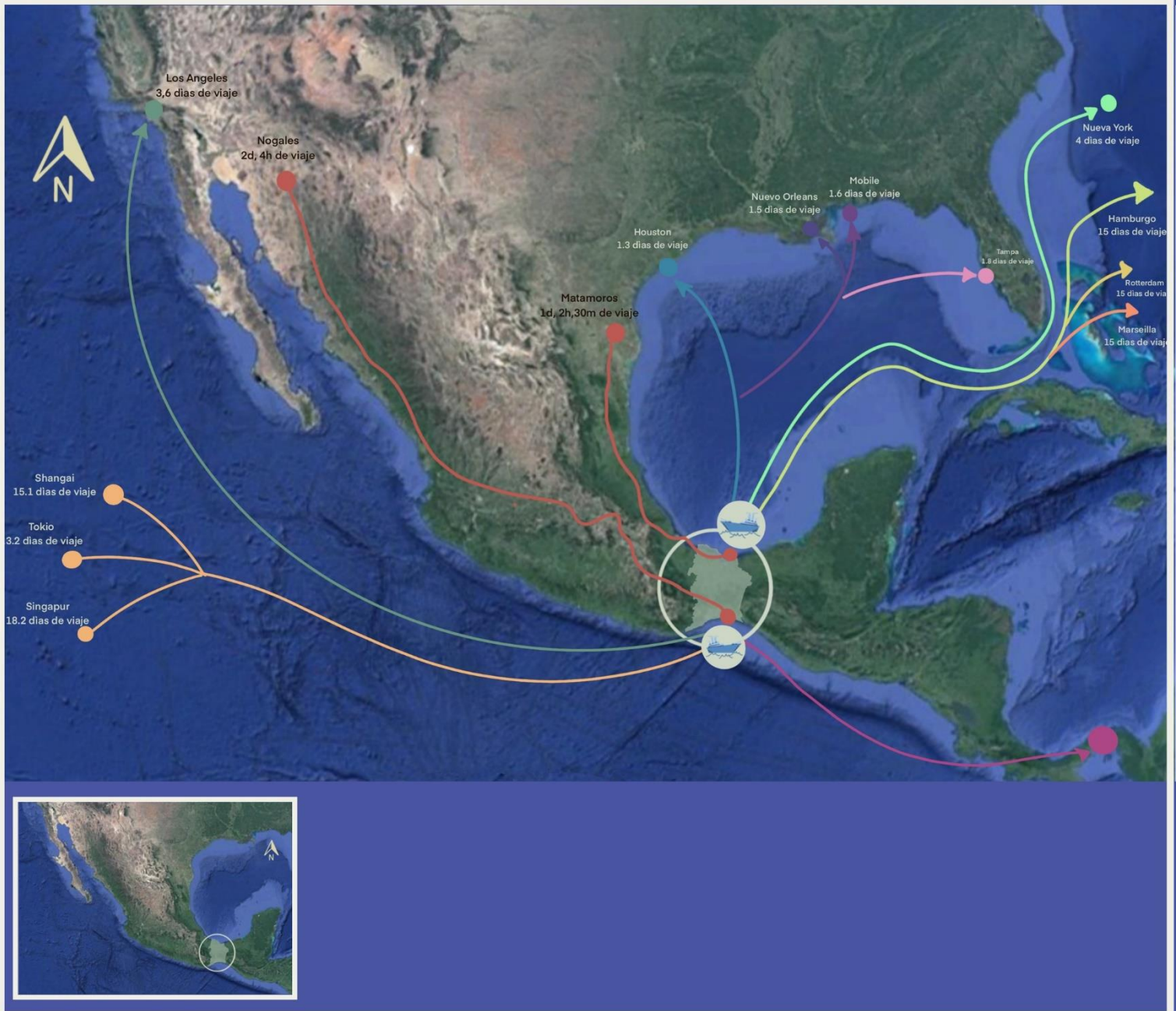
Por su ubicación en el territorio nacional como punto de acceso a la Región Sur-Sureste del país, el Istmo de Tehuantepec ha sido catalogado por poseer un valor estratégico que podría detonar el proceso de desarrollo de una región con gran potencial económico —al menos ese es el discurso que se plantea al presentar un programa ya reciclado sexenalmente como veremos más adelante—, la cual por diversas razones, entre ellas, la falta de acción, los proyectos fallidos, disputas por el territorio, déficit de infraestructura y equipamiento —inaccesibilidad a los servicios básicos— se ha mantenido al margen del progreso logrado en otras regiones del país.

La importancia geoestratégica y económico-productiva del Istmo lo han convertido en un espacio de confluencia de intereses empresariales nacionales y extranjeros, dirigidos a posibilitar el movimiento interoceánico para el tráfico internacional de mercancías y “aprovechar”, al mismo tiempo, los recursos naturales y capital humano existente (Martínez-Laguna, Sánchez-Salazar y Casado Izquierdo, 2012). El recorrido de 309 km de costa a costa (en línea recta) es la primicia que ha sido vendida por el actual gobierno —así como en muchos que le anteceden— para representar una ventaja competitiva en tiempos de traslado por lo que es denominada como “localización privilegiada”.

En este punto de la investigación quizá sería apresurado considerar que los intereses hegemónicos surgen más allá de la relevancia del proyecto para el país —a pesar de ser planteado por el gobierno actual como una panacea para la región sur sureste— puesto que el panorama global se entiende como un planteamiento de internacionalización hacia el modelo productivo y los procesos que este conlleva. La concentración de infraestructura industrial en los enclaves asociados a la transformación y movimiento de productos petroleros y petroquímicos, así como de las actividades portuarias en Coatzacoalcos y Salina Cruz, han llevado a catalogar a estos sectores productivos como prioritarios, dentro de los numerosos planes federales de desarrollo económico enfocados en la región.

VENTAJAS COMPETITIVAS

LA CINTURA DE MÉXICO Y SUS POSIBLES INTERCONEXIONES A NIVEL MUNDIAL



SIMBOLOGÍA

Interconexión con puertos del Pacífico

- Los Ángeles– 3.6 días de viaje
- Shanghai– 15.1 días de viaje
- Tokio– 3.2 días de viaje
- Singapur– 18.2 días de viaje

Interconexión con puertos del Atlántico

- Houston – 1.3 días de viaje
- Nuevo Orleans – 1.5 días de viaje
- Mobile– 1.6 días de viaje
- Tampa– 1.8 días de viaje
- Nueva York– 4 días de viaje
- Hamburgo– 15 días de viaje
- Rotterdam– 15 días de viaje
- Marsella– 15 días de viaje

1.2 LA CINTURA DE MÉXICO

Actualmente las actividades productivas y el comercio se han modificado debido al contexto globalizado en el que nos encontramos insertos. La lógica estructural y la dinámica de corredores multimodales⁶ continúan reconfigurando el territorio gracias a las nuevas tecnologías, telecomunicaciones y finalmente en función de redes de transporte que permitan acortar traslados de personas y mercancías (Martner y Pérez, 2015).

El comercio de mercancías Norte-Sur ha estado en equilibrio en las últimas décadas. Los países en desarrollo, cuya economía está dominada por la exportación de bienes, ponen gran énfasis en la construcción de infraestructura de transporte y comercio para brindar los mejores atractivos para los países hegemónicos⁷ y de este modo atraer inversión extranjera directa. Si bien la apertura comercial y la globalización de la economía han incentivado el crecimiento de los movimientos de mercancías a una escala planetaria (Martner y Pérez, 2015), el movimiento globalizado de dichas mercancías fue causado por la fragmentación y dispersión de los procesos productivos a raíz de una búsqueda para mejorar sus costos de producción y de esta manera tener un mayor margen de ganancia.

Los corredores multimodales surgieron con el fin de dar una solución ante la necesidad de integrar diversos modos de transporte en una misma red, articulada en distintas escalas que pudieran ir desde lo global, hasta lo local. Hoy en día podemos, no solo darnos cuenta de este proceso, sino disfrutarlo. Ya que cada vez es más frecuente poder recibir productos importados que ahora parecieran estar a solo un “clic” de distancia. Empero, la problemática estructural de esta ventaja competitiva (como los son los corredores) es que, la teoría económica neoclásica —aplicada para esta práctica— tiende a analizar lo global desde lo nacional (Martner y Pérez, 2015), por lo que, al territorializar este concepto en un enfoque local, los proyectos tienden a multiplicarse al construir enormes obras de infraestructura de transporte.

6 Un corredor multimodal se define como una ruta de transporte que permite un movimiento fluido de carga a través de la interconexión de puertos, fronteras, líneas ferroviarias, carreteras, terminales portuarias, terminales interiores de carga, circunvalaciones urbanas, pasos elevados y el mantenimiento de condiciones óptimas de las carreteras y equipos rodantes. Además, es necesario un marco jurídico-administrativo que permita la coordinación de los diferentes modos de transporte sin obstáculos (Calderón, 2010).

7 Me refiero a los países hegemónicos como aquellos países desarrollados que dominan en la economía, manejando los principales bloques económicos. Particularmente me refiero a la “triada del poder” conformada por América del Norte, Europa Occidental y el Asia del Pacífico.

En este contexto el transporte marítimo juega uno de los principales papeles en el intercambio comercial, debido a que este es considerado el más apto para transportes intercontinentales.

Como resultado de la fragmentación es a partir del último cuarto del siglo XX que se inicia un creciente proceso de relocalización de los procesos productivos —los cuales generalmente llegan a crear rupturas en el lugar en el que se desarrollan—, trasladando cadenas productivas desde Norteamérica o Europa hacia países en vías de desarrollo —debido a los bajos costos en manufactura—. En este contexto surgen nuevas necesidades por reducir el tiempo y costo de los viajes, lo que requiere reformular la manera de traslado de mercancías; por lo que surgen los contenedores marítimos —siendo en 1956 su primer viaje—, lo que en poco tiempo se convertiría en una unidad de medida más aceptada globalmente. Con la capacidad de albergar hasta 23,600 kg. Esta nueva medida ocasiona una “estandarización” de la forma de transporte de mercancías, facilitando el transporte que atiende los altos índices de volumen para el comercio mundial (Gracia, 2022).

Durante gran parte del siglo XIX el Istmo de Tehuantepec⁸ estuvo en la mira de diversos actores —principalmente los países interesados en su posición estratégica para acortar las distancias del comercio mundial— debido a sus intereses comerciales para satisfacer las necesidades de las grandes potencias; la región surgía como la respuesta a la problemática de traslado de mercancías, fungiendo como posibilidad para la construcción de una anhelada vía que fuera capaz de crear un nuevo dinamismo en la economía regional y global.

Por lo que el Istmo ha sido una región anhelada por más de cinco siglos. A partir de la época prehispánica esta ha sido apreciada como un territorio estratégico para el intercambio político y comercial, dada su posición geográfica⁹. Los mexicas reconocían al Istmo como un paso obligado para la comercialización; sin embargo, es a raíz de la conquista en el siglo XVI que el interés por el Istmo se torna en geopolítico. Las Cartas de Relación de Hernán Cortés dirigidas al emperador Carlos V, reflejan el interés y la importancia a nivel intercontinental por la creación de un paso interoceánico como ruta comercial que uniera a Occidente con Oriente. Sin embargo, para la época novohispana la intención de unir los dos océanos

8 Me refiero al Istmo de Tehuantepec como la región integrada por los 46 y 33 municipios de Oaxaca y Veracruz respectivamente; por su cercanía (radio de influencia) del corredor. Que son los tomados en cuenta por el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

9 Existen cartas de Hernán Cortés, comentando el potencial de la región para un traslado más rápido.

parecía solo un sueño. No es sino hasta el siglo XIX cuando estudios realizados por Alexander Von Humboldt revolucionaron la posibilidad de su construcción (Rivas,2019).

A pesar de los intentos por concesionar el Istmo, la región no ha estado bajo el dominio de ninguna nación extranjera, aunque el interés por construir un corredor transístmico en la zona —que además de ser rica en combustibles fósiles, posee una capacidad de desarrollo y muchos conflictos sociales— sigue formando parte del juego de intereses internacionales que existen para las potencias mundiales en el manejo y transporte de mercancías. A pesar de que el Istmo de Tehuantepec ha sido el “favorito” se realizaron varios estudios para comprobar la factibilidad de este paso interoceánico, dentro de esta característica del territorio como ventaja competitiva, Nicaragua, Panamá y Tehuantepec constituyen las regiones más estrechas del continente americano, por lo que han sido codiciados por las grandes potencias quienes deseaban acortar las distancias de las rutas comerciales entre Oriente y Occidente (Reina,2013).

En su libro “Geopolítica y desarrollo en el Istmo de Tehuantepec” editado por el centro de Ecología y Desarrollo, Alejandro Toledo (1995), resume el interés de los diferentes actores por apoderarse de la región ubicada en el sureste; entre los cuales destaca: el alto potencial de sus numerosas corrientes fluviales, sus reservas de hidrocarburos, extensas planicies de inundación, vastos recursos pesqueros y forestales, su ubicación estratégica para la mercantilización, y las sociedades rurales con evidentes muestras de rezago y pobreza. Siendo los dos últimos partes fundamental del discurso gubernamental que plantea el proyecto que beneficiará a la región.

Como es mencionado en el subtema anterior, en esta región convergen ecosistemas terrestres y marinos de suma importancia por su diversidad biológica y los beneficios ambientales que estos generan. Por lo que pese a ser una región catalogada dentro de las principales en rezago social y marginación, es aquí en el sureste donde se han realizado grandes proyectos que, de acuerdo con los discursos, pretenden cambiar la dinámica económica de la región por medio del aprovechamiento de sus recursos naturales y capital humano. Sin embargo, son estos mismos los que podrían darnos una idea de cómo la modernización que plantean conduce más que nada a dañar el ecosistema, así como a la homogeneización de los procesos productivos y la región misma con el fin de cumplir con estos. El “desarrollo” en la región dado en las últimas seis décadas, ha consistido

principalmente en la acelerada explotación de mantos petroleros y azufreros; el aumento de la capacidad de refinación del crudo; el establecimiento de cinco grandes complejos petroquímicos; la instalación y operación de un complejo sistema de transportes; oleoductos, gasoductos y combustóleo-ductos; el crecimiento de la zona urbana y corredor industrial Coatzacoalcos-Minatitlán. Sistema de transportes de carga pesada, terrestre y marítimos para conectar las regiones petroleras desde el Istmo norte de Coatzacoalcos hasta el centro estratégico de distribución y exportación de salina cruz. Y con las regiones petroleras del norte de Chiapas, Tabasco y Campeche (Robles,2021).

Además de los recursos naturales y energéticos que posee la región, parte fundamental del discurso para la implementación de un megaproyecto de desarrollo económico como se plantea en el Istmo de Tehuantepec, es la atracción de inversión extranjera directa (IED). De acuerdo con Lancaster, Martínez y Mapen (2020), estas inversiones representan oportunidades para mejorar los índices macroeconómicos, es a través del flujo de las IED que México impulsa la economía nacional; sin embargo, es de suma importancia mantener un equilibrio entre la inversión y las actividades locales, pues los efectos de estas podrían traer consecuencias irreversibles en la región.

De acuerdo con la Secretaría de Economía, actualmente México cuenta con 14 tratados de libre comercio con 50 países, 30 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones con 31 países o regiones administrativas y 9 acuerdos de alcance limitado. Además de tener una participación en organismos y foros multilaterales y regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

1.3 EL CANAL DE PANAMÁ

El carácter expansionista de Estados Unidos, la competencia europea y norteamericana por ganar mercados a nivel mundial —casi como si vieran al territorio como un tablero parte de un juego de mesa, y estuvieran buscando las mejores piezas para ganar la partida—, fue el factor inicial para que estos países voltearan a ver regiones centroamericanas en desarrollo, a las que denominaron como “istmos centroamericanos”; los cuales se aferraron en poseer. Con intenciones geoestratégicas, militares y con la finalidad de tener el poder de imponer ante los otros países las reglas del juego comercial, la finalidad de obtener las

concesiones de paso (sino el control total del territorio), consistía en abrir un canal que permitiera reducir el tiempo de traslado entre las principales rutas comerciales (Reina, 1994).

La coexistencia de los centros económicos hegemónicos localizados en torno a los paralelos 30 y 60 del Hemisferio Norte, causando un alineamiento geográfico en el eje este-oeste del hemisferio, es lo que determina la configuración espacial de los flujos de carga y como consecuencia de ello, la creación de los diversos centros de distribución, ensamblaje y corredores multimodales (Martner y Pérez, 2015).

Aunque varios países se encontraban en la carrera para dominar uno de los istmos centroamericanos, Estados Unidos parecía ser quien más fuertes y mayores intereses poseía para posicionarse como ganador. Su interés por conectar sus puertos de la costa este con los puertos del oeste —los cuales se encontraban en un auge de crecimiento gracias a los yacimientos de oro en California—, se sumaba al de poder posicionarse sobre Inglaterra al ganar sus espacios comerciales; por lo que el lograr construir un corredor transístmico le permitiría transportar de una manera más rápida de mercancía, reduciendo un viaje de 40 días aproximadamente y, posicionarse como ganador sobre los otros países hegemónicos (Reina, 1994).

Pese a ser el proyecto menos viable —de acuerdo con estudios realizados por mandato de la casa blanca para determinar cuál de los tres Istmos (Nicaragua, Panamá y Tehuantepec) sería el más eficiente en cuanto tiempo de traslado— por razones climáticas y por representar la ruta más larga al encontrarse más lejos de su territorio fue construida una vía férrea, por medio de la cual y a raíz de su inicio de operaciones, Estados Unidos comenzó a tomar control de Panamá. Años más tarde y pese a varios obstáculos para la creación de un moderno sistema de esclusas para conectar dos océanos, la problemática del comercio transcontinental de Norteamérica estaba resuelto. Convertido en un canal de estrategia no solo comercial, sino militar; las decisiones de Estados Unidos finalmente poseían el poder para imponerse sobre otros países, así como a sus federaciones y a los inversionistas particulares.

Sin embargo, el funcionamiento del canal no es, como se podría pensar, un trayecto directo de océano a océano. El lago Gatún, que se encuentra a 26 metros sobre el nivel del mar representaba un desafío, el cual se resolvió por medio de un sistema de esclusas, que permite llevar a los barcos desde el nivel del mar hasta la altura del lago. Empero, pese al

éxito de este sistema y su posicionamiento como la ruta principal que unía al mundo; conforme la globalización fue tomando impulso, aumentó la demanda en el traslado de mercancías, así mismo, la carga contenerizada requería barcos más grandes lo que ocasionó que muchos de estos ya no encajaran en las esclusas del Canal, disminuyendo su nivel de competitividad (Pérez, 2020).

Los principales movimientos comerciales a nivel mundial se definen en tres corredores que se desarrollan principalmente en un eje Este-Oeste: Europa-América, con el corredor atlántico; América-Asia, corredor pacífico y finalmente Asia-Europa, con el corredor índico-mediterráneo. El comercio mundial y con él la economía, dependen —por razones de eficiencia y competitividad de las industrias— principalmente de cuatro áreas: el Canal de Suez, el Canal de Panamá, el Estrecho de Ormuz y el Estrecho de Malaca. De acuerdo con datos de la Organización Mundial del Comercio (OMC), durante el año 2020 se transportaron mercancías por un valor de 17.6 billones de dólares, por lo que estos cuatro corredores principales fueron claves en el movimiento de esta carga comercial.

Uno de los principales diferenciadores del Canal de Panamá en contraste con los otros corredores, es que este sirve principalmente en el transporte de buques portacontenedores en lugar de petroleros. Sin embargo, el Canal de Suez sirve como representación de la competencia del Canal de Panamá.

La ruta desde Newark, en la costa este de Estados Unidos, hasta Hong Kong, en el sudeste asiático, es la ruta de navegación más transitada y buscada del mundo. Aunque en realidad, no hay mucha diferencia para los buques de carga que parten de Hong Kong entre viajar hacia el este a través del Océano Pacífico y el Canal de Panamá o hacia el oeste a través del Océano Índico y el Canal de Suez (21 500 km frente a 22 000 km), este se representaría como un digno rival para el gigante panameño debido a la pequeña, pero gran diferencia de distancia, tarifas generalmente más bajas y la falta de esclusas que restringían el tamaño de los barcos que podían pasar por él. Por lo que en 2006 el Canal de Panamá fue ampliado para satisfacer la demanda y de esta forma seguir posicionado como la principal ruta de carga mercantil a nivel mundial, ya que luego de esta ampliación, el 98% del tráfico marítimo del mundo puede transitar a través de este canal (Pérez, 2020).

La importancia estratégica y geopolítica de estas arterias comerciales es fundamental para bajar los costos de transporte, ya que de no existir generarían costos adicionales que en

algunas rutas no serían soportables —esto debido principalmente al alza para los precios del combustible—. El impacto en cualquiera de los corredores afectaría a nivel global, pues la dependencia de estas rutas dentro del comercio global para el transporte de mercancías demuestra la fragilidad de las cadenas de suministro que manejamos actualmente. Si bien la implementación de estos cuatro corredores nos permite acortar las rutas, así como el costo del transporte, pueden generar grandes impactos, no solo a un corto sino a mediano plazo, debido a la importancia de la mercancía que trasladan, particularmente la energética; por lo que convertirse en cuellos de botella en el volumen comercial actual es algo que no se pueden permitir.

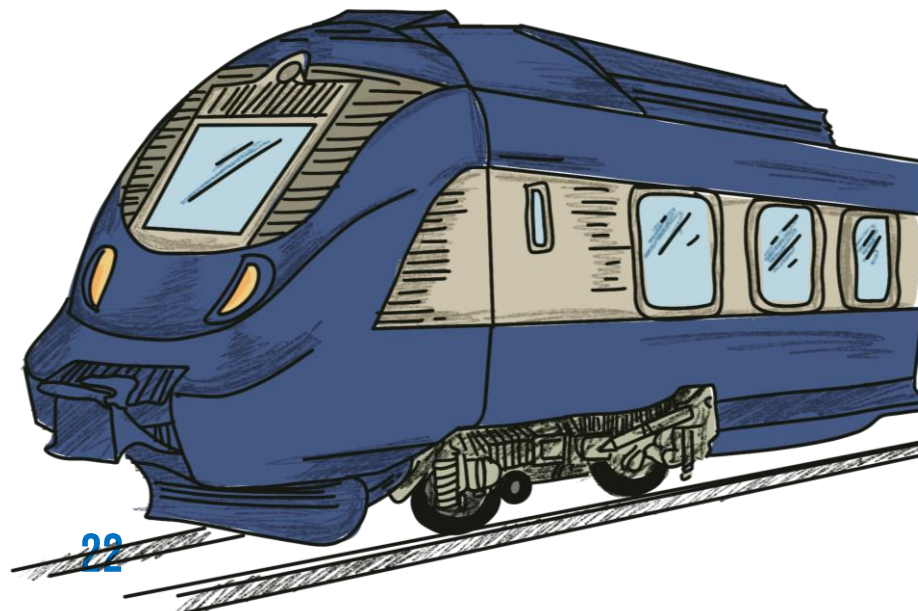
El Canal de Panamá es el único en la actualidad que permite conectar el Océano Atlántico con el Pacífico mediante un juego de esclusas, sin embargo, solo pueden transitarlo barcos de 15 metros de calado, lo que limita el número de buques que pueden atravesarlo; así mismo las rutas alternativas —Cabo de Hornos, Chile y Buena Esperanza, Sudáfrica— aumentan considerablemente la distancia y por tanto el costo de traslado (Gracia, 2022).

A raíz de esto surge la incógnita, ¿qué diferenciaría a este nuevo corredor multimodal en el Istmo de Tehuantepec, con el Canal de Panamá? ¿Cuál es su ventaja competitiva? Pues si bien podría competir con la ruta por los flujos de la costa este de Estados Unidos, la tarifa por contenedor involucraría cierto aumento en el Istmo, esto debido a los costos adicionales generados por la transferencia de carga y descarga y traslado como costo extra en el manejo de mercancías de una costa a otra. De esta manera la “ventaja” que se ha visualizado relativamente en cuanto a reducción de tiempo de traslado se anula al ser elevado el costo de transporte. De aquí el que la apuesta en el istmo sea por un desarrollo regional —creación de polos de desarrollo a lo largo del eje interportuario— por la creación de actividades productivas que generen crecientes volúmenes de mercancías para el mercado nacional e internacional (Martner y Pérez, 2015).



CAPÍTULO 2

PROYECTO NUEVO CON ANTIGUOS INTERESES,
EL ISTMO A TRAVÉS DE LA HISTORIA



CAPÍTULO 2

PROYECTO NUEVO CON ANTIGUOS INTERESES, EL ISTMO A TRAVÉS DE LA HISTORIA

2.1 PLATAFORMA COMERCIAL, ENLACE MUNDIAL

A partir del siglo XIX el Istmo de Tehuantepec ha experimentado una serie de obras de infraestructura generadas por el interés de su posición geoestratégica que han buscado hacer de la región un puente comercial entre dos océanos (López, 2016). Los planes de desarrollo instrumentados por parte de los gobiernos estatales y federales que se han presentado a partir de 1907, fecha en la que es inaugurado el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. La importancia de esta región como zona de paso e intercambio de mercancías llamó la atención de muchos comerciantes de distintas nacionalidades, especialmente americanos, ingleses y franceses (Moorhead, 1949). La creación de un canal interoceánico en el Istmo de Tehuantepec fue el origen de diversas expectativas en el siglo XIX, pues de llevarse a cabo sería este el medio de comunicar y acortar las distancias entre el “Viejo Mundo” y las recién colonizadas costas occidentales de la Unión Norteamericana (Reina, 2013).

También denominado como “la cintura de México” el Istmo de Tehuantepec es la ruta más corta para conectar el Océano Pacífico con el Atlántico. Esto posicionaba a la región en la mira de las grandes potencias mundiales para el comercio de mercancías por las rutas comerciales más importantes principalmente en la cuenca del pacífico. De este modo la construcción de esta nueva ruta se convertiría en el puente comercial del mundo, reduciendo el tiempo y costos de traslado significativamente. Las investigaciones en torno a la importancia de la región Istmeña —la cual se ha caracterizado por ser una zona comercial desde su origen prehispánico— muestran un temprano interés que surge a partir de la llegada de Hernán Cortés. Es durante la época colonial como parte del Marquesado del Valle (1522-1563) que surge la idea de crear una vía transístmica por el Istmo de Tehuantepec con la finalidad de unir los dos océanos, esto significaría el control de las rutas marítimas para los españoles (Reina, 2013).

Es a partir del establecimiento del Marquesado del Valle que empiezan a surgir cambios en la región, ya que como se menciona anteriormente, los españoles no eran los únicos con la mirada puesta en este lugar. En 1808, Humboldt recorre la Nueva España y recomienda la apertura de una vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec. A partir de esta, surgen

muchas otras propuestas seguidas de diversos informes científicos y gubernamentales para determinar la mejor ruta entre los Istmos Centroamericanos —Nicaragua, Panamá y Tehuantepec— (Reina, 1994).

Los intereses por el intercambio comercial de mercancías aumentan a partir de la primera concesión, la cual fue otorgada en 1842 por parte de Antonio López de Santa Anna a José de Garay, sin embargo, solo se realizaron informes de los recorridos y estudios que fueron realizados en la región por el ingeniero italiano Gaetano Moto, pero la primera concesión para construir la vía férrea fracasó (Reina, 1994). Fue gracias a esta primera concesión que salieron a relucir los intereses norteamericanos por la región, ya que vislumbraron el potencial geopolítico y geoestratégico que tendría el Istmo, además que el interés norteamericano por esta surgía también como la necesidad de satisfacer el transporte de personas y mercancías que en ese momento iba dirigido al descubrimiento de oro en California. Así mismo, buscaba sobresalir y vencer a Inglaterra, ganando la ruta más rápida para el comercio mundial y a su vez colonizar, ahorrando hasta 40 días de viaje y de cierto modo la vía le permitía obtener ciertas ventajas de carácter estratégico-militar, así como político.

A pesar de que, fue el interés por conectar de forma más rápida el comercio entre Oriente y Occidente lo que hizo a los países hegemónicos tener en la mira a los Istmos Centroamericanos; este interés ha ido evolucionando de lo comercial, a lo político, territorial y finalmente con una visión estratégica. Desde la visión económica capitalista la tierra y recursos naturales son vías de acumulación económica, en ese proceso están inmersos diversos intereses políticos, económicos, ideológicos y estratégicos por parte de estos países quienes se apropian de territorios mayormente ricos en recursos o geoestratégicamente posicionados con el objetivo de generar mayores riquezas, así como el propio control sobre los demás países, por lo que la expansión territorial en este ámbito juega un papel muy importante. De ahí la importancia en construir una vía transístmica en alguno de los tres istmos centroamericanos, codiciados por las grandes potencias, Estados Unidos e Inglaterra; quienes se disputaban la hegemonía comercial y política del mundo al construir dicha vía. Cualquiera de estos países que tomara el control no solo tendría acceso a la ruta de comercio más importante entre Oriente y Occidente, sino que tendría el derecho de colonizar y extraer los recursos de dicha región.

Al ser un país en desarrollo, muchas veces las estrategias que aplicamos dentro de los planes y programas de desarrollo de las diferentes escalas, los basamos en concepciones que tenemos de los países desarrollados, pues estos juegan cierto papel determinante dentro de la concepción que tenemos del crecimiento económico y desarrollo territorial. Por lo que la posibilidad de desarrollar en nuestro país corredores multimodales que puedan formar parte de la dinámica global, por muy buena opción que parezca, no es algo que nosotros podamos determinar. La lógica estructura es determinada por el contexto global y el nivel de flujos comerciales y la localización de los principales ejes de transporte marítimo internacional, en el que su hinterland tiene la posibilidad de expansión en medida de una mayor integración de los sistemas de transporte multimodal que, no solo están asociados a redes productivas globalizadas, sino que, cuentan con las últimas innovaciones tecnológicas que mejoran constantemente la capacidad y tiempo de traslado de dichas mercancías (Martner y Pérez, 2015).

2.2 EL FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Se pueden distinguir cuatro etapas que reflejan los distintos momentos por los que pasó la tan esperada vía del Ferrocarril de Tehuantepec: el primero abarca de 1842 a 1879, el cual fue un periodo de negociaciones e intentos infructuosos de construcción de la vía interoceánica, uno de los más renombrados es la firma del Tratado de McLane-Ocampo en diciembre de 1859 (también conocido como el Tratado de Tránsito y Comercio), el cual era un documento que concedía a los ciudadanos y bienes de los Estados Unidos un derecho de tránsito a perpetuidad por el Istmo de Tehuantepec —así como también el derecho de paso entre las ciudades de Camargo o Matamoros, por la vía de Monterrey hasta el puerto de Mazatlán, con el fin de interconectar sus puentes terrestres— donde el traslado de mercancías no sería cuestionado por el gobierno Mexicano, permitiendo también la participación del ejército.

El segundo va de 1880 a 1893, en este lapso se inicia la construcción del ferrocarril, con avances irregulares y diversas concesiones; el tercer periodo comprende los años de 1893 a 1899, durante el cual se termina la vía, sin embargo, tiene malas condiciones ya que no cumple con el objetivo para soportar un tráfico intenso de mercancías —durante este periodo corresponde a la administración directa del gobierno mexicano—, y finalmente, la última etapa de 1899 a 1913, la vía queda a cargo de la empresa que había sido la

encargada de construir el sistema de drenaje de la Ciudad de México, S. Pearson and Son Limited (Rojas,2004).

Diversas concesiones se otorgaron para el derecho exclusivo de abrir una ruta transístmica, derechos de transporte e ingresos derivados del tránsito de mercancías, así como la propiedad de terrenos baldíos a lo largo de la línea de comunicación y el derecho de colonizar una franja de costa a costa eran algunas de las ventajas más significativas que representaba la construcción de esta vía ferroviaria. La apertura de esta nueva ruta comercial se había vuelto una cuestión de suma importancia para el tráfico de mercancías, puesto que se requería reducir el tiempo de traslado para proseguir con la política expansionista hacia Centroamérica, así mismo, el corredor interoceánico acortaría las distancias de las rutas comerciales, evitando dar la vuelta a todo Sudamérica y su consecuente paso por Cabo de Hornos o el Estrecho de Magallanes, como se había hecho hasta mediados del siglo pasado. Gracias al interés de las potencias y los estudios e informes realizados para determinar la mejor ruta comercial entre los denominados Istmos Centroamericanos, fue uno de los reportes oficiales creado en 1871 por el capitán Shufeldt —de la Marina de Estados Unidos—, el que llamó la atención sobre las ventajas que representaba la construcción de la vía interoceánica por Tehuantepec. El argumento que determinaba a este como la mejor opción, giraba en torno a que era en esta región la que se catalogaba como la distancia más corta para unir los puertos de la costa del Atlántico con los de la costa del Pacífico (Reina,1994).

Y es que, el proyecto de una vía interoceánica en Tehuantepec resultaba para algunos incluso más atractiva que el Canal de Suez, pues comparado con el Istmo, las distancias que “acortaba” el Canal eran insignificantes con las que reducía el proyecto de una vía férrea por Tehuantepec. Además de las ventajas en tiempo, el proyecto del ferrocarril se podría construir a la mitad del costo de un canal y en la mitad del tiempo. Por este motivo el Istmo continuó posicionándose como la primera opción entre los Istmos Centroamericanos para la creación de la nueva ruta al comercio internacional, bajo la mirada de los mismos intereses: los gobiernos estadounidenses y británicos; los empresarios con intereses en la extracción y explotación de los recursos de la región; los mexicanos de alto rango con intereses comerciales. Ciertamente algo a tomar en cuenta para que fuera esta la ruta a elegir, y como uno de sus principales atractivos y motivos para la puesta en marcha de esta obra fueron las ganancias que se proyectaban por vía del comercio internacional y por supuesto su estratégica posición geopolítica (Reina, 2013).

La construcción del ferrocarril en la vía interoceánica no solo lograría la unión de los puertos en Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca; sino también al principal puerto en Veracruz y esta con el litoral de Tabasco hasta Mérida. Formando un complejo sistema de intercomunicación y transporte, cuyas consecuencias (impactos ecológicos y la calidad de vida de la población) eran justificados por criterios de expansión industrial —tal como sucede actualmente con el PDIT, donde el gobierno asegura que el interés principal es el de mejorar el bienestar y calidad de vida de una región ancestralmente pobre— (Toledo, A., citado en López, 2016).

Sin embargo, no es sino hasta el último cuarto del siglo XIX cuando se puede ver reflejado el proyecto de comunicación entre los dos océanos, siempre anteponiendo la neutralidad del puente comercial, la participación económica del gobierno mexicano y las decisiones en la empresa y, sobre todo, la conservación de la soberanía del territorio. En esta época México comenzaba a expandir su economía por medio de diversas rutas que le permitían movilizar mercancía por toda la república, lo cual le permitía mantener el control sobre la posible ruta transístmica.

Retomando lo dicho anteriormente, el primer acercamiento para la construcción de una vía inicia en 1878 cuando una compañía estadounidense propone hacerse cargo de la empresa de construcción del ferrocarril. Por lo que de 1880 a 1882 se colocan los primeros 35 de los 63km que se tenían acordados en un inicio. Años más tarde la concesión fue otorgada a otra empresa quien construye 73km más de vía; para 1888 se habían alcanzado los 108km, sin embargo, tampoco se terminó. Habrían sido cuatro empresas (tres americanas y una mexicana) quienes intentaran terminar la vía transístmica de 1880 a 1893. Cuando finalmente se inaugura en septiembre de 1894, la administración se percató que la línea realmente no cumplía con las características necesarias para el tráfico interoceánico de puerto a puerto, así como la infraestructura portuaria necesaria para recibir barcos de gran tonelaje.

En 1899, Porfirio Díaz otorga la concesión de la vía a la empresa norteamericana S. Pearson & Son Ltd. El contrato incluía la construcción de los puertos, la renovación de las vías férreas, el tendido de telégrafo y el mantenimiento y administración con la intervención del gobierno mexicano (Reina, 2013). Además de la construcción de los puertos, en Salina Cruz se planteó un nuevo proyecto urbanístico. La nueva ciudad fue reubicada en terrenos

más elevados y alejados de la playa siguiendo cánones ingleses de la época (Cervantes, 1994). La construcción del ferrocarril contribuyó asimismo al establecimiento de pequeños asentamientos a lo largo de la vía. Los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca, se convirtieron en polos de atracción de fuertes contingentes de población de diversos puntos, sin contar el incremento poblacional extranjero tanto de profesionistas y técnicos como de trabajadores no especializados.

En enero de 1907 fue inaugurado el Ferrocarril de Tehuantepec, con una longitud de 310km, los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, y depósitos de petróleo a lo largo de la vía. Este nuevo transporte de mercancías se inauguró con una carga de 11,500 toneladas de azúcar procedentes de Hawai que llegaron a Salina Cruz, por la compañía naviera más importante de la época Hawaiian Steamship Co. en la ruta Hawai-Nueva York (Cervantes, 1994). Durante los primeros cinco años la carga interoceánica fue en aumento, transportando mayormente mercancía extranjera que local, corrían diariamente media docena de trenes en ambas direcciones. Así mismo con la creación de esta nueva ruta se consideraba la contratación de un amplio sector de la población para los trabajos de construcción, administración y mantenimiento. Los estudios previos habían determinado la presencia de una abundante mano de obra —lo que fue considerado como uno de los mejores argumentos para elegir Tehuantepec para la construcción de la vía transístmica—. Sin embargo, la escasez de la mano de obra fue uno de los principales problemas, por lo que las medidas para resolverlo consistieron en contratar trabajadores de origen chino y japonés —lo que a su vez garantizaba la participación en el intercambio comercial de variados productos entre ambos países—. Este vínculo derivado de la construcción del ferrocarril no sólo dinamizó la economía regional, sino también la circulación y el intercambio de mercancías, los flujos migratorios y la adopción de elementos provenientes de otras culturas. Sin embargo, al retirarse la compañía de navegación estadounidense y a la apertura del Canal de Panamá en 1914 la carga se reduce una tercera parte, y al año siguiente bajó hasta un 77% lo que causó su cierre.

Sin embargo, las consecuencias de su implementación, es decir, las grandes obras de infraestructura (la construcción de la red ferroviaria y carretera junto con el desarrollo portuario), significaron el deterioro ambiental de la macrorregión, así como un conflicto para la población indígena; ya que los proyectos que se refugiaron bajo el discurso de “modernización” para incentivar el desarrollo, únicamente buscaban aprovechar el enorme

potencial de las riquezas naturales y energéticas del sureste. Por lo que más tarde y sin quitar el dedo del renglón, surgieron diversos proyectos en función de política hidroeléctrica y producción de hidrocarburos.

Dado el declive de la vía interoceánica, el impacto fue diferente para los estados que conforman el Istmo; por un lado Veracruz volvió a experimentar un auge económico debido a la industria petrolera, en cuanto a Oaxaca, vivió un estancamiento económico a partir de 1929, particularmente en Salina Cruz donde la actividad en el puerto disminuyó debido a la crisis en el transporte de mercancías de la ruta transístmica, así como el azolvamiento del puerto que impedía el atraque de barcos por lo que finalmente cerró sus operaciones. Como consecuencia de estos hechos se produjo una desocupación masiva de la mano de obra, lo que causaría flujos migratorios principalmente hacia Veracruz gracias al crecimiento de la industria petrolera¹⁰ (López, 2016).

2.3 PROYECTOS ANTIGUOS, UN NUEVO NOMBRE

Durante las décadas de los veinte y los treinta, el Ferrocarril de Tehuantepec se convirtió en una paradoja. A finales del siglo XIX, se convierte en una realidad y, al transcurrir la segunda mitad del siglo XX y lo que va de este siglo XXI, los gobiernos de México han puesto sus esfuerzos por reactivar y mejorar el equipamiento y movimiento tanto de los dos puertos, así como del ferrocarril. La tan anhelada interconexión de los océanos ha usado muchos nombres para una misma propuesta, pues más allá de como lo han manejado, la esencia del proyecto es la misma, sin embargo, las intenciones siempre se han topado con que las líneas de acción no eran las más eficientes y no representaban una alternativa al Canal de Panamá, así mismo las dificultades presupuestales y de infraestructura son algunas de las razones que redujeron su viabilidad (López, 2016). Las políticas de modernización implementadas en el sureste del país han sido conocidas por constantes fracasos, empero, los planes de modernización económica no se han detenido, tal como los demuestra la continua propuesta de megaproyectos que han buscado fomentar la generación de energía eléctrica principalmente —a pesar de que se han propuesto diversos programas como el desarrollo de la agricultura comercial y la ganadería extensiva; que crearon nuevas problemáticas— (López, 2016). Si bien en esa coyuntura no se han encontrado las

10 A raíz de la expropiación petrolera durante el mandato de Lázaro Cárdenas (1934-1940), ocasionó un impulso desarrollista gracias a su política energética, la cual se entraba en la parte norte del Istmo. Dicha acción fungiría como un momento clave en el arranque de la industrialización del Istmo lo que finalmente llamaría la atención de aquellos que buscaban invertir en la concesión de la región.

condiciones adecuadas, nacionales y, sobre todo, internacionales para su implementación, los precedentes de los proyectos antiguos que abordaremos a continuación sirven de base para la actual propuesta.

2.3.1 PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

De acuerdo con Palacios (1989), México se ha caracterizado por ser un caso típico de desarrollo desigual. Lo anterior, debido al nivel de ingreso y las condiciones de vida de la población —que presenta marcadas diferencias a lo largo del territorio nacional—. La concentración territorial, principalmente dada en los estados fronterizos del norte, así como en la ciudad de México y su región inmediata; son las beneficiarias del mayor dote en cuanto a infraestructura y servicios, puesto que en ellas se localiza un mayor porcentaje de población, actividades económicas, funciones públicas y administrativas, servicios públicos, equipamiento, etc. Esto como resultado de un largo período de acelerado y sostenido crecimiento económico, implementado en los años cuarenta, debido a la búsqueda de una rápida industrialización vía sustitución de importaciones. A partir de ello, han existido diversas propuestas públicas por diversos gobiernos para darle “solución” a este crecimiento desigual. Sin embargo, no es sino hasta la década de los setenta que se instituye una política regional de alcance nacional.

En uno de los muchos intentos por equilibrar la balanza que se inclina a una marcada desigualdad; la descentralización ha tomado un papel importante, considerándola como la única solución ante la problemática que enfrentamos. En función de ello, el desarrollo de regiones fuera del Valle de México se convirtió en un ideal nacional para el progreso económico, sobre todo de aquellas regiones en decadencia. Si bien se han intentado diversas formas de emprender esta propuesta, es a partir de la década de los setenta¹¹ —específicamente en las administraciones de Echeverría y López Portillo— donde se instituye formalmente una política regional de alcance nacional dirigida a reorientar los patrones geográficos del desarrollo en el país. Como uno de los elementos centrales de esta política (particularmente en la administración de Echeverría) se conforma una nueva política industrial que incorpora criterios geográficos para guiar este nuevo proceso de industrialización, apoyado de la promesa de otorgar incentivos al capital con el fin de inducir la localización de actividades en regiones periféricas; este nuevo esquema de incentivos vino

11 Me refiero a la década de los setenta ya que, pese a que la teoría de los polos de desarrollo fue creada en 1955; su influencia en América Latina se vislumbraría hasta esta época.

a reemplazar la antigua Ley de Industrias Nuevas y Necesarias a través de diversos programas y decretos con el fin de identificar y fortalecer nuevos “polos de desarrollo” con el fin de fomentar la integración de estas áreas al resto de la economía nacional.

Hasta mediados de la década de los cuarenta, la descentralización y el desarrollo regional en México fueron promovidos principalmente por diversos programas de colonización con el fin de desarrollar la agricultura para exportación y promover el poblamiento en regiones fuera de la mesa central —prácticamente deshabitadas—. Sin embargo, y a pesar de los diversos esfuerzos realizados para el asentamiento de nuevas industrias en las regiones vírgenes, varias de las principales medidas adoptadas para este fin fueron implementadas a regiones preferenciales para el desarrollo con el propósito de incentivar la industrialización sustitutiva de importaciones suministrando materias primas y energía eléctrica. A pesar de las creencias ideológicas que indicaban que la industria simbolizaba la panacea que equilibraría la balanza en el país, los esquemas de política industrial implementados a nivel nacional estimularon una indiscriminada industrialización que no contempló las consecuencias territoriales.

Creado principalmente en un esquema de incentivos fiscales con el objetivo de fomentar el desarrollo de esta región y “hacer un mejor uso” de sus abundantes recursos naturales, e incluyendo al turismo como una actividad prioritaria. El programa fue gestionado por una comisión, la cual desapareció en 1977 junto con el proyecto. Pues a pesar de conocer la importancia estratégica que esta región simbolizaba para el traslado y manejo de mercancías, el costo por implementar la infraestructura productiva requerida era muy alto. En cambio, otro ambicioso proyecto con los mismos intereses que si fue implementado (con mucho éxito) en la administración de Echeverría, fue el “Complejo Siderúrgico Lázaro Cárdenas-Las Truchas”, el cual cumplía con el propósito establecido por la administración, de convertirse en un dinámico polo de crecimiento, por medio de la construcción de una planta siderúrgica y el desarrollo de una nueva ciudad, este sería el perfecto ejemplo de lo que se buscaba implementar con el nuevo esquema de incentivos. Satisfacer la demanda nacional de acero y promover la integración territorial y desarrollo de la región próxima.

2.3.2 PLAN ALFA-OMEGA

Siguiendo con el esquema de incentivos con el fin de promover la descentralización y el desarrollo regional, el gobierno de López Portillo puso especial atención a la asignación de

gasto público, pues lo consideraba como de los mejores instrumentos para reorientar el proceso de desarrollo económico y social a las áreas más atrasadas del país para asistir a los grupos socialmente marginados. Esto se llevó a cabo por medio de diversas medidas en torno a la modernización y promoción del desarrollo rural, programas de asistencia directa a las áreas más atrasadas y la descentralización territorial de las actividades económicas (Palacios, 1989); por lo que la modernización y provisión de infraestructura necesaria —para crear condiciones atractivas para obtener inversiones privadas— resultaba fundamental para cumplir con este proceso.

El Plan Alfa-Omega es propuesto en 1981 durante el gobierno de José López-Portillo y retomado con Miguel de la Madrid —quien intervendría en la región, no con la continuación de desarrollo de este megaproyecto, sino con infraestructura productiva en la creación de un oleoducto en Nueva Teapa-Salina Cruz—; el objetivo del plan era impulsar en México un sistema de transporte de contenedores de carga transístmico. Sin embargo, los planes se limitaron a la realización de algunas obras en el puerto de Salina Cruz, como la construcción de muelles, la terminal de contenedores y el oleoducto de 48 pulgadas de Nuevo Teapa a Salina Cruz, con capital japonés.

Es durante este último sexenio con el presidente Miguel de la Madrid que inicia (a partir de 1985) el proceso de desregulación y apertura comercial. Un año más tarde se formaliza la inserción de México al comercio mundial en condiciones de competencia internacional, con el ingreso al GATT¹² —antecedente de la actual Organización Mundial de Comercio—, con el fin de diversificar los mercados para los exportadores mexicanos y de esta manera reducir la dependencia hacia Estados Unidos (Pineda, 2000).

Este proceso pretendía, además de competir por los mercados mundiales, atraer inversión extranjera con el fin de completar la reorientación del modelo económico, lo cual implicó una serie de privatizaciones en amplios sectores de la economía nacional. Aunado al nuevo modelo económico, en el contexto internacional y como parteaguas en la historia del presente siglo, el fin de la denominada guerra fría trae consigo un gran impacto para la correlación de fuerzas económicas en el mundo, indudablemente estos cambios inciden en el reacomodo de fuerzas para reconfigurar un nuevo orden mundial. Por lo que ahora el libre mercado es visto como la única vía para alcanzar el desarrollo económico a nivel mundial.

12 Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)

Durante este periodo, en México rige el presidente Carlos Salinas de Gortari, quien en esta recomposición del orden mundial no retoma el proyecto de la vía interoceánica, sin embargo, es gracias a su mandato que se cimentan las bases para que los inversionistas extranjeros cuenten con el 100% de propiedad en actividades económicas y de esta forma sea atractivo para ellos la realización de proyectos en México.

2.3.3 PROGRAMA INTEGRAL DE DESARROLLO ECONÓMICO PARA EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Para 1994, durante el gobierno de Ernesto Zedillo, se propone el Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec. La intención Zedillista de implementar un Megaproyecto en el Istmo surge a partir de la existencia de un estudio-proyecto denominado “Consultoría Maestra para el Desarrollo Integral del Istmo” mediante el cual se plantea abrir “el Istmo al Capital extranjero”. El objetivo de este es el de incorporar la región al comercio mundial. Es por medio de dicha Consultoría, que se describen y analizan 146 proyectos conformados en una sola fase, los cuales se basan en concretar acciones que impulsen y aprovechen el posicionamiento del Istmo ante el mercado mundial como una alternativa y no competitiva con el Canal de Panamá. Dicho programa establecía la construcción de una autopista de 411 kilómetros; dos unidades generadoras de energía eléctrica y la privatización del corredor transístmico ferroviario. Asimismo, el establecimiento de plantas relacionadas con la industria silvícola, a través de la explotación de maderas — como se había hecho anteriormente durante el Porfiriato—. En la primera y única etapa de instrumentación del programa (1997-2000), se pretendía impulsar los 146 proyectos “detonadores”, entre ellos 80 de tipo productivo y 65 que serían obras de infraestructura (García, 2021).

Así como la creación de la consultoría que se encargaría de gestionar el megaproyecto, fue creada a finales de 1994 como parte de una reestructuración del esquema programático y presupuestal de la zona; la Reforma Portuaria Gerencial, bajo la figura de una Administración Portuaria Integral (API), encargada de garantizar la adecuada gestión operativa, financiera, comercial, medio ambiental y en materia de seguridad en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz (auditoría,2019).

Este proyecto era un tanto ambicioso que representaba una acción prioritaria para el desarrollo de la industria, se encontró con el grave problema de la falta de infraestructura adecuada, así como la falta de inversión. Por lo que, en 1995 se crean paquetes de

privatización de la infraestructura nacional, lo que constituía la creación de diversos polos de desarrollo regional que incluirían transporte multimodal que podría formar circuitos económicos conectados al flujo creciente de grandes volúmenes de productos y personas, orientados hacia los grandes mercados de exportación. A pesar de que esta idea complementaba perfectamente con la construcción y modernización de la vía interoceánica, fue desechada por ser un proyecto altamente atentatorio para la integridad del territorio, pues la concesión con el 100% de inversión extranjera otorgaba la construcción y el derecho a ciertos tramos a los lados de la vía, así como un plazo de 50 años a las compañías operadoras (Pineda, 2000). Y con el fin de sustituir el régimen de participación exclusiva del Estado en la prestación del servicio ferroviario por otro que permitiera la participación del sector privado, fue reformado el párrafo cuarto del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con la finalidad de atraer inversión en mantenimiento, ampliación y remodelación de este medio (auditoría, 2019).

2.3.4 PLAN PUEBLA-PANAMÁ

A la llegada de un nuevo mandato en el año 2000 con Vicente Fox en la gobernatura, se retoma el discurso de la importancia de la intervención estatal en el desarrollo de esta región, por lo que se retoma el proyecto de interconexión interoceánica. Reorganizado bajo el nombre de “Plan Puebla-Panamá”, el programa resurge con el fin de enfrentar la dispersión poblacional, la carencia de servicios, la deforestación, la contaminación de suelos, cuerpos de agua y mares, y la degradación de ecosistemas costeros (Torres Fragoso, 2022).

Tomando como ventaja la confusión de la opinión publicada generada por el fin del mandato del Partido Revolucionario Institucional (PRI); y con el fin de hacer uso del territorio nacional para satisfacer demandas neoliberales, manteniendo como prioridad las necesidades comerciales e industriales impuestas por la globalización a las empresas nacionales y transnacionales. Dicho plan buscaba integrar completamente a la Región Sur Sureste de México y el Istmo Centroamericano en la dinámica del neoliberalismo. El objetivo de esta unión yacía en el aprovechamiento de los recursos naturales y energéticos de Tehuantepec, así como la mano de obra barata de la región. La construcción de un puente entre América del Norte y América del Sur para facilitar la creación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), era la estrategia perfecta para que Estados Unidos pudiera continuar con el expansionismo estatal (Sandoval, 2002). Este megaproyecto se podría considerar como la suma del Plan Alfa-Omega como en el Megaproyecto del Istmo, la

novedad fue contemplar a Mesoamérica, uniendo nueve estados del sureste del país (Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Oaxaca y Chiapas) con seis naciones de Centroamérica (Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá) (Barreda, 2005).

Con un enorme proyecto para la construcción de represas, desarrollo de proyectos hidroeléctricos y el aprovechamiento de los recursos naturales, se pensaba desplazar a diversas comunidades para concentrarlas en zonas más “adecuadas” y a su vez aprovecharlas como mano de obra barata en la industria. Así mismo, el Plan Puebla Panamá estaba definido para ser un mecanismo que controlara y regulara los flujos migratorios laborales, evitando su paso por México hacia Estados Unidos (Sandoval, 2001). El eje del plan era la modernización, por licitación del ferrocarril y las dos terminales portuarias en unión con la construcción carretera de rápida cuota y equipamiento urbano. Sobre este eje se identifican un total de 125 proyectos: 20% urbanos; 18.4% petróleos y petroquímicos; 6.4% forestales; 5.6% carreteras; 4.8% minería; 4.8% agroindustriales; y 3.2% turismo. Además de la vía férrea y la autopista, a lo largo del eje interoceánico se proyecta la instalación de un corredor industrial de maquiladores. Para este proyecto, la modernización y ampliación de los puertos era de suma importancia debido a la relevancia nacional para la explotación petrolera.

El Plan Puebla Panamá pretendía “reestablecer” el ordenamiento general del territorio, alrededor de los proyectos de desarrollo detonadores, por lo que se preveía proceder a la reubicación de poblados y parte de las ciudades que permitan el paso de la autopista, el tren y las industrias, además de un aeropuerto en Ixtepec. Asimismo, la importancia de conectar la cuenca del pacífico con los puentes terrestres al este de Estados Unidos —debido a que es en esta zona donde posé un mayor porcentaje de concentración económica (80%)—, por medio de un sistema multimodal más rápido y eficaz debido al uso de contenedores marítimos —los cuales se consideraban la nueva infraestructura técnica y nuevo patrón de automatización industrial, como parte de un enorme sistema robotizado mundial—. Otra de las similitudes del Plan Puebla Panamá con el Megaproyecto planteado por Zedillo, era el interés por desarrollar la carretera interoceánica, así como las cadenas productivas del complejo petroquímico de la región, el cual es considerado el más importante a América Latina. Sin embargo, la ambición del enorme plan tendría más ejes, tal como la inclusión del proyecto del Banco Mundial y su red de organizaciones ambientalistas trasnacionales,

diseñado como una excusa para apropiarse de las riquezas biológicas de la Región Sur Sureste, el denominado “Corredor Biológico Mesoamericano”, incluía las áreas naturales protegidas (ANP) de Quintana Roo, Campeche, Yucatán, Tabasco y Chiapas, intercalándolas con plantaciones diseñadas para la obtención de productos industriales, alimentarios o medicinales para el mercado. A pesar de enfocarse en programas geopolíticos con el fin de fortalecer la hegemonía económica y política estadounidense, el gobierno tenía en la mira el aprovechamiento de dichos procesos, buscando insertar a las empresas mexicanas en los programas estratégicos; particularmente en los dedicados a la biotecnología y agroforestería, aprovechando el régimen de propiedad y uso de suelo para desarrollo (Barreda, 2005).

A pesar de que incluía objetivos relacionados con la población y el medio ambiente; las estrategias nuevamente se centraban en la mejora de infraestructura física (carreteras, vías férreas, puertos y aeropuertos), sin considerar realmente el concepto de interconexión y, en consecuencia, sin prever la articulación lo que ocasionaba que fueran estrategias aisladas, lo que ocasionó el poco interés de los involucrados, así como de las empresas privadas para financiar el proyecto. Aunado a ello, la resistencia de los países andinos y del sureste que se oponían a la implementación de este megaproyecto buscando proteger su territorio y culturas.

2.3.5 SISTEMA LOGÍSTICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Para el año 2007, durante el mandato de Felipe Calderón resurge el proyecto que conectaría los dos océanos, denominado “Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec”, que buscaba, nuevamente, la creación de un corredor multimodal complementario mediante la modernización de la infraestructura carretera, ferroviaria y portuaria de la zona. Además de una zona que permitiera el desarrollo de un polo de desarrollo industrial, donde las empresas se vieran beneficiadas con exenciones de impuestos y cuotas compensatorias para el comercio exterior (Martner, 2012). La Secretaría de Comunicaciones y Transportes diseñó en Plan Maestro de Desarrollo de Corredores Multimodales de México en 2010, dentro del cual el Istmo destacaba como prioritario; sin embargo, este no consideraba fortalecer las economías a escala, ni acuerdos internacionales para la movilización de contenedores marítimos.

2.3.6 PLAN ISTMO PUERTA DE AMÉRICA Y ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES

En 2013 durante el mandato de Enrique Peña Nieto, se presenta el mismo proyecto con el nombre de Plan Istmo Puerta de América, el cual pretendía desarrollar un corredor logístico industrial y turístico entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, sin embargo, dicho proyecto contaría con una estrategia que lo diferenciaría de los demás, proporcionándole una ventaja para la atracción de inversión extranjera directa. Las Zonas Económicas Especiales. En el año 2016 con el fin de complementar e incentivar el desarrollo del “nuevo proyecto” con el decreto de la Cámara de Diputados, se promulga la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales (ZEE), que permite la creación de Zonas Económicas Especiales (ZEE) con las que se buscaba cerrar las brechas regionales creando nuevos polos de desarrollo industrial para atraer la inversión nacional y extranjera, y que detonaran el empleo de calidad. De acuerdo con la Ley General de Zonas Económicas Especiales, estas tienen la finalidad de “impulsar el crecimiento económico sostenible que, entre otros fines, reduzca la pobreza, permita la provisión de servicios básicos y expanda las oportunidades para vidas saludables y productivas en las regiones del país que tengan mayores rezagos en desarrollo social, a través del fomento de la inversión, la productividad, la competitividad, el empleo y una mejor distribución del ingreso en la población”¹³.

En 2017 son publicadas las declaratorias de las ZEE de Coatzacoalcos y Salina Cruz; pues se planteaban el desarrollo en específico de cuatro zonas portuarias: Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Puerto Chiapas en el Pacífico Mexicano y Coatzacoalcos en el Golfo de México. Con el objetivo de “cerrar las brechas regionales de desigualdad entre el norte y sur del país”, la creación de polos de desarrollo en estos espacios estratégicos con ventajas en recursos naturales y cierta logística para democratizar la productividad de la zona. Estas nuevas y denominadas ZEE en conjunto con el nuevo programa Puerta de América, eran reconocidas como la panacea para el capital privado, pues este nuevo modelo contribuiría a fomentar la inversión privada, particularmente la inversión extranjera directa por medio de la aplicación de incentivos tales como, beneficios fiscales directos, tanto a la inversión como al empleo; régimen aduanero especial; facilidades adicionales para el comercio exterior; marco regulatorio que agilice la apertura de empresas; infraestructura suficiente y competitiva que asegure el abasto de energía y conectividad logística con el resto del país y mercados internacionales; financiamiento especial por medio de la banca de desarrollo; apoyo para

13 Art. 1 párrafo primero de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales

capacitación laboral y los procesos de innovación tecnológica y moderna planeación urbana y desarrollo ordenado de vivienda en el área de influencia (auditoría, 2019). Sin embargo, la falta de infraestructura y problemas socioeconómicos de la región nuevamente se interponían en estos grandes planes.

2.4 EL PROGRAMA DE DESARROLLO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC ¿SERÁ LA PANACEA IMPLEMENTADA POR LA 4T?

A pesar de los diversos intentos por “modernizar” el Istmo a través del mismo discurso de generar un desarrollo económico para una región en decadencia, las acciones implementadas por los diversos gobiernos han sido infructíferas. A raíz de esto surge una interrogante ¿Qué haría que la implementación de este proyecto bajo la guía de la 4T sea viable?

Si bien, considero que cada uno de estos proyectos reciclados ha aportado algo para que en esta gobernatura existan de alguna manera mejores condiciones de avance, la creación y propuesta de este proyecto se sigue basando en una teoría propuesta en los años 50, bajo un enfoque Keynesiano que, a pesar de realizar una crítica al modelo neoliberal, parece insertarse en él. Dictada para formar parte dentro de una perspectiva global, se busca el desarrollo regional con el fin de generar ciertos nodos de comunicación, que pese al discurso planteado como una solución de desarrollo —que pareciera más un sinónimo de industrialización—, podría generar la homogeneización y con ello, la desaparición de las regiones.



CAPÍTULO 3

**EL PROGRAMA DE DESARROLLO DEL ISTMO DE
TEHUANTEPEC, MODERNIZACIÓN E
INDUSTRIALIZACIÓN DEL SUELO ISTMEÑO**

CAPÍTULO 3

PROGRAMA DE DESARROLLO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, MODERNIZACIÓN E

INDUSTRIALIZACIÓN DEL SUELO ISTMEÑO

3.1 MODERNIZAR EL ISTMO UN PROYECTO DE LA 4T

La llegada de la denominada Cuarta Transformación (4T) dirigida bajo el gobierno de Andrés Manuel López Obrador (AMLO); ha sido tomada por muchos como un símbolo de promesa al cambio dentro del proyecto de gobierno planteado en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024. Por medio del cual se pretende *“edificar lo que sigue tras la bancarrota neoliberal”*, a través de la gestión de un sistema de planeación democrática donde la opinión de cada uno de los habitantes sea tomada en cuenta para el desarrollo nacional.

Aprobado por la Cámara de Diputados el 27 de junio del 2019, el PND 2019-2024, busca devolver al Estado el lugar que ocupaba en la década de los cuarenta dentro del llamado “desarrollo estabilizador”, el cual se caracterizaba por la fuerte presencia del sector público en la economía. Para construir una propuesta posneoliberal¹⁴, se propone la construcción de un modelo viable para el desarrollo económico y ordenamiento político, donde *“la modernidad puede ser forjada desde abajo y sin excluir a nadie”*. La propuesta para cumplir con ese objetivo surge desde un enfoque Keynesiano —donde la intervención del Estado es fundamental para solucionar cualquier crisis por medio de una política económica que se basa en el aumento del gasto público (principalmente en grandes proyectos de infraestructura) para estimular la demanda agregada, incrementando la inversión, el empleo y la producción—, y se centra en la construcción e implementación de infraestructura productiva que, apoyada en políticas de fomento a la industrialización¹⁵ (en sus modalidades privada y público-privada), el actual gobierno pretende recuperar la antigua gloria del Estado de Bienestar.

14 Puesto que se consideran a sí mismos como el cambio de paradigma que el país necesita, sin embargo, a lo largo del capítulo el lector será capaz de identificar las similitudes y/o diferencias que plantea el presente gobierno en contraparte con los que este denomina como oligárquicos.

15 En palabras del gobierno, a través de lo mencionado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024; esta estrategia tenía como correlato el fortalecimiento de las condiciones y prestaciones laborales, los mecanismos de redistribución y movilidad social y el apoyo simultáneo a la producción agrícola y al abasto popular en las ciudades.

Dada la creencia de que “la industrialización llega a ser sinónimo de salud, desarrollo económico, liderazgo tecnológico, poder político y dominio internacional”, el concepto de desarrollo bajo el que opera el presente gobierno de AMLO es básicamente un sinónimo de industrialización; por lo que es tomada como el principal motor del crecimiento y desarrollo (García, 2021).

Reforzada bajo la teoría de los polos de desarrollo de François Perroux en 1955, la cual surge como una crítica a la teoría económica del equilibrio; la 4T la implementa bajo el argumento de que la industrialización es necesaria para generar un crecimiento económico que conduzca a un desarrollo sostenido en la región. Sin embargo, esta teoría ha sido acusada de cierta falta de precisión conceptual, por lo que la aplicación del concepto mismo de Polos de Desarrollo ha llegado a ser “vulgarizada” al aplicarlo básicamente en cualquier plan de desarrollo como si por arte de magia alguno de estos fuera a funcionar (González, 2008).

Algunos autores como Coraggio (1972), han definido esta teoría como una simple idea neocolonial para imponer modelos que beneficien a las naciones centrales. Tomando como excusa la polarización regional para difundir innovaciones tecnológicas en el territorio esperando que la modernización que su implementación requiere pueda sacar de la decadencia a regiones atrasadas.

Varias interrogantes surgen a partir de dicha afirmación; se podría asumir que el cambio en el giro ideológico implementado por la 4T tendría que ver con el entorno global al que nos enfrentamos hoy en día y del que busca ser parte activa, puesto que, si analizamos la perspectiva completa dentro de la logística global de manejo de mercancías, con base en los megaproyectos denominados como prioritarios dentro del mismo documento de la nación, se podría especular que la visión prospectiva es formar parte fundamental de los principales bloques hegemónicos en el manejo y traslado de mercancías. Así mismo, esta lógica va totalmente ligada con la teoría de los polos, esperando que una industria motriz con ciertas condiciones para su funcionamiento pueda ser el anzuelo que llame a los principales países (poseedores de los principales bloques industriales) a mirar al Istmo.

Sin embargo, y con referencia a lo abordado en el capítulo anterior, sobre los proyectos antiguos —donde hemos podido apreciar que una de las principales razones para modernizar la infraestructura de transporte en el Istmo, surge con este mismo fin de atraer

capital extranjero para el desarrollo de la región, explotando los diversos recursos naturales (siendo de mayor interés los energéticos) que esta posee—, me parece importante rescatar que este mismo discurso se vivió en la década de los setenta; particularmente en el año 1976 a la llegada del presidente López Portillo después de una importante crisis financiera, donde posterior a la creación de la primera política regional con alcance nacional, las metas se enfocaron a la colonización y lo que pretendía ser una descentralización de la Zona Metropolitana del Valle de México, pero que resultó en la densificación de las ya consolidadas zonas industriales más importante (Frontera Norte y Zona centro del país¹⁶). Aunque la aplicación de dichas políticas fue, nuevamente, una consecuencia de la llegada de los diversos artículos que trajeron la teoría de Perroux a América Latina.

Las interrogantes que surgen son ¿qué caracteriza a este megaproyecto de los que le anteceden? ¿es realmente este proyecto la panacea que salvará a una región en decadencia o es solamente una demagogia? Y ¿quiénes son los beneficiarios de la implementación del megaproyecto que resurge cada sexenio a partir de 1970?

A pesar de que uno de sus objetivos es construir un nuevo pacto social capaz de “contener y remontar el desequilibrio” al que ha sido conducido el país —particularmente, posterior a la implementación del modelo neoliberal en la década de los ochenta—, la 4T plantea una “nueva ruta” donde el crecimiento económico y el incremento de la productividad y competitividad, para ellos son sinónimos de un bienestar general de la población —es importante resaltar que, desde su campaña electoral la 4T ha manejado el concepto de “bienestar” reiteradamente y muchas de ellas, de la mano del concepto de “desarrollo” sin haber planteado una definición con la cual se pueda avalar la claridad de los mismos—. Con el fin de lograr el objetivo de incrementar el “bienestar general de la población” y cumplir en la construcción de una propuesta posneoliberal, el PND se rige bajo doce principios rectores, sin embargo, y para fines de este análisis se abordarán únicamente cuatro¹⁷.

PRINCIPIO RECTOR	OBJETIVO POR CUMPLIR
<i>Economía para el bienestar</i>	Generar bienestar para la población por medio de la creación de empleos, fortalecimiento del mercado interno, impulso al agro, investigación, ciencia y educación.

16 Posicionadas así gracias a su cercanía con Estados Unidos y su capacidad como centro de gestión, respectivamente.

17 La razón de utilizar estos cuatro principios rectores es debido a que son mencionados en el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec como parte de este.

<i>El mercado no sustituye al Estado</i>	Recuperar la fortaleza del Estado como garante de la soberanía, la estabilidad y el estado de derecho, como árbitro de los conflictos y generador de políticas públicas coherentes y, como articulador de los propósitos nacionales.
<i>Por el bien de todos, primero los pobres</i>	Separar el poder político del poder económico.
<i>No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera</i>	Respetar a los pueblos originarios, sus usos y costumbres, así como su derecho a la autodeterminación y la preservación de sus territorios. Respalda un modelo de desarrollo respetuoso de los habitantes y del hábitat, equitativo, orientado a subsanar y no agudizar las desigualdades, defensor de la diversidad cultural y del ambiente natural, sensible a las modalidades y singularidades económicas regionales y locales y la consciente de las necesidades de los habitantes futuros del país, a quien no podemos heredar un territorio en ruinas.

Tabla 1, elaboración propia con base en la información del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.

Regido por esos cuatro principios rectores y bajo la promesa de un gobierno “justo e igualitario que antepone las necesidades de sus habitantes sobre cualquier cosa”; la 4T ambiciona la creación de un “nuevo modelo” de desarrollo que pueda fortalecer el mercado interno, donde el Estado recupere su antigua fortaleza como garante de la soberanía a través de la creación de políticas públicas congruentes con los propósitos nacionales.

Sin embargo, para cumplir con esta nueva promesa de cambio el Plan Nacional de Desarrollo, ha posicionado como sus principales programas y proyectos, aquellos dirigidos a la modernización y creación de infraestructura que permita potencializar al país con los medios requeridos dentro de la movilización de mercancías en los principales mercados comerciales —acción basada en la teoría keynesiana—. La relevancia de poder formar parte dentro de las principales rutas comerciales surge a partir del proceso de apertura comercial que dio inicio en las últimas décadas del siglo XX. La conformación de una red global de transporte multimodal surge a partir de la adaptación para las nuevas formas de producción en donde la mercancía se crea prácticamente de forma inmediata, como lo es en el proceso productivo del “just in time”; con el fin de conseguir la mejor eficiencia en los procesos logísticos de la producción.

Por lo que las condiciones tecnológicas y organizativas juegan un papel fundamental dentro de la conformación de esta red que, sin ellos, no podría obtener los mismos resultados, pues es esta parte la que se encarga de unir los procesos fragmentados de la producción, conservando un mejor costo y menor tiempo de fabricación en sus productos. Así mismo, los encargados de determinar la densidad y direccionalidad de los diversos flujos

comerciales son los bloques hegemónicos —donde se centran los principales nodos articuladores de carga contenerizada— (Martner y Pérez, 2015).

En comparación con gobiernos anteriores, en donde podríamos contar un par de decenas en cuanto a obras de infraestructura de mayor importancia dispersas en el territorio nacional; la 4T se ha encargado de edificar cuatro megaproyectos prioritarios y 30 proyectos estratégicos. Particularmente cuatro de ellos como los más importantes, de los cuáles tres se ubican en el sureste del país. Siguiendo este ideal, de los 30 proyectos estratégicos que se han planteado, también denominados “Proyectos y Programas Prioritarios¹⁸” —entre los cuales se encuentran programas de becas, mejoramiento urbano, redes carreteras, créditos para incentivar el sector agropecuario, planes de energía, etc.—, diseñados, según lo menciona el gobierno, con el fin de apoyar a los más necesitados y reactivar la economía nacional iniciando desde los sectores que se han caracterizado por altos índices de rezago y marginalidad —este discurso no es nada nuevo, el mismo fue empleado durante el gobierno de Echeverría, cuando la población exigía ser tomada en cuenta y se buscaba “equilibrar” el mercado, sin embargo, estos planes carecen de empatía con las comunidades—.

En este contexto, las obras infraestructurales se conciben como la columna vertebral para la creación de una *nueva modernidad* en donde el comercio es el eje rector. Sin embargo, este giro ideológico se entrelaza en un marco global; dando por hecho que solo por medio de este nuevo entorno se puede potencializar el desarrollo gracias a la implementación de megaproyectos que permitan la inserción al comercio internacional, a través de la producción e intercambio, los cuales se podrían potencializar por las ventajas territoriales geoestratégicas así como el aprovechamiento de las materias primas de la región, a pesar de que esto, supondría una reorganización capitalista del territorio mismo gracias a la globalización de los procesos productivos que han causado la fragmentación espacial con la finalidad de encontrar ventajas comparativas para cada una de las fases de fabricación de un producto” (Martner, y Pérez, 2015).

Dentro de las actuales obras de infraestructura de mayor importancia del PND 2019-2024, destacan cuatro: el Tren Maya, la nueva refinería Dos Bocas, el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT) y el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México; la propuesta y puesta en marcha de estos cuatro proyectos, en su mayoría ubicados al sureste

18 Para más información sobre estos, consultar la página <https://www.gob.mx/proyectosyprogramasprioritarios>

del territorio nacional, permite entrever el interés del gobierno actual por implementar su *nueva modernidad* a través de proyectos que pretenden impulsar el mejoramiento socioeconómico, descentralizando (lejos de las grandes ciudades) recurriendo a una región ancestralmente pobre, pero con muchas riquezas naturales. De acuerdo con el diagnóstico de la 4T sobre las deficiencias económicas y productivas —particularmente en el sureste del país— es la razón por la que ha detonado su interés para fortalecer dichas entidades, cuyo potencial para propiciar el nuevo desarrollo, subyace en las riquezas naturales de la región, así como su posición privilegiada y el capital humano disponible (Azamar, 2021).

Sin embargo, el único que comprende un ámbito regional, con perspectivas de ampliación a una escala internacional —por medio de la inserción a la dinámica global al conectar al Golfo de México con la costa del Océano Pacífico y a su vez con las principales rutas comerciales de toda la cuenca del Pacífico, donde actualmente se transporta un 80% de mercancías a nivel global— es el PDIT (García, 2021).

El proyecto que ha sido vendido por su “ubicación privilegiada” y la oportunidad de insertarse dentro de la competencia en los mercados mundiales en la movilización de mercancías a través del transporte multimodal. En su diagnóstico sobre la viabilidad del PDIT, García (2021), señala la falta de elementos novedosos e innovadores propios de un “nuevo modelo”, en contraste determina a este programa como parte de un discurso ideológico con estrategias propias de los setenta, dirigidas por lineamientos keynesianos y elementos sobre polos de desarrollo.

Esto con base en las posturas teóricas dominantes, como la teoría del desequilibrio y la postura neoclásica; donde se menciona que el desequilibrio es el resultado de un funcionamiento del mercado y como propone Keynes, tendría resolución por medio de la intervención del estado. Así mismo, Perroux (1961) complementa dicha teoría al plantear que el análisis en torno a la actividad económica en las sociedades mercantiles se reduce al intercambio mercantil. De acuerdo con él, los cambios estructurales consisten en la aparición y desaparición de industrias motrices, por lo que, en su análisis el crecimiento es manifestado en polos de crecimiento con la capacidad de incrementar la actividad económica en distintos ritmos y efectos tanto positivos como negativos, variables.

Sin embargo, esta teoría está encaminada hacia una ideología de un mundo económico de dominantes y dominados, cuya dinámica solo acrecentaría la desigualdad,

generando a su vez dependencia de los países desarrollados (dominantes). Definiendo al comercio exterior como la competencia principal en la lucha para el intercambio de bienes y servicios.

Empero del panorama dado por el gobierno de ver al Istmo como una región en decadencia debido a la falta de infraestructura que “impulse” su desarrollo a través de sus riquezas naturales; resulta necesario reconocer el concepto tradicional que se tiene de crecimiento económico, puesto que este se plantea como uno de los elementos centrales para mejorar las condiciones socioeconómicas de la región —que es la razón principal, según lo que menciona el programa, por el cual se lleva a cabo este proyecto—. En tal caso, la discusión principal debería girar en torno al potencial que representan ciertas actividades en particular, puesto que funcionarían como catalizadoras del crecimiento planteado.

PROGRAMA DE DESARROLLO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC



**UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
METROPOLITANA**
Unidad Xochimilco

CyA

FUENTE: Elaboración propia con base en los datos recuperados de la plataforma Centro GEO. Basados en los datos del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec y la Secretaría de Economía. Gobierno Federal, 2020.

SIMBOLOGÍA

- Vías de comunicación
- Vías férreas
- Gasoducto

3.2 EL PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (PDIT)

Aun cuando los proyectos que le anteceden no llegaron a su meta, este programa prevalece debido a la confluencia de intereses, así como de ideales internacionales y nacionales que le rodean, pese a los diversos esfuerzos realizados por las comunidades indígenas que habitan la región, y las promesas del presente gobierno por escuchar sus voces a través de “consultas” y “talleres” —que no han sido llevados a cabo de una manera organizada para brindar a las comunidades indígenas la información necesaria que les permitiera tomar una postura ante el proyecto que se instala en su comunidad—; esto se sigue presentando como la mejor solución para erradicar la pobreza del sureste.

Aquí surge la interrogante ¿realmente a quién beneficia la implementación de este megaproyecto? Con el fin de poder responder esta cuestión, se presentan en este capítulo los objetivos prioritarios y líneas de acción bajo los que se rige el PDIT, así mismo los avances y afectaciones que hasta ahora se han presentado. Para lograr este cometido se ha utilizado la información hasta el momento publicada y entregada por medio del Diario Oficial de la Federación en el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024; así como la información presentada por el Gobierno de México en la página web del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec; la plataforma digital Proyectos México; los informes matutinos realizados por el presidente y diversas fuentes de noticias en donde se aborda el tema.

Con el fin de gestionar todo lo relacionado con el megaproyecto, fue creado el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, un organismo público descentralizado que cumplirá la función de “instrumentar una plataforma logística que integre la prestación de servicios de administración portuaria y su interconexión mediante transporte ferroviario¹⁹” por medio de asociaciones público privadas (APP). Siendo el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) un organismo autónomo y descentralizado, se busca tomarlo como un ejemplo de política pública que sería un elemento crucial para el desarrollo integral, cuyo resultado se pretende detone, acelere y multiplique los cambios sistémicos para el crecimiento y desarrollo de la región, “siempre respetando a los pueblos originarios y en beneficio de la población más vulnerable”.

19 Secretaría de Gobernación SEGOB, “Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.” (Diario Oficial de la Federación, el 14 de junio de 2019), https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5562774&fecha=14/06/2019.

Sin embargo, y pese a haber iniciado esta investigación a finales del 2021; a pesar de ser información de interés público y obtenerla es considerado un derecho constitucional, una limitante había sido la falta de información otorgada por el gobierno y el organismo descentralizado del Corredor Interoceánico —el cual es el encargado de operar todo lo relacionado con el megaproyecto—, ya que no había sido publicada de manera proactiva y se había dado prioridad de difusión a otros proyectos tales como el Tren Maya, la Refinería dos bocas y el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México. Asimismo, y con el fin de contar con la perspectiva de los actores involucrados, fue realizada una entrevista a Santiago Navarro, investigador del Colectivo Avispa Midia “un medio de comunicación independiente cuya mirada está volteada a los territorios golpeados por conflictos políticos, ambientales y sociales en América Latina” (Avispa, 2016).

El Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec fue vendido en medios — aquellos en los que poco se tocaba el tema— como un programa de beneficios que no solo involucraría el desarrollo económico, sino también social de toda la población Istmeña. La vivienda, educación, desarrollo rural, vialidades y transporte, medio ambiente, turismo y salud son algunos de los temas que el proyecto plantea abordar. Bajo el fundamento de aprovechar la oportunidad de la región localizada estratégicamente, el PDIT busca establecer a través de un marco regulatorio propio de una zona libre, con el fin de desarrollar diversos proyectos que atraigan inversión extranjera con el atractivo de que las empresas que se establezcan contarían con beneficios fiscales y administrativos —lo que daría continuidad al proyecto de Zonas Económicas Especiales planteado en el sexenio anterior de Enrique Peña Nieto, donde los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz se proyectaron para el transporte de energía e hidrocarburos, convirtiendo a la región en un eje industrial— (Flórez, 2020).

Por lo que, regido bajo el Eje General 3 “Economía”, del PND 2019-2024 y como parte de uno de sus Proyectos Regionales, el PDIT tiene como objetivo *“impulsar el crecimiento de la economía regional, respetando la historia, cultura y tradiciones de los Istmos Oaxaqueño y Veracruzano”*.

Justificado, principalmente por el gobierno como parte de una ideología que impulsaría un “nuevo modelo de desarrollo”, el proyecto que fue vendido por su ubicación privilegiada y la oportunidad de insertarse dentro de la competencia en los mercados mundiales en la movilización de mercancías a través del transporte multimodal, el desarrollo del Corredor

Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y los Polos de Desarrollo que lo acompañan, representan solo la punta del iceberg dentro de un bestial megaproyecto que modificaría al Sureste del país.

Los pueblos que conforman la Asamblea de Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y Territorio (APIIDTT), reafirmaron esta hipótesis, pues aseguraron que los intereses de países como Estados Unidos para el control económico, político, migratorio y geográfico del Istmo es un “monstruo” que va “más allá de las promesas de desarrollo y progreso²⁰”.

La posibilidad de interconectar el Golfo con el Pacífico por medio de un paso interoceánico seco a través del Istmo de Tehuantepec ha sido un proyecto que renace de manera periódica a lo largo de la historia, como si fuera esta la única solución de fomentar el “desarrollo” de la región y con esto darles fin a todas sus problemáticas. De acuerdo con el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT), ha sido pronunciado principalmente como un corredor de transporte carretero y ferroviario, pretendiendo unir dos océanos —el Atlántico con el Pacífico— que resultan ser el punto de confluencia de importantes rutas comerciales; dando como resultado un medio para extender las zonas industriales del sur de Veracruz y Tabasco hacia el puerto de Salina Cruz en Oaxaca, promoviendo la instalación de nuevos parques industriales a lo largo del eje interportuario (Geocomunes,2020).

Referente a lo publicado en la plataforma digital, Proyectos México Oportunidades de Inversión²¹, el PDIT surge como una solución para reactivar la economía regional por medio de la implementación de infraestructura productiva —como se hizo mención en el capítulo segundo, este es un viejo propósito con los mismos intereses de industrializar el Istmo—.

Algunas de las ventajas competitivas que plantea el proyecto a su favor son: la localización geoestratégica de importancia global; el Istmo como un punto de entrada a la región sureste, así como a sus riquezas naturales, energéticas y capital humano; disponibilidad de recursos acuíferos, energéticos, tierra y costas; vía de acceso a los mercados internos —por medio de una red de carreteras y vías férreas que permitirían al norte su interconexión con los principales puentes terrestres de Estados Unidos— y externos

20 Istmo de Tehuantepec, blanco de intereses geopolíticos a costa de los pueblos. (2022, 11 junio). Desinformémonos. <https://desinformemonos.org/istmo-de-tehuantepec-blanco-de-intereses-geopoliticos-a-costa-de-los-pueblos/>

21 Proyectos México (sin fecha) Gob.mx. Disponible en: <https://www.proyectosmexico.gob.mx/ppp03-ciit/>

—interconectando el Istmo con las principales rutas marítimas de comercio mundial—; posicionamiento competitivo en rutas mundiales de transporte marítimo y; vocación para el desarrollo de industria asociada a los hidrocarburos, derivados y otras actividades productivas.

Buscando atender el rezago económico y social de la región, la cual abarca 79 municipios²² —46 pertenecientes al Estado de Oaxaca y 33 a Veracruz—. El Istmo resulta ser una pieza clave dentro del plan de la 4T para atender la agenda Sur-sureste; ya que se prevé que este megaproyecto cree sinergia con los otros dos programas prioritarios ubicados en la misma región —el Tren Maya y la Refinería Dos Bocas—, así como con el desarrollo portuario y la conexión con Centroamérica. El gobierno apuesta por la región promoviendo la vinculación con los programas de desarrollo económico de los nueve estados que conforman el sureste, con el fin de desarrollar cadenas de valor regional por medio de los Polos de Desarrollo y el aprovechamiento de la plataforma logística.

A grandes rasgos, el programa propone: modernizar la infraestructura (puertos, caminos vías férreas y fibra óptica) para crear la plataforma logística; crear diez polos de desarrollo para el bienestar, basados en las capacidades productivas locales; desarrollar capacidades productivas, pesqueras, agropecuarias, de turismo, emprendimiento comunitario, industriales y logísticas; atraer inversión a partir de la creación de estímulos, esquemas de facilitación y apoyos, como la exención del I.S.R. y el I.V.A. los primeros cuatro años con posible extensión; fortalecer la infraestructura social, agua, luz, internet, vivienda y desarrollo urbano y educación; fomentar la innovación, creando espacios dentro de los polos donde se fomente el apoyo a la investigación, tecnología y conocimiento.

Si bien en los capítulos anteriores se aborda la importancia de la “posición privilegiada” del Istmo, puesto que permitiría al territorio convertirse en la ruta más corta para el traslado de mercancías a través de los 309 km del eje interportuario permitirían la inserción de la región como una de las principales rutas de comercio mundial debido a la competencia de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte.

22 Dicha cobertura regional fue establecida de acuerdo con la proximidad de los municipios con la actual vía férrea

Por lo que, para cumplir con este objetivo, el programa se rige por cinco objetivos prioritarios:

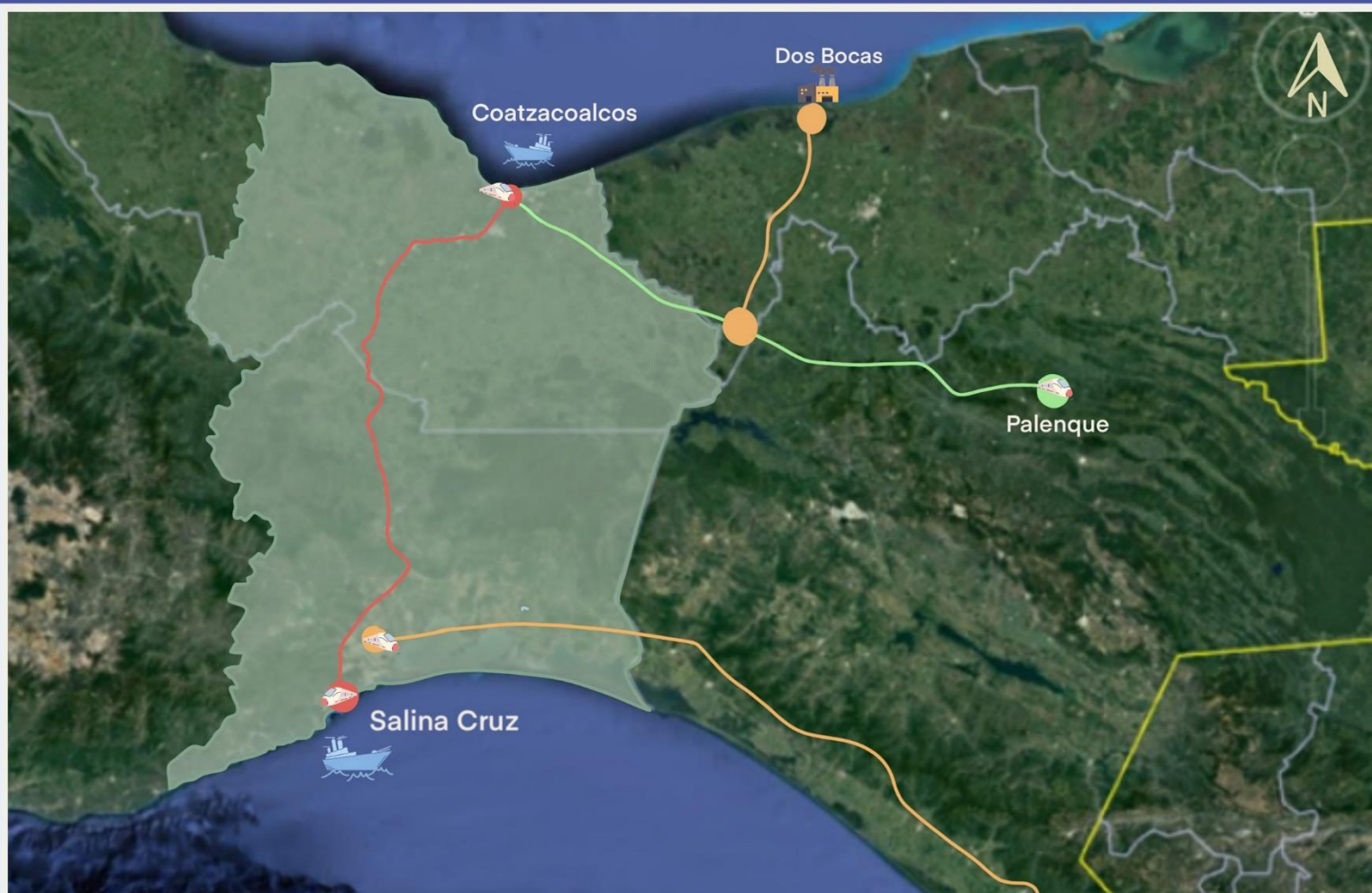
OBJETIVO PRIORITARIO	PROPÓSITO	ESTRATEGIA PRIORITARIA
1.- Fortalecer la infraestructura social y productiva en la región del Istmo de Tehuantepec.	Evitar afecciones adicionales a la modernización, cumplir con la normatividad ambiental.	<ol style="list-style-type: none"> 1.1 Proveer de equipamiento e infraestructura básica a los PODEBI's (a fin de ofrecer condiciones favorables para la inversión). 1.2 Fortalecer la infraestructura productiva en materia de transporte, logística, energía, hidrocarburos y telecomunicaciones para garantizar el desarrollo integral de la región y detonar el bienestar de la población Istmeña. 1.3 Fortalecer la infraestructura social en materia de servicios básicos en redes y equipamiento urbano y rural de salud, cultura, educación y espacios públicos para asegurar el desarrollo integral y el bienestar de la población.
2.- Impulsar un nuevo modelo de crecimiento económico para el desarrollo en beneficio de toda la población del Istmo de Tehuantepec.	Fomentar la instalación de empresas con actividad industrial en los sectores con mayor potencial de la región.	<ol style="list-style-type: none"> 2.1 Diseñar e implementar, con base en las vocaciones productivas del Istmo, programas que generen encadenamientos productivos por cadenas de valor regionales que favorezcan el incremento de la productividad de todos los sectores. 2.2 Promover la atracción de inversión que permita fortalecer el bienestar social y económico de la región.
3.- Asegurar la articulación de acciones emergentes para la población en situación de pobreza extrema en el Istmo de Tehuantepec.	Generar una articulación de la política social que permita atender a los municipios más rezagados y brindarle opciones para su bienestar.	<ol style="list-style-type: none"> 3.1 Vincular la política pública del Gobierno de México para potencializar el alcance de la atención de la población vulnerable.
4.- Incrementar la biodiversidad y mejorar la calidad del agua, el suelo y el aire con un enfoque sustentable en la región del Istmo de Tehuantepec.		<ol style="list-style-type: none"> 4.1 Fortalecer la gobernanza ambiental en la región para generar una cultura de conservación de los recursos con un enfoque de desarrollo sustentable. 4.2 Aprovechar la biodiversidad con un enfoque sustentable (flora, fauna, ecosistemas) con la finalidad de conservarlo para generaciones futuras. 4.3 Detener la contaminación de agua, suelo y aire para garantizar los recursos naturales necesarios para el desarrollo de la región.
5.- Proteger, reforzar y difundir la diversidad lingüística y cultural, la memoria y los patrimonios culturales de los pueblos indígenas, afromexicanos y equiparables del Istmo de Tehuantepec, a través de acciones que garanticen su participación y derechos culturales.	Impulsar la participación de los habitantes de la región en proyectos de asociación que les permitan generar beneficios económicos y sociales.	<ol style="list-style-type: none"> 5.1 Restablecer los vínculos de confianza entre el Gobierno de México y los pueblos originarios. 5.2 Promover la participación de las personas y comunidades del Istmo, en la toma de decisiones que concierne al ejercicio de los derechos culturales. 5.3 Fortalecer las acciones de protección técnica y legal del patrimonio cultural en el Istmo. 5.4 Proteger y fortalecer la diversidad cultural del Istmo, con especial énfasis en los derechos lingüísticos, para consolidar la pluriculturalidad regional.

Tabla 2, "Objetivos Prioritarios del PDIT". Elaboración propia con base en los datos del PDIT 2020-2024.

De acuerdo con lo emitido en el Diario Oficial de la Federación (2020), el Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec (CIIT) sería la columna vertebral del proyecto; bajo un impulso financiado mediante inversión federal dirigida a la modernización del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; ampliación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz; modernización de la carretera MEX-185, y construcción de una autopista de altas

especificaciones; mantenimiento y modernización del oleoducto de 220 km para transporte de gas natural; mantenimiento y rehabilitación a las refinerías de Minantitlán y de Salina Cruz; desarrollo de centrales eólicas para la generación eléctrica en la región de Ixtepec y la instalación de fibra óptica subterránea sobre el derecho de vía ferroviaria.

PLATAFORMA LOGÍSTICA



UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
METROPOLITANA
Unidad Xochimilco

SIMBOLOGÍA

Líneas de Ferrocarril

- Línea Z- Salina Cruz a Medias Aguas – 227 km
- Línea K- Ixtepec a Ciudad Hidalgo – 459 km
- Línea FA- Medias Aguas- Coatzacoalcos- El chapo-Palenque – 310 km

FUENTE: Elaboración propia con base en los datos recuperados de la plataforma Centro GEO. Basados en los datos del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec y la Secretaría de Economía. Gobierno Federal, 2020.

3.2.1 PROYECTOS ESTRUCTURADORES

PLATAFORMA LOGÍSTICA

El megaproyecto sería dividido en dos grandes ramas o bien, proyectos estructuradores:

La primera, a lo que denominan como una “Plataforma Logística” abarca proyectos de infraestructura de transporte ferroviario, portuario, aeroportuario y carretero, así como proyectos energéticos —que implican grandes cambios e impactos socioambientales ya que, al intensificar las redes de transporte y consumo de energía con diferentes mercados a escala regional e internacional, modificaría la dinámica al intensificar la producción, circulación y consumo de la energía fósil al servicio de la industria—.

En este apartado la “modernización” del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec había sido abordada solo como el cambio y mantenimiento de esta sobre el mismo derecho de vía ya existente, sin embargo, la reducción del tiempo de traslado involucra modificaciones en algunos tramos, es decir rectificar aquellos cuyas curvas son más pronunciadas, pues de esta manera podría convertirse en un tren de gran velocidad (lo que también implicaría modificar la dinámica local y regional del Istmo). Esta acción causó un descontento con los habitantes cuyas viviendas se encuentran muy cerca del derecho de vía, así mismo, los primeros contratos para hacer posible esta renovación fueron otorgados entre enero y febrero del año 2020 por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien otorgó el falló a favor de empresas de capital extranjero, a pesar de la promesa realizada por el presidente, sobre priorizar la inversión privada de origen nacional.

TRAMO	SUBSIDIARIA	EMPRESA MATRIZ	PAÍS DE ORIGEN	OTROS GIROS
Medias Aguas – Ubero	Construcciones Urales S.A de C.V. asociada con Regiomontana de Construcción y Servicios S.A.P.I. de C.V.	Grupo Azvi	España	Negocios en gestión inmobiliaria y concesiones de infraestructura en el sector energético.
Ubero – Mogoñe	La Peninsular Compañía Constructora S. A de C.V. asociada con Caltia Concesiones S.A de C.V., Grupo Emprendedor Caltia S.A.P.I.de C.V. y Ferropartes Industriales del Norte S.A de C.V.	Hermes	México	Sector financiero, de construcción, manufactura, infraestructura, energía y turismo.
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	México	
La Mata – Colonia Jordán	Comsa Infraestructura S.A de C.V. asociada con Grupo Constructor Diamante S.A de C.V.	COMSA Corporación	España	Sector ferroviario, infraestructura, construcción, ingeniería, energía, mantenimiento, servicios y concesiones

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.	Grupo SACMAG	México	Consultoría para estudios topográficos, ambientales y supervisión de campo en los sectores de energía de hidrocarburos, infraestructura, automotriz, farmacéutico y minero.
Colonia Jordán – Salina Cruz	Construcciones y Maquinaria SEF, S.A de C.V.	SEF	México	

Tabla 3, “Empresas encargadas de la modernización de vías”. Recuperada de “Corredor del Istmo de Tehuantepec. Asociaciones Público Privadas y sus impactos territoriales en México” (Flórez, 2020).

Otra de las principales problemáticas que se presentaron, es que los contratos fueron otorgados antes de que se entregaran los estudios ambientales locales y regionales que eran requeridos; esto resulta de suma importancia ya que la disminución del traslado al remover las principales curvas traería consigo impactos socioambientales (Geocomunes, 2020).

Esta plataforma contará con tres líneas férreas: la línea Z de Coatzacoalcos a Salina Cruz, con 308 km de distancia; la línea FA, que correrá de Coatzacoalcos a Palenque con 310 km de distancia y la cual interconectaría al Transístmico con otro proyecto prioritario que es el Tren Maya, y finalmente la línea K, de Ixtepec a Ciudad Hidalgo con 472 km de longitud que entrelazaría a sureste con Guatemala y con ello, el programa para el desarrollo Centroamérica.

La “modernización” y rehabilitación de las vías para el Ferrocarril del Istmo, había sido planteada como un proyecto de 206 km de vía pasando por cinco tramos de Medias Aguas a Salina Cruz —esto previo a la expropiación, ahora determinada como concesión por parte de la empresa “” para el tramo de Medias Aguas a Coatzacoalcos— la que es denominada como línea Z. Sin embargo, esto solo es considerado como la “preparación” para el verdadero proyecto que se ha dividido en tres etapas, siendo la primera la construcción de un tren eléctrico de doble vía de 300 km para el transporte de pasajeros y de carga que conectará con la línea FA que entrelaza al transístmico con el Tren Maya. La segunda, la construcción de cuatro muelles en dos nuevos puertos en el río Tehuantepec, Oaxaca y en la laguna Ostión, Veracruz; y finalmente la tercera y última etapa, la cual estaría enfocada a la exportación e importación de mercancías y servicios (CESOP, 2019).

POLOS DE DESARROLLO PARA EL BIENESTAR



FUENTE: Elaboración propia con base en los datos recuperados de la plataforma Centro GEO. Basados en los datos del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec y la Secretaría de Economía. Gobierno Federal, 2020.

SIMBOLOGÍA

Línea Z- Salina Cruz, Oax a Coatzacoalcos, Ver – 309 km

PODEBIs Oaxaca

- Salina Cruz – 82.09 Ha
- San Blas Atempa – 331.53 Ha
- Santa María Mixtequilla - 502.74 Ha
- Ciudad Ixtepec – 412.74 Ha
- Ixtaltepec (Chivela) – 221 Ha
- Matías Romero – 185 Ha



PODEBIs Veracruz

- Coatzacoalcos I – 257.70 Ha
- Coatzacoalcos II – 131.82 Ha
- Texistepec – 462.4 Ha
- San Juan Evangelista – 360.25 Ha

POLOS DE DESARROLLO PARA EL BIENESTAR

La segunda parte es configurada por los proyectos industriales de “Polos de Desarrollo para el Bienestar”, por lo que la plataforma logística constituye una pieza clave para el aprovechamiento del desarrollo de lo que podría ser un corredor industrial donde el sector manufacturero aproveche la mano de obra de la región (Geocomunes,2020).

Bajo el enfoque de una teoría Keynesiana, buscando devolver al Estado su garantía como estabilizador dentro de la economía; y dentro de esta propuesta de construcción “posneoliberal” de la 4T, el concepto de “Polo de Desarrollo” implementado por Perroux en los 50 —época en que las desigualdades socioeconómicas entre regiones atraían la atención de los gobiernos y los estudios de desarrollo (Palacios, 1989)—, resurge y es utilizado como el motor que impulsaría a una región subdesarrollada.

Pese a que la teoría de los polos de desarrollo surge como una crítica a la teoría del equilibrio general —argumentando que el crecimiento no aparece en todas partes a la vez, sino que se genera a partir de ciertos polos de crecimiento o de desarrollo, desde los cuales se irradian fuerzas de concentración y difusión que impactan en el espacio económico (González, 2008)—, se realiza dentro de los mismos criterios ideológicos de la corriente neoclásica. Es decir, su planteamiento termina fomentando la teoría que busca criticar; reafirmando que la única solución para modificar la dinámica de desarrollo y económica que puede atraer inversión y con ello crecimiento en una región, es la inserción dentro de la dinámica mercantil globalizada.

Como parte de la misma corriente keynesiana, en su trabajo sobre la economía del siglo XX, Perroux formuló la teoría de los polos de desarrollo, la cual proponía la implantación de industrias motrices en puntos clave del territorio con el fin de generar la concentración de la producción a partir de la cual se generaría una derrama económica (Perroux, 1993 como se citó en Márquez y Pradilla, 2018). En este caso, de acuerdo con la teoría de Perroux, el gobierno afirma que el Istmo cumple con los criterios o características requeridas para la construcción de polígonos de desarrollo industrial, en donde por medio de la implementación de tecnologías para el desarrollo, se generen estos polos o, industrias motrices, que propicien el crecimiento.

Sin embargo, en su análisis de la viabilidad del Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, haciendo énfasis en el objetivo prioritario 2 “impulsar un nuevo modelo de

crecimiento económico”, García (2020), a través de una investigación cuantitativa para identificar las principales características requeridas (utilizadas) para industrializar que existen en los actuales zonas industriales del país —entre ellas la infraestructura adecuada, disponibilidad de mano de obra capacitada, ciertas características tecnológicas y logísticas para posicionar los diversos productos generados en ellas en el mercado exterior—; menciona que los polígonos de desarrollo definidos para ser parte del primer paquete de polos de desarrollo para el bienestar, no cuentan con la infraestructura ni el equipamiento requerido para su funcionamiento. García identifica 19 subsectores, como variables que se presentan como los más frecuentes en la mayor parte de los centros industriales importantes. Los cuales asume como rubros relativamente indispensables para el adecuado funcionamiento de establecimientos manufactureros.

Si bien, la propuesta del programa actual considera esencial fomentar la instalación de industrias que realicen alguna actividad manufacturera con el fin de enfrentar la desigualdad y atraso económico, esto podría solo fomentarlas. Las brechas de desigualdad ocasionadas por la delgada línea entre la manifestación de avance económico y el impacto social y territorial que los proyectos que buscan inducir este crecimiento económico y de desarrollo en los países en desarrollo tiene que ver con el papel que ejerce el Estado, así como el tipo de medidas que este implementa para modificar o incluso, intentar “revertir” estas brechas de desigualdad.

La importancia de identificar la ideología bajo la que intenta seguir la 4T, y en este caso, mencionar esos esbozos que pueden verse de la implementación o el seguimiento de la corriente keynesiana, se debe a que se verá reflejada en la implementación y el desarrollo de sus políticas regionales. En este caso, como parte de una corriente que adopta una visión homogeneizada de la sociedad, es decir, las concibe como entidades sociales homogéneas omitiendo sus particularidades y características únicas; aquí la región se constituye como una unidad básica de análisis (Palacios, 1989).

Puesto que Perroux plantea que el análisis en torno a la actividad económica en las sociedades mercantiles se reduce al intercambio mercantil, bajo este enfoque el territorio es visto desde un papel determinante con el poder de transformar la guerra económica en una lucha competitiva por la propiedad de posiciones privilegiadas para el desarrollo. Es decir, los principales bloques hegemónicos se confrontarían para obtener territorios estratégicos que

beneficien su lógica de mercado. Actuando siempre desde un “interés general” bajo el discurso de que el Estado busca el bienestar de su población, reduciendo de esta manera las oposiciones de intereses que pudieran existir por parte de los diversos agentes que en él se desenvuelven.

Pese a que esta teoría fue creada hace más de setenta años, la postura que toma Perroux sobre el concepto de “espacio económico” podría relacionarse con el marco global dentro del que nos encontramos insertos hoy en día, ya que menciona (1964) que “el espacio geoeconómico se define por las relaciones geoeconómicas entre puntos, líneas, superficies y volúmenes”. Donde grandes empresas transnacionales, tienden a la deslocalización de sus aparatos productivos con el fin de bajar los tiempos y costos de traslado, lo que al final se ve reflejado en una fragmentación, creando rupturas en el territorio en el que se desarrollan (Correa, 2000).

De acuerdo con Coraggio (1982), “la polarización es un proceso de desarrollo desigual de las fuerzas productivas donde las alternativas para los sectores subordinados serían: o crecimiento asociado con modernización o destrucción”. Por lo que, para él la teoría en realidad sería una representación de los procesos en el sistema industrial mundial.

Dentro de su análisis de crecimiento Perroux destaca que este sucede como una combinación de industrias motrices, polos industriales, actividades geográficamente reunidas, e industrias seguidoras, regiones dependientes de los polos de crecimiento. Lo que a su vez presenta un conflicto, puesto que la tendencia a construir estos grandes espacios económicos generados por la implementación de los polos trae consigo consecuencias territoriales tales como la deslocalización e internacionalización, generando un efecto de dominación (Correa, 2000), que podría equipararse a la dialéctica del amo y el esclavo de Hegel. Trayendo como consecuencia influencia asimétrica irreversible, cuya dinámica acrecienta las desigualdades preexistentes y a su vez genera dependencia de los países dominantes. Irónicamente, nuestra búsqueda de “reconocimiento” como uno de los países insertos dentro de esta dinámica global, nos arrastraría a formar parte únicamente como una región que provee a los bloques hegemónicos de materia prima y mano de obra barata.

Pese a que los resultados de esta aplicación teórica en el ámbito territorial dependerían de las precondiciones que puedan existir en el territorio, existe una alta probabilidad de que al aplicarse en ámbitos atrasados se produzcan enclaves con efectos negativos e

irreversibles (Coraggio,1982). Uno de los “beneficios” que es mencionado como parte de las “ventajas competitivas” es justamente la provisión de materias primas, pero si permitimos el abaratamiento de nuestros recursos naturales y no solo eso, sino los terribles impactos de estas enormes compañías que contaminan el medio ambiente, la región sureste que es actualmente el pulmón que sobrevive a la depredación de recursos en otras zonas del país, caerá también.

En el caso del proyecto y los Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS), aún no se han definido cuáles o quiénes serían estas industrias motrices que propiciarían el desarrollo y crecimiento económico en el Istmo. Se ha hablado mucho de los innumerables beneficios con los que contarán las industrias, la vocación productiva de cada uno de estos diez polos, sin embargo, pareciera que todo sigue en el aire y que, algunos otros proyectos nuevos que buscan instalarse en México han preferido recurrir al norte del país, donde de alguna manera podría ser más segura su inversión.

Impuesto como una “idea neocolonial para imponer modelos que benefician a las naciones centrales” (Coraggio, 1972 en González, 2008), los polos de desarrollo de Perroux plantean la manera en que una actividad industrial incide en el crecimiento económico regional y nacional —esto aplicado de una manera utópica, viendo a la región desde una perspectiva como ente que no toma en cuenta las particularidades, ya que las regiones tienen bases de recursos naturales y humanos diversos, así como diferentes contextos históricos que dictaron su historia productiva y cultural en general; por lo que no es posible sobre determinar la correlación a nivel intrarregional, ni nacional (Coraggio, 1982)—, creando a partir de su aplicación desequilibrios en el territorio debido a sus intensidades variables, originados por la fuerza inductora de una industria motriz o propulsora; la cual es la que, como su nombre menciona, propiciará la concentración de capital, alberga la capacidad tecnológica e innovativa que produciría una atmosfera apta para originar procesos multiplicadores que permitan el desarrollo de la región.

Cabe resaltar que la implementación de dichas industrias motrices tiene como fin su reproducción, no es la forma aislada, sino el agrupamiento de empresas impulsadas por la industria motriz lo que podría asumir como el interés de la 4T para elegir esta teoría en particular. Puesto que su proximidad generaría interacciones tecnológicas y comerciales que crean economías externas, lo que induce beneficios para el conjunto.

Un polo se encuentra donde cuente con las mejores condiciones para reproducirse. Para que las industrias puedan desarrollarse y difundir el crecimiento. (servicios, conectividad, materia prima). Sin embargo, esta teoría no esclarece las causas que llevan a una industria motriz a emplazarse en una determinada localización.

Dentro de este marco conceptual donde los polos surgen de un enfoque teórico keynesiano, la creencia de regulación por la “mano invisible” del libre mercado postulada por la ideología neoclásica así como algunos de sus elementos parecen influir o bien, combinarse en el diseño de la teoría establecida por Perroux; habría que evaluar que entre las diferencias de ambos postulados teóricos, en este caso en particular, parece haber una relación intrínseca donde la teoría de los polos de desarrollo sería la confluencia de un instrumental derivado tanto de la teoría económica espacial como de la macroeconomía regional (Coraggio, 1981). En este caso y tomando esta teoría como parte la doctrina del crecimiento desequilibrado, pese al enfoque global que maneja Perroux, aquí el libre funcionamiento de las fuerzas del mercado no eliminaría por sí mismas las desigualdades creadas en la manifestación del desarrollo, al contrario, tenderían a agravar dichas diferencias, a menos que el Estado interviniera.

La implementación de una red de polígonos —denominados como parte de la “Zona libre del Istmo”— a lo largo del eje interportuario, traería consigo cambios estructurales en el territorio debido a la implementación de industrias que permitirían incrementar la actividad económica bajo distintos ritmos y efectos variables.

Con el fin de volver esta teoría una realidad en el suelo Istmeño, los Polos de Desarrollo para el Bienestar o “PODEBIS” forman parte del territorio considerado para la implementación de zonas industriales a lo largo del eje interportuario, los cuales contarán con incentivos fiscales que permitirán atraer inversión que detone el desarrollo económico de la región; de acuerdo con el PDIT (2020) las empresas tendrán la disminución del 30% del Impuesto Sobre la Renta, una disminución del 16% del Impuesto de Valor Agregado y reducción del precio de los combustibles; empero, recientemente en una conferencia matutina, la Secretaría de Economía difundió la modificación de dichos incentivos.

Fue Raquel Buenrostro, secretaria de Economía la encargada de informar que el paquete de incentivos se encuentra conformado por una depreciación acelerada durante los primeros seis años, así como una exención del IVA en transacciones al interior de los polos y entre

estos durante los primeros cuatro años; así mismo, la exención a 100% del Impuesto Sobre la Renta durante los primeros tres años con posibilidad de extenderse por tres años adicionales, con una reducción de hasta el 90% en función de variables como número de puestos de trabajos creados (Morales, 2023).

De acuerdo con un estudio realizado por Martner (2012), la importancia de la implementación de los Polos de Desarrollo al CIIT es porque sin la instalación de industrias manufactureras, el Istmo no podría ser una competencia al Canal de Panamá en cuanto a costos de traslado; por lo que la instalación de industrias es el principal motor que haría que este proyecto funcione. El gobierno federal emitió una declaratoria para el desarrollo de diez polos industriales a lo largo del eje interportuario, a continuación, se muestra una tabla con su ubicación por municipio, extensión y el tipo de industria que se asentará:

PODEBIS EN VERACRUZ	MUNICIPIOS	EXTENSIÓN	TENENCIA	TIPO DE INDUSTRIA	INFRAESTRUCTURA
Coatzacoalcos I	Coatzacoalcos	257 ha	Predio federal (antiguas tierras ejidales compradas para ZEE)	Químico, maquinaria y equipo y logístico.	Listo para construcción: agua y acceso carretero Requieren proyecto ejecutivo: energía, acceso ferroviario, instalación de fibra óptica y electricidad.
Coatzacoalcos II	Coatzacoalcos	131 ha	Predio federal (donado por PEMEX)	Químico, maquinaria y equipo y logístico.	Requieren proyecto: agua, acceso carretero, acceso ferroviario, energía, instalación de fibra óptica y electricidad.
Texistepec		462 ha	Terrenos privados adquiridos por el CIIT	Agroindustrial, maquinaria y equipo, cuero y textil y logístico.	Listo para construcción: fibra óptica. Requieren proyecto: agua, acceso carretero, acceso ferroviario, energía, instalación de fibra óptica y electricidad.
San Juan Evangelista		360 ha	Ejidal	Metales, agroindustrial y Logístico	Listo para construcción: fibra óptica. Requieren proyecto: agua, acceso carretero, acceso ferroviario, energía, instalación de fibra óptica y electricidad.
PODEBIS EN OAXACA	MUNICIPIOS	EXTENSIÓN	TENENCIA	TIPO DE INDUSTRIA	INFRAESTRUCTURA
El Barrio de la Soledad	Matías Romero y El Barrio de la Soledad	423 ha	Ejidal	Cuero y textil, forestal, maquinaria y equipo y agroindustrial.	
	Ciudad			Agroindustria,	

Ciudad Ixtepec	Ixtepec, Espinal, Asunción Ixtaltepec	El	500 ha	Comunal	equipo de transporte, logístico y cuero y textil.	
Mixtequilla			528 ha	Comunal	Cuero y textil, metales y agroindustrial.	
Asunción Ixtaltepec			536 ha	Ejidal	Agroindustrial, equipo de transporte, energía y cuero y textil.	
San Blas Atempa			331 ha	Comunal	Cuero y textil, metales y agroindustrial.	
Salina Cruz	Salina Cruz		82 ha		Petroquímico, maquinaria y equipo, alimentos y logístico.	Listo para construcción: acceso carretero. Requieren de proyecto: Agua, energía, acceso ferroviario, instalación de fibra óptica y electricidad.

Tabla 4, “Polos de Desarrollo para el Bienestar”. Creación propia con base en los datos de Avispa Midia y los avances presentados por Rafael Marín Mollinedo en 2022.

Sin duda es importante tener en cuenta que, sin la implementación de estos polos, sería muy difícil que el corredor pudiera formar parte de la competencia con las principales rutas que sirven al mercado global; por lo que los tratados comerciales y acuerdos que se logren con otras naciones con el fin de comercializar sus productos a través de éste. Sin embargo, el corredor interoceánico se ha colocado en medio de una disputa hegemónica entre dos potencias mundiales —Estados Unidos y China, cuya competencia tiene el poder de definir un nuevo orden mundial—, ya que las licitaciones de la obra, así como la localización de nuevas industrias en la región, sobre todo ensambladoras, podría ser una pieza fundamental dentro del tablero para los bloques hegemónicos que gobiernan el comercio global, no solo dentro del traslado de mercancías, sino como una posición geoestratégica militar.

A inicios del año 2023, se dio a conocer la convocatoria por medio de la cual las empresas podrán competir en la licitación del primer paquete de polos de desarrollo, dentro de los cuales se encuentran los primeros cinco con un porcentaje de avance mayor a los demás, estos son; Coatzacoalcos I y II, Texistepec, San Juan Evangelista y Salina Cruz.

A raíz de la convocatoria, diversas empresas han expresado su interés en la región Istmeña, sin embargo, existe una en particular que llama la atención. Durante la administración de Rafael Marín Mollinedo como encargado del Organismo Descentralizado del Corredor Interoceánico, este confirmó la creación de un plan maestro del proyecto. El cual fue llevado a cabo por una empresa en Singapur; dicha empresa planteaba las etapas

de construcción, licitación y concesión de todo el PDIT, siendo la construcción de los primeros diez polos de desarrollo solo el inicio para un proyecto en el que finalmente los 79 municipios involucrados, formarían parte de este corredor industrial.

¿Qué diferencia al PDIT de sus proyectos antiguos? Varias de estas medidas ya han sido tomadas en los diversos proyectos que le anteceden, siendo la aplicación de incentivos fiscales, una de las más utilizadas con el fin de atraer inversión extranjera directa. Sin embargo, remontándonos al primer programa propuesto en los años setenta, la aplicación de dichos incentivos no funcionó para descentralizar el Valle de México, como se especulaba; ya que las transnacionales dieron prioridad a las grandes ciudades donde ya se contaba con la infraestructura que requerían. Pero debido al rápido avance que ha tenido el proyecto en un corto lapso —principalmente debido a que la actual administración desea entregar el programa terminado antes de que se termine su mandato—, esta podría ser la excepción, puesto que países como Estados Unidos (principalmente) han demostrado su codiciado interés por la realización del megaproyecto.

A través de la implementación de este programa regional el Gobierno de México espera generar un cambio en la derrama económica que *permitiría “cerrar las brechas de desigualdad regional e impulsar un desarrollo equilibrado, sostenido, sustentable e incluyente”* (PDIT, 2020). El nuevo modelo de desarrollo planteado propone un cambio de paradigma en la dinámica económica, principalmente por medio del aprovechamiento de los recursos naturales en los que es rica la región, asimismo se busca “diversificar” el desarrollo por medio de la interconexión con los diversos municipios y localidades que habitan el Istmo quienes formarían parte del capital humano que permita fortalecer el mercado local. Cabe resaltar que aquí contamos con un precedente marcado en la construcción del FIT durante el Porfiriato, donde los habitantes decidieron no formar parte como mano de obra para la construcción de la vía —lo que había sido una de las principales razones para elegir al Istmo para construir esta nueva ruta interoceánica pues contaba con abundante capital humano— sin embargo, cuando deciden no participar, fue necesario contratar mano de obra extranjera capacitada para cumplir con esta ardua labor (Reina, 2013).

3.3 EL PDIT DESDE LA VISIÓN DE LOS PUEBLOS ORIGINARIOS

Empero del discurso que representa al Transístmico como la panacea para rescatar al Istmo de su “pobreza y marginalidad”, la forma en que este proyecto se introduce en los

territorios de los 79 municipios que lo involucran a través de los diversos proyectos que lo constituyen, específicamente me referiré a los que ya se encuentran en acción como son la rehabilitación y modernización de las vías del ferrocarril.

Actualmente, los pueblos originarios se han pronunciado en contra de las diversas actividades que se realizan en su región, ya que temen la desaparición de su cultura y tradiciones por parte de una imposición global; así como los procesos de presión por la privatización de tierras por el despliegue del componente industrial del Corredor, los denominados Polos de Desarrollo para el Bienestar, los cuales de ser concretados, podrían caer en el extractivismo de las riquezas naturales que caracterizan la región.

Si bien los pueblos han demostrado su rotundo desacuerdo por la modernización de esta vía interoceánica, ¿cuál sería el factor que los hiciera cambiar de parecer para involucrarse esta vez? Santiago Navarro (2023), investigador de Avispa Midia, rescata algo muy interesante a partir de una entrevista realizada con el fin de conocer la perspectiva de alguien que no solo es habitante, sino que conoce un poco más de cerca la opinión de los pueblos originarios; menciona "...para el capital difícilmente vas a encontrar el concepto de pueblo originario o indígena porque para ellos lo que existe es el concepto de capital humano" en este caso el discurso político de la 4T como garante de los derechos de los pueblos y las acciones ejecutadas en las consultas, se contraponen, pues para cumplir con uno de los principios rectores, el gobierno de México se comprometió a realizar consultas para conocer la postura de los habitantes de la región ante la implementación de un proyecto realizado con el fin (según lo que ellos mismos mencionan) de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Empero, las consultas realizadas a los pueblos indígenas se vieron sesgadas debido a diversos factores tales como la falta de información, una barrera de lenguaje —ya que no se consideró que muchos de estos pobladores y como representantes de comunidades, no hablan más que su lengua natal— y el desconocimiento de la población a dichas reuniones y talleres; por lo que de esta manera no había forma de que los habitantes conocieran realmente lo que está sucediendo en sus hogares.

“No hay precedentes de que realmente se está considerando la voz del pueblo. Así que, si quieres que te diga que cambiaría, más bien es que tiene que cambiar el sistema en este contexto de crisis ambiental climática y civilizatoria, por un lado, se habla de responder a estas necesidades de la transición energética, se habla de

responder a las necesidades de generar empleo, pero ¿a costa de qué? El istmo es una franja muy corta de tierra donde confluye una diversidad de 12 pueblos originarios. Por lo que nosotros nos hemos preguntado si ¿realmente esto beneficia a los pueblos? ¿realmente esto beneficia a México? Cuando los empleos que se están ofreciendo, te pregunto, ¿qué empleo le puedes ofrecer a una sociedad que tiene nivel primario?, van a terminar siendo servidores de limpieza, cargadores y si acaso algunos técnicos. Es posible que impulsen alguna universidad para formar técnicos, es decir, mano de obra barata, como está pasando en los parques eólicos, donde no había mano de obra barata calificada, crearon la universidad y ahora hay técnicos. Si la lógica es justamente continuar con el crecimiento exponencial económico es ahí el espacio, el espacio geopolítico para las principales empresas, no hablo de nacionalidad porque el capital no tiene nación, pero si las principales corporaciones son las que se van a beneficiar de esta reorganización del espacio” (Navarro,2023).

Los debates sobre el Istmo de Tehuantepec y el sur de México como regiones atrasadas, pese a su riqueza en recursos naturales, han creado una paradoja para los planificadores y los diversos agentes interesados en la región. Aun cuando sus altos índices en pobreza y marginación no cambian, la solución continúa centrándose en planes de desarrollo global integrados en planes nacionales. Se han utilizado imágenes espaciales y metáforas para delinear lo que está subdesarrollado o desactualizado, bajo el impulso del positivismo del siglo XIX y en el marco del modelo del estado natural, al justificar la continua intervención del Estado para asegurar “el orden y el progreso” como en la época de Porfirio Díaz. Por lo que este mismo discurso lo ha convertido en un modelo propenso a la creación de diversas políticas públicas centradas en el Istmo, con su ya afamada imagen de “región subdesarrollada”, lo que trivializa el problema en algo meramente económico, es decir, una región a la que solo le hace falta inversión para poder florecer, como si con eso mágicamente desaparecieran los diversos conflictos políticos, territoriales y la violencia que subyace en la región.

Percibiéndolo como una idea fija donde no ocurre nada más; con un proyecto fallido e inconcluso tras otro, que solo se enfocaron en dotarla de infraestructura de transporte (ferrocarriles y carreteras) debido a un viejo anhelo de lo que alguna vez se tuvo al ser la primera vía interoceánica en América. Luchando por posicionarse como competencia al Canal de Panamá.

Pese a la propuesta realizada por la actual gobernatura de la 4T para implementar procesos de consulta promovidos por el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI), la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) como un espacio simulado donde se podría negociar y debatir sobre los diversos proyectos de desarrollo promovidos; la implementación de este proceso ha resultado ser un espacio con escasa información manipulada a conveniencia promovida como un recurso del Estado para simular la participación de los habitantes de la región. Así lo menciona Susana Vázquez en su artículo “Por la angosta vía del progreso: proyectos de desarrollo y consultas indígenas en el Istmo de Tehuantepec” (2021), cuya investigación etnográfica sobre estos procesos de consulta en torno a los proyectos de desarrollo incluidos en el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, nos permite esclarecer la noción que el gobierno ha creado en torno a este proceso de consulta, denominado como “consulta indígena” donde pareciera que se incluye a la población residente a formar parte de estos megaproyectos que, lejos de lo que plantean, parecen despojarlos de todo aquello que les pertenece.

Otro factor que contribuiría a los conflictos en el territorio es el manejo de asociaciones público-privadas, ya que para la “modernización” de los tramos ferroviarios las empresas encargadas del proyecto tienen ciertas libertades para cumplir su función.

3.4 AVANCES Y REPERCUSIONES

Con el fin de resolver las preguntas de investigación, que fueron la base y concepción de este análisis (¿En qué consiste el PDIT? ¿A quién beneficia? Y en caso de concluirse ¿cuál sería el impacto que traería a nivel territorial, económico y social?), una de las problemáticas a las que se enfrentó fue la falta de información sobre el proyecto. Al ser un proyecto en construcción el análisis debía ser realizado de manera prospectiva imaginando los retos y amenazas que podría tanto enfrentar. La falta de transparencia en algunos aspectos por parte de los responsables del proyecto dificultó aún más esta tarea.

Los retos para integrar información y bases para realizar dicho análisis han sido complicados, sin embargo, y pese a los obstáculos para obtener datos precisos y confiables sobre los avances, plazos y alcances; para solventar estas limitaciones, se recurrió a la consulta de análisis e investigaciones que abordaron diferentes perspectivas desde lo territorial, económico, medio ambiental y social, con el fin de enriquecer y tener una visión

macro sobre lo ocurrido en el Istmo de Tehuantepec. Información que ha sido suficiente para realizar una proyección sobre las posibles implicaciones económicas y sociales que se tendría al finalizar el proyecto.

A través de esta información se han identificado riesgos potenciales relacionados con retrasos en la construcción o cambios imprevistos relacionados con el desacuerdo de los pueblos originarios. En general, aunque ha sido un desafío importante trabajar sin toda la información necesaria disponible desde un inicio, este proceso permitió desarrollar un análisis que surge a partir de la construcción del territorio a través de los sistemas económicos y productivos, tomando la cuestión económica como clave para reestructurar el resto de las condiciones de la región según la lógica y discurso planteado por la 4T.

Debido a que este no es el primer intento ambicioso de realizar un proyecto de desarrollo regional con esta magnitud, —los alcances que propone y diversos proyectos girando en torno a una columna vertebral multimodal con posibilidad de interconexión a una escala internacional, zonas económicas especiales, etc.— las posibilidades de éxito y fracaso podrían estar equilibradas, e incluso interconectadas de alguna manera, puesto que el éxito de unos podría significar la ruina de otros. Sin embargo, y con el fin de poder determinar una visión prospectiva, es importante analizar el discurso planteado en el programa, así como las justificaciones que este plantea (más allá de una posición privilegiada) para centrar los recursos en el Istmo.

La panacea que plantea el PDIT, propone un conjunto de posibles soluciones —enfocadas principalmente en el desarrollo, es decir, industrialización y urbanización Istmeña por medio del paso interoceánico y la plataforma logística— para abatir los desequilibrios regionales en el sureste del país. Por lo que la importancia de definir y describir por medio de esta investigación la influencia global en los impactos regionales y locales en el Istmo, así como la viabilidad y los impactos en la estructura territorial, socioeconómica y cultural de la región; surge a partir del interés de analizar las líneas estratégicas y objetivos que plantea el mismo programa regional. Del mismo modo, el presente análisis surge con el propósito de denotar la relación que la aceleración y flexibilización de los procesos productivos tendrían en la región como consecuencia de la implementación no sólo del corredor interoceánico, sino de la plataforma logística y los polos de desarrollo que forman parte del megaproyecto —entre muchos otros programas para incentivar el potencial energético de la región—.

A pesar de los esfuerzos realizados, el proyecto que estaba determinado para entrega en el año 2020 ha sido retrasado, primero por una pandemia a nivel global; por lo que las primeras obras de modernización iniciaron en marzo del 2020. Basado en el Plan Maestro presentado por la empresa de Singapur “Surbana Jurong” —una firma global de consultoría urbana, de infraestructura y de servicios reconocida como la más grande desarrolladora de parques industriales y logísticos, involucrada en proyectos de desarrollo en todo el mundo—, como un proyecto de largo plazo bajo un modelo de asociaciones público-privadas (a través de rondas de subasta) y la renta de espacios que permitan la eventual emisión de valores bursátiles sobre los parques industriales.

Esta empresa ha aportado su experiencia en el diseño y desarrollo de infraestructuras, así como en la planificación y gestión de proyectos, en colaboración con las autoridades mexicanas en la creación de estrategias para impulsar el desarrollo económico y la conectividad en el Istmo de Tehuantepec. Esto incluye la identificación de áreas de inversión y la formulación de planes de acción para promover la infraestructura y la logística en la región, así mismo, ha proporcionado asesoramiento técnico en segmentos claves del programa, como el desarrollo de puertos, vías de comunicación y zonas industriales. Su experiencia en ingeniería y planificación ha contribuido en la creación de proyectos sostenibles y eficientes, que buscan potenciar la dinámica económica que esperan se genere en la región y “mejorar” la calidad de vida de sus habitantes.

Ya que la apertura comercial ha ampliado la brecha de desarrollo entre un norte industrializado y un sureste confinado a las actividades primarias —pues como se menciona anteriormente, uno de los mayores conflictos de la región es no contar con la infraestructura, mano de obra capacitada, conectividad, ni los recursos para la producción que son requeridos— y a pesar de las ventajas comparativas naturales de la región, no resulta novedoso que el gobierno esté buscando asegurar la victoria de este megaproyecto, a través de alianzas que le permitirían a los inversionistas diseñar el Istmo a su conveniencia.

Como determinante y dictador de todos los procesos que surgen dentro del espacio global de flujos comerciales, anteponiendo sus intereses, se encuentra como dictadora de la economía global la denominada “triada del poder” —Estados Unidos, Asia y Europa—, son los países hegemónicos quienes conforman la red global de puertos y transporte multimodal en diversas escalas de acuerdo con la densidad de flujos dictados a partir de los tres

principales corredores a nivel internacional²³. Con la implementación de sus innovaciones tecnológicas para mejorar su red de transporte, son estos países los poseedores de los principales nodos.

Dentro de esta lógica, Martner y Pérez (2015) realizan una pregunta fundamental para el análisis ¿la posición geográfica de los puertos mexicanos resulta atractiva para formar parte de los principales ejes de transportación internacional que conforman la red global de puertos y transporte multimodal? Si bien el Istmo ha sido tomado en cuenta por diversos actores justamente abogando por su “posición privilegiada”, como se vio a lo largo de la investigación, no cuenta con la infraestructura requerida para conformar parte de la red global. Aunque el Pacífico Mexicano se encuentra sobre el eje de intersección constituido por los concentradores globales de Los Ángeles y Long Beach, son los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas los más importantes y, mejor desarrollados para ejecutar dicha tarea. Ya que no es suficiente estar ubicados en una “posición geoestratégica” pues es requerido expandir el “hinterland” o zona de influencia, mediante la formación y consolidación de corredores que los vinculen con el sur y centro de Estados Unidos. Por lo que surge la interrogante ¿sería este un impedimento dentro del ambicioso proyecto planteado por la 4T?

Ya que los acuerdos comerciales que sostiene México con otros 50 países, han dado como resultado que el 80% de la Inversión Extranjera Directa (IED) provenga de Estados Unidos, España, Canadá, Japón, Alemania, Países Bajos y Bélgica, se ve como una estrategia llamativa puesto que representa una oportunidad como fuente de financiamiento y en este caso una manera sencilla de incrementar la capacidad de exportación del país —lo que lo colocaría en la mira de la triada del poder, teniendo una oportunidad dentro de las principales redes globales—, la realidad de su implementación como parte de una estrategia de desarrollo no se relaciona con un cambio en la economía regional, sino más como parte de un abuso de actividad macroeconómica que amenaza a la economía local, no solo en la dinámica, sino también a su cultura y calidad de vida *empleo, donde los habitantes son orillados a largas jornadas laborales con un salario injusto, mal remunerado.

Un claro ejemplo de la contraparte de este discurso donde “se antepone” el interés por el bienestar de los habitantes como justificación para la creación de estos proyectos que

23 Eje Transpacífico (vincula al nordeste de Asia con Estados Unidos), el Corredor Multimodal entre el nordeste de Asia y Europa y el Corredor Transatlántico entre Europa y Estados Unidos a través de los puertos del atlántico (Martner y Pérez, 2015).

parecen beneficiar únicamente a los intereses privados, es la implementación de los parques eólicos en Oaxaca, donde las empresas extranjeras lideran la construcción de las centrales eólicas como parte de esta sinergia entre asociaciones público-privadas que promueve el gobierno, pues finalmente plantea estos proyectos como una forma de mejorar las condiciones de vida de las comunidades locales lo que aún no se ha visto reflejado y por el contrario, existe un descontento social ligado a los parques (Lancaster, Martínez y Mapen, 2020).

Así mismo, las repercusiones ambientales que se generan pues algo que se promueve dentro de estos proyectos con el fin de obtener IED son las “riquezas naturales” de la región sureste, las cuales han sido utilizadas como excusa dentro de un doble modelo erróneo y perjudicial del que resulta irreversible el daño causado como parte de su proceso extractivista. Bajo la implementación de un modelo de desarrollo tecnológico industrial y agroindustrial dependiente, destructivo y contaminante. Tal es el caso de la cuenca media y baja del río Coatzacoalcos; el que la zona industrial del corredor Minatitlán-Coatzacoalcos sea considerada como una de las áreas de mayor índice de contaminación de aire en el país debería darnos una pista del modelo que siguen estos programas (Miguel A. García, año).

Aquí queda claro una vez más, que el interés gubernamental por implementar estos proyectos bajo la bandera de “bienestar social”, realmente solo buscan beneficiarse a ellos mismos, por lo que “resulta indispensable obedecer las reglas neoliberal del juego del mercado mundial” (Barreda, año). Por lo que dentro de este análisis no podría omitir un concepto relativamente nuevo que se ha abordado como primicia dentro de las más recientes noticias, las cuales vinculan los proyectos prioritarios implementados por la 4T con este. El concepto de *nearshoring* se refiere a la práctica de establecer operaciones comerciales o de producción en países cercanos geográficamente, en lugar de ubicarlas en otra región más lejana. En el caso de México, el *nearshoring* ha ganado relevancia como una estrategia para atraer inversiones extranjeras y promover el crecimiento económico; por lo que se puede relacionar e incluso funcionar como cierto argumento para el discurso que ha manejado el actual gobierno desde la propuesta de estos megaproyectos. Siendo una de las estrategias que se han propuesto para lograr este desarrollo es la promoción del *nearshoring* en la región.

La idea de la que parte es generar empleo y desarrollo económico en la zona, impulsando a su vez la infraestructura y el comercio en el Istmo. No obstante, esta relación entre el nearshoring en México y el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec también ha generado debate y críticas. Algunos cuestionan si esta estrategia realmente beneficia a las comunidades locales y si se están implementando medidas adecuadas para proteger los derechos laborales y medioambientales. Además, existe preocupación sobre el impacto que podría tener en las comunidades indígenas y en la preservación de su cultura y territorio.

Me parece importante rescatar una base fundamental desarrollada en el primer capítulo donde, pese a que el programa ha sido promocionado por la unión de dos océanos, haciendo énfasis en su plataforma logística como un sistema de transporte que ahorre tiempo a las empresas, Martner (2012) revela que el Istmo no tendría realmente una ventaja comparativa en costos a menos que se implementaran industrias a lo largo del eje interportuario, pues solo así podría competir en costos con otros canales.

Sin embargo, no se han mencionado las características utilizadas para seleccionar los que ahora han sido designados para la creación de los primeros diez polos de desarrollo. En su análisis de viabilidad del programa de desarrollo del Istmo de Tehuantepec García (2021), menciona la falta de argumentos de selección, siendo los primeros diez polos centros urbanos con insuficiencia de subsectores esenciales para la producción manufacturera.

REFLEXIONES FINALES

Esta investigación es el fruto de dos interrogantes, ¿cuáles serían las consecuencias que traería la puesta en marcha del Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec? Y ¿quiénes son los beneficiarios de la construcción de este proyecto?

A lo largo del documento, se han abordado diferentes perspectivas, con el fin de convertirlas en herramientas y argumentos que conlleven a la reflexión y, brinden la respuesta a estas interrogantes. Al ser un proyecto no concluido, uno de los principales retos de esta investigación ha sido realizar un análisis prospectivo que pueda resolver estas preguntas.

Pese a ser mitificada como una región en decadencia, vendida bajo un discurso de una región en pobreza extrema por la falta de oportunidades laborales; la riqueza cultural y ambiental, no solo del Istmo, sino de la región sur-sureste en general, es algo que como planificadores deberíamos buscar preservar. Bajo un enfoque sustentable y sostenible, es decir, buscando satisfacer las necesidades de las generaciones presentes y salvaguardando los recursos para generaciones futuras y, asegurando la viabilidad de un proyecto tan grande como lo es este, podríamos encontrar una solución que realmente se enfoque en el bienestar de sus habitantes.

A pesar del discurso de la 4T por buscar dicho bienestar, las acciones que han llevado a cabo hasta el momento y la dirección que lleva el transístmico, nos indican que realmente no es la región, su cultura, medio ambiente, ni bienestar social lo que les preocupa; sino un plan mucho mayor con diversos intereses de por medio.

A primera vista podríamos dejarnos llevar por las promesas realizadas bajo este proyecto, considerando que de alguna manera la intención es interconectar dos océanos de suma importancia para el flujo de mercancías y los principales nodos portuarios; que la intención es competir en costos con otras rutas y por ello se insertan industrias a lo largo del eje interportuario, ya que la reducción en cuanto tiempos de traslado ha sido un factor importante al momento de difundir los “beneficios” que representaría esta nueva ruta comercial. Es importante recalcar los otros factores retomados en el capítulo tres para que el tiempo de traslado sea realmente un factor de competitividad, es decir, debido a la forma de traslado de mercancías desde su llegada a los puertos de Salina Cruz en Oaxaca o Coatzacoalcos en Veracruz, el traslado de los contenedores debe ser manejado a través de diferentes transportes que, al final elevarían su costo. Reduciendo la ventaja de tiempo de

traslado al elevar sus costos de transporte, empero, la única manera de combatir esta cuestión en particular sería si y solo si, se insertan industrias a lo largo de este eje, con el fin de reducir tiempo al movilizar la mercancía aprovechando el corredor y, así mismo los bajos costos de producción, mano de obra y materia prima.

Sin embargo, también podrían existir motivos subyacentes que no pensaríamos; la interconexión con los otros tres proyectos prioritarios (la refinería Dos Bocas, el Tren Maya y el Aeropuerto Felipe Ángeles), todos ellos creados con infraestructura y equipamiento para traslado de mercancías, que a su vez pretenden interconectarse con diferentes rutas, que pretenderían ser (sin lograrlo debido a la falta de tecnología) una copia de lo que se conoce como puentes terrestres en Estados Unidos.

O bien, estos proyectos podrían solo ser la vía de transporte que permitiría fomentar el desarrollo de ciudades medias y desarrollos inmobiliarios. O quizá, podríamos estar preparando la región sur-sureste para explotar sus riquezas energéticas, por medio del gasoducto, la creación de más parques eólicos, la extracción de petróleo, y de alguna manera tomar parte dentro de este conflicto de energéticos que se han generado a partir del conflicto entre Rusia y Ucrania.

De cualquier modo, para comprender plenamente el alcance y los efectos potenciales del actual aumento de la industrialización y la urbanización por medio del corredor como eje central de todo el proyecto, es crucial reconocer que el Programa de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec es sólo una pieza dentro de un proceso más amplio de remodelación territorial en la región sur-sureste de México. Proceso que, como ya mencioné se encuentra interrelacionado con otras iniciativas por lo que sería prudente considerar la evaluación y el análisis en conjunto de los programas prioritarios, así como su impacto y el alcance territorial que su desarrollo podría traer.

Entonces, todo el discurso bajo el que se escuda la 4T, sobre el bienestar, el desarrollo y crecimiento económico, realmente sería una excusa para formar parte como una de las piezas fundamentales para cualquiera de los países desarrollados dispuestos a invertir en la región.

De cualquier modo, no puedo prever un panorama donde no se cree un caos que termine por implementar procesos que al final, homogeneizarían la región y, eventualmente, aumentarían la brecha de desigualdad. Es decir, gracias a este cambio de dinámica económica que se pretende implementar como parte del “nuevo desarrollo” para la región, trae consigo nuevas formas de producción, comercialización, traslado y desarrollo; lo que a

corto plazo significaría un reordenamiento territorial y a largo plazo, nuevas formas de producción y reproducción territorial, modificando así las dinámicas hasta ahora conocidas e implementadas.

En contra de toda predicción y aún con una pandemia encima, el proyecto ha logrado avanzar casi hasta concluir su primera etapa. Hasta el momento de culminación de la presente investigación, queda pendiente el dictamen de resolución del primer paquete de licitación de 6 polos de desarrollo, es decir, desconocemos las industrias que podrían ser las motrices que impulsarían el desarrollo y crecimiento económico en el Istmo. Y aún con el claro descontento manifestado por los habitantes y pueblos originarios, el proyecto que podría formar parte como otro más dentro de la larga lista de proyectos fallidos, considero que una de las principales causas para su avance ha sido el increíble manejo de contención que ha realizado el gobierno (a través de programas como sembrando vidas) para que la población bajara la guardia un momento, como buen ilusionista les hizo creer que el conejo estaba bajo el sombrero cuando realmente lo tenían ante sus ojos.

Sin embargo, hay precedentes que nos dejan estos proyectos fallidos, tal como que en la creación del FIT los mismos habitantes se negaron a trabajar en la construcción de este, lo que trajo como consecuencia la integración de diversos grupos a la región, que si estaban dispuestos a cumplir con el trabajo. ¿Qué nos hace pensar que en este caso sería diferente? Pese a la gama de oportunidades que se podría abrir una vez que se inicie la creación de los diferentes polos, nada nos asegura que los habitantes puedan, quieran o posean las características requeridas para formar parte dentro de la plantilla de estas industrias. Lo que ocasionaría que simplemente una mayor parte de los residentes entre dentro del ejercito industrial de reserva, con salarios mal remunerados y sin calidad de vida.

Enfocado en el desarrollo de infraestructura adecuada a las características requeridas para funcionar como un corredor dentro de las principales rutas a nivel global, de acuerdo con las actividades productivas y comerciales por las que se rige el flujo de mercancías; y no como un proyecto de escala regional que pudiera prever las diferentes dinámicas que este ocasionaría en la región. El megaproyecto planteado en el Istmo pareciera que busca, más que el beneficio de sus habitantes, obtener recursos (territorio, materia prima, mano de obra) que le permitan insertarse en esta dinámica. Empero, el desarrollo de esta infraestructura de transporte, logística y comercio con el fin de brindar los mejores atractivos para la inversión extranjera directa —que podrían convertirse en la cuna de desarrollo para más infraestructura de transporte que dinamice el traslado de mercancías y a su vez, el

crecimiento urbano—, parece olvidarse de las necesidades actuales de las diversas comunidades, las cuales ya han sido impactadas de algún u otro modo con la “modernización” de las vías y la expropiación de tierras para la creación de la denominada Zona Libre del Istmo, que involucra los Polos de Desarrollo para el Bienestar.

Recordemos que el Istmo está conformado en su mayoría por pequeñas localidades de difícil acceso a los principales servicios, ¿qué pasaría al insertar estas nuevas rutas como parte de una gran cadena de intercambio comercial?

Pese a la resistencia impuesta por parte de los pueblos originarios, demostrada desde sus primeros intentos por “remodelar” las vías férreas, que resultaron como una modernización de estas, con el fin de reducir en su mayoría las curvas más pronunciadas de la vía para que esta funcione como un modo de transporte más rápido; ocasionando la reubicación de todas aquellas personas que vivían en el derecho de vía, así como el incumplimiento a las normas de protección ambiental dadas en estos mismos tramos. Los pueblos originarios a través de marchas, reuniones y buscando difusión para que sus voces y la perspectiva que ellos tienen de su región y el contraste de lo que viven versus el proyecto que nos han vendido en las conferencias matutinas, continúan exigiendo respeto por sus tierras y costumbres, ya que los intereses de los habitantes de esta región no han sido tomados en cuenta dentro de este proyecto de desarrollo; aun cuando dentro del papel y los discursos políticos este proyecto parecía o se decía, creado para su bienestar, no se les ha dado el espacio ni la atención a sus voces y perspectivas, que debería ser escuchada. Su oposición no ha demostrado más que el temor y la incertidumbre de que la inversión que pretenden atraer a través de este proyecto termine perjudicándolos con su nueva dinámica económica, que podría provocar el desplazamiento no solo económico, sino social de los habitantes originales —tal como ya ha comenzado a reflejarse en las primeras etapas de modernización a la puesta en marcha de este megaproyecto—.

Esto, una vez más es solo el reflejo de que este proyecto no ha sido creado para asegurar su bienestar, sino más bien, para satisfacer las necesidades del capital.



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Xochimilco

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

Auditoría Superior de la Federación. (2019). *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec Gestión Financiera del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec* (2019) *Gob.mx*. Disponible en: https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2020b/Documentos/Auditorias/2020_0410_a.pdf (Consultado: 2022).

Avispa Midia. (2016). Disponible en: <https://avispa.org/inicio/> (Consultado: mayo de 2022).

Azamar A., Rodríguez C., coord. (2021) *Llover sobre mojado. Conflictos socioambientales frente al extractivismo y megaproyectos en tiempos de crisis múltiple*, México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Barreda, A. (2005) *Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales*, 157.35. Disponible en: <http://200.111.157.35/biblio/recursos/Barreda,%20Andres%20-%20Geopolitica,%20Recursos%20Estrategicos%20Y%20Multinacionales.pdf>.

Cabrera, H. L. (2023) *EU y China, interesados en el Interoceánico: COMCE Veracruz, Imagen del Golfo*. Disponible en: <https://imagendelgolfo.mx/coatzacoalcos/eu-y-china-interesados-en-el-interoceanico-comce/50313764> (Consultado: septiembre de 2023).

Calderón, F. (2010) *Corredores multimodales del transporte*, Bien común, 15(189–190), pp. 67–71. Disponible en: <https://biblat.unam.mx/es/revista/bien-comun/articulo/corredores-multimodales-del-transporte> (Consultado: el 12 de agosto de 2023).

Cervantes, F. J. (1994) *Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)*, Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec 1907-1986, México, Nueva Imagen, 1994, 350 pp, pp. 27–61.

CESOP, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (2019). *El proyecto del tren transístmico*. Cámara de Diputados LXIV Legislatura, julio de 2019. Disponible en: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwighve6gvXpAhXPHc0KHaZzCCUQFjADegQIAxAB&url=http%3A%2F%2Fwww5.diputados.gob.mx%2Findex.php%2Fesl%2Fcontent%2Fdownload%2F154346%2F771192%2Ffile%2FCESOP-IL7214TrenTrans%25C3%25ADstmico180719.pdf&usg=AOvVaw3BNkComK7bj1GXc7MSO_pO.

Chacón, J. (2023) *En junio, ordenamiento Territorial del Interoceánico; faltan Cosoleacaque y Sayula*, Imagen del Golfo. Disponible en: <https://imagendelgolfo.mx/coatzacoalcos/en-junio-ordenamiento-territorial-del-interoceanico/50321061> (Consultado: el 18 de septiembre de 2023).

Coraggio, J.L. (1972). *Hacia una revisión de la teoría de los polos de desarrollo*. Reviste EURE, Vol. 2, num. 4.

Coraggio, J.L. (1982) *Notas sobre polos de desarrollo y transición*, Demografía y economía, 16(1), pp. 90–98. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/40602304>.

Correa, E. (2000) “La teoría general de François Perroux”, 41(9), pp. 1091–1098. Disponible en: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/41/9/RCE.pdf> (Consultado: 2023).

DOF - Diario Oficial de la Federación (sin fecha a). *Programa de desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024*. Gob.mx. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5597712&fecha=04/08/2020.

DOF - Diario Oficial de la Federación (sin fecha b). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. Gob.mx. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019.

Estrategia Regional – Fidesur (sin fecha) Org.mx. Disponible en: <https://sursureste.org.mx/estrategia-regional/> (Consultado: noviembre de 2021).

Fidesur (2001) Org.mx. Disponible en: <https://sursureste.org.mx> (Consultado: noviembre de 2021).

Flores, M. (2019) *El Interoceánico ya tiene socio: Urbana Jurong*, La Razón. Disponible en: <https://www.razon.com.mx/opinion/mauricio-flores-el-interoceanico-ya-tiene-socio-urbana-jurong/> (Consultado: el 21 de septiembre de 2023).

Flórez, I. C. (2020) *Corredor del Istmo de Tehuantepec. Asociaciones Público Privadas y sus impactos territoriales en MX, PODER.* Disponible en: <https://poderlatam.org/2020/09/corredor-del-istmo-de-tehuantepec/>.

Galeana, P. (2006) *El tratado McLane-Ocampo la comunicación interoceánica y el libre comercio*. Av. República Argentina 15 altos, col. Centro, 06020, México: Porrúa S.A. de C.V.

García de León, A. (2021) *Viabilidad del programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec (México)*, en Wong González, P., Isaac Egurrola, J. E., Morales García de Alba, E. R. y Treviño Aldape, A. [Coords.] (2021). *La dimensión global de las regiones y sus reconfiguraciones económicas y urbanas*. Ciudad de México: ru.iiec.unam.mx/5483/: (Vol. II). Edit. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional. (Colección: Recuperación transformadora de los territorios con equidad y sostenibilidad).

Geocomunes. (2020) *Análisis general del proyecto corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, Geocomunes.org. Disponible en: http://geocomunes.org/Analisis_PDF/GeoComunes_Transístmico_22Abril2020.pdf.

González, D. (2008) *Polarización regional entre Puebla y Tlaxcala: la influencia de la industria automotriz*. Calzada del Hueso 1100, Colonia Villaquietud, Coyoacán, 04960, México, D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco.

Gracia, D. (2022) *Las grandes rutas comerciales actuales*, The Global World. Disponible en: <https://theglobalworld.es/global/las-grandes-rutas-comerciales-actuales/> (Consultado: el 7 de junio de 2023).

Lancaster Díaz, E., Martínez Prats, G. y Mapen Franco, F. (2020) *Región del Istmo de Tehuantepec ¿un caso de desarrollo económico local?*, Publicaciones e investigación, 14(2). doi: 10.22490/25394088.4312.

López, C. F. L. (2016) *Conflictos socioambientales, derechos humanos y movimiento indígena en el Istmo de Tehuantepec*. Av. Preparatoria s/n, Colonia Hidráulica, 98064, Zacatecas, Zacatecas: Universidad Autónoma de Zacatecas Unidad Académica en Estudios del Desarrollo.

Martínez Laguna, N., Sánchez Salazar, M. T. y Casado Izquierdo, J. M. (2012) *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). doi: 10.14350/ig.30451.

Martner, C. (2012) *El sur también existe: el corredor multimodal del istmo de Tehuantepec en la era de la globalización*, región y sociedad, 24(54), pp. 97–134. doi: 10.22198/rys.2012.54.a150.

Martner, C. y Pérez, J. (2015) *Corredores multimodales internacionales articulados por los puertos mexicanos: límites y posibilidades*, Ciencia y Mar, XXIII, pp. 29–50. Disponible en: http://cienciaymar.mx/Revista/index.php/cienciaymar/issue/view/10/ART55_3.

Martner, C. (2020) *Los puertos del Pacífico mexicano en el contexto de la red global de transporte multimodal*, México y la cuenca del pacífico, 9(27), pp. 129–159. doi: 10.32870/mycp.v9i27.683.

Márquez, L. y Pradilla, C. (2018). *La desigualdad del desarrollo territorial en América Latina*. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/335480680_La_desigualdad_del_desarrollo_territorial_en_America_Latina/citations. (Consultado: 2023).

Moorhead, M. L. (1949) *Hernan Cortes and the Tehuantepec Passage*, Hispanic American Review, vol. XXIX, Durham, Duke University Press, pp. 370–379.

Morales, R. (2023) *A concurso, los primeros seis polos de desarrollo en el Istmo*, El Economista. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/amp/empresas/La-SE-difunde-incentivos-fiscales-para-el-Corredor-Interoceanico-del-Istmo-de-Tehuantepec-20230508-0047.html>.

Navarro, F.S. (2023). [entrevista realizada por Mancilla M.]

Palacios, J. J. (1989) *La política regional en México, 1970-1982*. Universidad de Guadalajara.

Pérez, J. C. (2020) *El Canal de Panamá: la ruta que une al mundo* - Blog, UNIBE. Universidad Iberoamericana. Disponible en: <https://www.unibe.edu.do/el-canal-de-panama-la-ruta-que-une-al-mundo/> (Consultado: el 12 de agosto de 2023).

Perroux, F. (1961). *La economía del siglo XX*.

Pineda, L. O. (2000) *Comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec: un viejo proyecto en el nuevo desarrollo global*, en Durán, A. M. P. (ed.) *Los artificios de la fidelidad: reciprocidad y poder en una finca de los Altos de Chiapas*. Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica, pp. 204–215.

Proyectos México (sin fecha) Gob.mx. Disponible en: <https://www.proyectosmexico.gob.mx/ppp03-ciit/> (Consultado: el 12 de junio de 2023).

Proyectos y programas prioritarios. Disponible en: <https://www.gob.mx/proyectosyprogramasprioritarios>.

Reina, L. (1994) *Los istmos centroamericanos: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Siglo XIX*, Dimensión Antropológica, vol. 2, México, INAH, pp. 71–94.

Reina, L. (2013) *Historia del Istmo de Tehuantepec Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Rivas, R. (2019) *Istmo de Tehuantepec, la ruta del mundo*, La jornada.

Robles, M. (2021) *Los impactos ambientales del corredor interoceánico*, La Jornada Ecológica, 239, pp. 3–4.

Rojas, R. A. (2004) *El ferrocarril de Tehuantepec: ¿el eje del comercio del mundo? 1893-1913*. Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Iztapalapa.

Sandoval, J. M. (2001). “El plan Puebla-Panamá como regulador de la migración laboral mesoamericana”. *Mesoamérica: Los ríos profundos—alternativas plebeyas al Plan Puebla-Panamá*. México City: Instituto Maya/El Atajo Ediciones/Fomento Cultural y Educativo/RMALC/Equipo Pueblo/CASIFOP/ANEC/CCECAM/SEMAPE/CEN-PRI, 215-267.

Sandoval, J.M. (2002). “El Plan Puebla-Panamá y el Plan Colombia: proyectos geoestratégicos para la conformación de las nuevas fronteras geopolíticas del Área de Libre Comercio de las Américas”. Sandoval/Álvarez de Flores, *Integración y fronteras en América Latina*, Mérida.

Toledo, A. (1995) *Geopolítica y desarrollo en el Istmo de Tehuantepec*. Centro de Ecología y Desarrollo A.C.

Torres Fragoso, J. (2022) “El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo”, *Espacios Públicos*, 20(48), pp. 127–149. Disponible en: <https://espaciospublicos.uaemex.mx/article/view/19236>.