

5



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES.

CAMPUS ARAGÓN

**IMPORTANCIA DE LA MODERNIZACIÓN DE LOS PUERTOS
DE COATZACOALCOS, VERACRUZ Y SALINA CRUZ, OAXACA
UBICADOS EN LA ZONA ISTMEÑA EN EL MARCO DEL
PROGRAMA DE DESARROLLO INTEGRAL DEL ISTMO DE
TEHUANTEPEC IMPULSADO POR LA POLÍTICA ACTUAL
DURANTE EL PERIODO DE 1995-2000.**

293236

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES**

P R E S E N T A :

CLAUDIA GABRIELA ARENAS NIETO

**DIRIGIDA POR LA LICENCIADA:
ESMERALDA NEGRETE VARGAS.**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

¿SABES CUAL ES LA
DIFERENCIA ENTRE UN SUEÑO Y
UNA META?

Una meta es un sueño con fecha concreta para
convertirse en realidad... Un sueño es solo un
sueño, algo que está fuera de la
realidad... así que atrévete a soñar, pero
atrévete también a esforzarte para lograr que
esos sueños se hagan realidad. Apunta hacia
la luna, pues aunque te equivoques, irás a
parar a las estrellas... Y cuando te pongas
una meta difícil o creas que tienes un sueño
imposible recuerda que el éxito es solo la
recompensa. Pues lo que vale es el esfuerzo.
"Siempre lo escuché pero hoy ya puedo
entenderlo." GRACIAS.

PARA:

GABRIELA, GERARDO,
ELIZABETH Y GERARDO.

GRACIAS:

A MIS PADRES:

Gabriela y Gerardo, por su infinito amor e incondicional apoyo, que han hecho posible que alcanzara mis metas, hoy concluyo unos de mis propósitos, pero continuare y se que junto con dios y mis abuelos, ustedes siempre estarán ahí.

A MIS HERMANOS:

Elizabeth, Gerardo, por estar conmigo en todo momento dándome aliento y cariño. Eli, creciendo juntas, superando todo los obstáculos y dando tu mano para levantarme cuando he caido, Gerardo dando tu amor y tu fe en mí, que se convirtió en un aliciente para lograr llegar a esta meta.

A OSCAR:

Por tu amor y apoyo, que forman parte esencial de mi vida.

Y a todas las personas que estuvieron conmigo apoyándome; tíos, primos, amigos y todas aquellos que me proporcionaron su ayuda cuando la necesite, incluso a las personas que con una sola palabra o sonrisa me alentaron. A los profesores que me proporcionaron uno de los más grandes tesoros para el hombre; el conocimiento, que siempre será la herramienta para superarse en la vida y gracias también a la UNAM por darme la oportunidad de ser parte de la universidad más importante del país y sentirme orgullosa de ser una universitaria.

Importancia de la modernización de los Puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca en la zona Istmeña, en el marco del Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, impulsado por la política actual durante el periodo de 1995 - 2000

INDICE.

INTRODUCCIÓN.	5
1. ANTECEDENTES	
1.1. Sistema Portuario Mexicano	10
1.2. Administración Portuaria Integral (API) como instrumento de desarrollo del Sistema Portuario Mexicano	11
1.3. Aspectos históricos del Istmo de Tehuantepec	14
1.3.1 Intentos de Cortés para buscar un paso o estrecho para establecer una comunicación entre Atlántico y Pacífico	15
1.3.2 El Istmo de Tehuantepec y la Nueva Nación	16
1.3.3 El expansionismo capitalista, razón para presionar al gobierno reformista	16
1.3.4 La concesión a José de Garay y el interés Norteamericano	16
1.3.5 La concesión mixta como defensa de la zona	17
1.3.6 El tratado de la Mesilla y su relación con el Istmo de Tehuantepec	18
1.3.7 El gobierno liberal y el Tratado Mc Lane – Ocampo	19
1.3.8 Hacia el porfiriato y el ferrocarril	25
1.3.9 México contemporáneo y la cuestión del Istmo	26
1.4. Grandes proyectos para el Istmo de Tehuantepec	26
1.4.2 Proyecto Alfa - Omega (1978)	26
1.4.2.1 Cambios a la infraestructura de las comunicaciones en la zona	30
1.4.3 Megaproyecto para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec.	35

2. ITSMO COMO RUTA INTERCONTINENTAL

2.1 Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec	39
2.1.1 Infraestructura del transporte en el Istmo de Tehuantepec.	39
2.1.2 La modernización de los puertos mexicanos y su importancia en el desarrollo del proyecto en el Istmo de Tehuantepec	48
2.2. El Puerto de Coatzacoalcos	49
2.2.1 Antecedentes Históricos	49
2.2.2 Ubicación	52
2.2.3 Vocación e Importancia	52
2.2.4 Descripción del Puerto (Infraestructura	53
2.2.4.1 Areas de Agua	54
2.2.4.2 Obras de Protección	54
2.2.4.3. Areas de Almacenamiento	54
2.2.4.4 Equipo de Infraestructura	55
2.2.5 Movimiento Portuario de la API Coatzacoalcos	55
2.2.5.1 Movimiento de Carga General	55
2.2.5.2 Movimiento Portuario de Coatzacoalcos en Cifras	57
2.2.5.3 Importaciones y Exportaciones	60
2.2.6 Servicios Navieros	62
2.2.6.1 Principales Líneas de Servicio Regular	62
2.2.7 Zona de Influencia Local	63
2.2.8 Zona de Influencia Externa	63
2.2.9 El puerto de Coatzacoalcos y las Comunicaciones	64
2.2.9.1 Comunicación Terrestre	65
2.2.10 La oportunidad de Inversión en Coatzacolacos	66
2.3. El puerto de Salina Cruz	66
2.3.1 Historia del puerto de Salina Cruz	66
2.3.2 Ubicación estratégica del puerto de Salina Cruz	67
2.3.3 Infraestructura portuaria	69
2.3.4 Movimiento portuario	71
2.3.4.1 Movimiento de Importaciones	73
2.3.4.2 Movimiento de Exportaciones	74
2.3.5 Rutas marítimas	75
2.3.6 Zona de influencia	76

2.3.7 Conexión entre transporte marítimo y transporte terrestre (carreteras	77
2.3.8 Conexión entre ferrocarril y puerto: escasa cobertura regional	77
2.3.9 Principales problemas de integración modal en el puerto	78
2.4. Potencial estratégico del sistema intermodal	79
2.4.1 Características e interpretación del transporte intermodal	80
2.4.2 Competitividad del puente transistmico mexicano dentro de las cadenas logísticas de transporte intermodal	81
2.5. Impacto social y económico del Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec en el estado de Oaxaca	85
2.6. Impacto social y económico del Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec en el Estado de Veracruz	87
3 . INVERSION.	
3.1. Definición	89
3.2. Antecedentes Históricos de la Inversión Extranjera en México	89
3.3. El contexto Mundial y el impulso a la inversión extranjera como base para el cambio de nuestra política económica	95
3.3.1 La inversión Extranjera en América	96
3.3.2 La política Actual	96
3.3.3 Apertura externa	96
3.3.4 Reformas Institucionales	97
3.3.5 Privatización	98
3.3.6 Disciplina monetaria	98
3.3.7 Liberalización Financiera	99
3.3.8 Composición de la Inversión Extranjera en América Latina	99
3.4. Inversión Requerida para el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec .	100
3.5. Países interesados en el Corredor Transistmico	101
3.6. Potencial Económico como fundamento de la Inversión	104
3.7. Las empresas transnacionales	107
3.8. Marco Jurídico para Regular la Inversión Extranjera	108
3.8.1 Artículo 27 Constitucional	109
3.8.2 Ley de Inversión Extranjera	111

4 . LA SOBERANIA DE MEXICO Y EL ISTMO DE TEHUANTAPEC.	
4.1. Generalidades	120
4.2. Que es la soberania, ongen e historia	121
4.3. Soberania y los países subdesarrollados	123
4.4. México, Globalización vs Soberania	124
4.5. Constitución vs Globalización	127
4.6. Derecho mexicano vs Globalizacion	129
4.7. Consecuencias de la globalizacion	131
4.8. Cambios sociales y culturales en la región como simbolo de identidad	131
CONCLUSIONES	138
GLOSARIO	146
BIBLIOGRAFIA	151

INTRODUCCIÓN

La historia moderna y contemporánea esta punteada de Estados - Nación desarrollados, articulados e institucionalizados, sin embargo, después de la Segunda Guerra Mundial nos hemos preocupado por conocer las realidades internacionales. En este horizonte la idea de economía - mundo surge ante los desafíos de las actividades, producciones y transacciones que se realizan entre naciones.

Una economía - mundo está constituida por una red de procesos productivos intervinculados que podemos denominar "cadenas de mercancías", de tal forma que para cualquier proceso de producción de la cadena hay cierto número de vínculos hacia delante y hacia atrás de los cuales depende el proceso en cuestión y las personas en él vinculadas. La producción está basada en el principio de maximización de la acumulación de capital.

En los últimos decenios del siglo XX se manejan otros arreglos de economías - mundo regionales en el ámbito de las economías capitalistas de alcance global como la Unión Europea, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, la Cuenca del Pacífico y los Tigres Asiático.

Pero la economía mundo capitalista, ya sea de alcance regional o global sigue articulándose con base en el Estado - Nación, aunque se reconoce la importancia de las corporaciones transnacionales. Así las organizaciones multilaterales llegan a ejercer las funciones de estructuras mundiales de poder, constituidas por las corporaciones transnacionales. Sin embargo, esta claro que el Estado - Nación soberano crece y está cambiando de forma de acuerdo a las configuraciones y movimientos de la sociedad global.

La nueva realidad del mundo es un vínculo de relaciones interdependientes, nerviosas, agitadas e intensas en donde la influencia reciproca, es decir, la interdependencia se complementa de la diplomacia de la economía internacional. La nueva fase de expansión de las firmas con vocación universal dejan atrás su mecanismo de crecimiento estable, conformando sus propias redes de comercialización. La globalización puede así ser definida como la intensificación de las relaciones sociales,

económicas, políticas y culturales en dimensión mundial, al ligar localidades distantes de tal manera que los acontecimientos locales son moldeados por eventos que ocurren a muchas millas de distancia y viceversa, los entornos y las experiencias atraviesan todas las fronteras geográficas, en este sentido la modernidad une ideológicamente a toda la humanidad.

En el proceso globalizador se está atravesando por relaciones, procesos y estructuras altamente determinadas por la dinámica de los mercados, gentes e ideas, la reproducción del capital se globaliza debido al desarrollo extensivo e intensivo del capitalismo, englobando fuerzas productivas como el capital, la tecnología, la fuerza de trabajo y la división social del trabajo, siempre abarcando las instituciones, los patrones socioculturales y las ideas relativas a racionalización productiva, lucrativa y cuantitativa.

El nuevo entorno mundial se guía por una economía mundial con las mismas necesidades, intensificación de las comunicaciones que agilicen el rápido intercambio de producción y activos financieros. Ante este panorama el nuevo proceso de producción y reproducción del capital se refleja en la necesidad de abrir por todo el hemisferio múltiples rutas de acceso hacia el núcleo de países consumidores. América siempre ha sido blanco de las pretensiones de los países poderosos ya que cuenta con áreas consideradas aptas para el desarrollo de los corredores, Panamá es actualmente el corredor más importante del mundo sin embargo, con la culminación en 1999 del Tratado Torrijos - Carter, que controlaba la actividad del Canal de Panamá, la demanda se ha acrecentado tanto que ha abierto de nueva cuenta la opción de buscar otro nuevo camino, ya sea en México o en Centroamérica.

En México, el istmo de Tehuantepec siempre se ha visto como el paso que podría unir al Océano Pacífico y el Océano Atlántico, además de ser el más cercano a Estados Unidos, por lo cual, las autoridades mexicanas han dado a conocer un proyecto denominado Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec cuyo objetivo es desarrollar la zona.

La política mexicana inmersa en el proceso globalizador, en materia de comunicaciones tienen tres objetivos que dan base para el Desarrollo Integral en el

Istmo de Tehuantepec, el cual tiene como metas conservar, modernizar y ampliar la infraestructura del transporte y las comunicaciones a fin de impulsar el crecimiento económico, la integración regional y el desarrollo social, mejorando la calidad y productividad en la economía a través de la eficiencia y seguridad de las principales vías de comunicación. Esta estructuración de las actividades económicas se beneficia de dos factores que actúan conjuntamente: el rápido cambio tecnológico y la creciente integración financiera internacional, la consiguiente división internacional del trabajo puede beneficiarse de las variaciones regionales, de la infraestructura tecnológica, condiciones de mercado, relaciones industriales y del clima político para realizar la producción global integrada y las estrategias de marketing.

Los medios de comunicación reducen distancias, modifican los tiempos de duración, se disuelven los espacios creando la ilusión de la integración homogénea, unificando un patrón de consumo y producción universal.

Por lo anterior el Istmo de Tehuantepec otorga una posición de ventaja ya que se trata de la porción territorial de comunicación interoceánica con menor longitud y altura, lo que confiere los mejores tiempos de cruce y los mejores costos de operación, ello sin contar que el territorio tiene infraestructura directa – complejos industriales, petroquímica y comunicaciones – que sin mucha dificultad podrán mejorar la transferencia de actividad. En función de ello este paso es valorado geoeconómica y geopolíticamente como la puerta mundial de entrada y salida de todas las riquezas del mundo.

La posibilidad de establecer un corredor en una zona privilegiada al sureste de México traerá cambios sociales, económicos, políticos y comerciales, asimismo promoverá el desarrollo de un sistema de comunicaciones y transportes multimodal en el que los puertos de Salina Cruz, Oax. y Coatzacoalcos, Ver. serán de vital importancia considerando el valor estratégico desde el punto de vista geográfico, tomando en cuenta la riqueza natural y cultural de la zona, así como, su valor político y económico.

Dicho proyecto también pone de manifiesto que la importancia de la modernización y desarrollo de los puertos radica en el gran volumen de comercialización que alcanzaran al disminuir distancia y coste entre oriente y occidente, sin embargo otro

punto que no hay que perder de vista será que la inversión promovida en los sectores privados tanto en la administración, operación y prestación de servicio memará la participación de la Administración Portuaria Integral (API), por lo cual perderemos control de las dos vías comerciales. al permitirse la inversión privada principalmente foránea: empresas transnacionales e instituciones de banca internacional.

Esta investigación pretende dar a conocer la importancia que tiene el desarrollo de la zona del Istmo de Tehuantepec para el avance de las comunicaciones y transportes principalmente de los puerto de Salina Cruz, Oax, y Coatzacoalcos, Ver; en el desarrollo económico y comercial tanto para la región como para el país, además de analizar las ventajas y desventajas a nivel económico, político, social y cultural para un país como lo es México. Al igual que analizar el impacto de la inversión privada extranjera en la vida económica, social y principalmente política al permitirse su intervención en la modernización de dichos puertos.

Uno de los objetivos más relevantes es determinar si dicho proyecto será viable dadas las condiciones económicas y sociales de la zona y del país frente al contexto mundial. También de vital importancia para este trabajo exponer los lineamientos que seguirá el gobierno para proteger la soberanía de México al permitir la inversión extranjera en una zona estratégica y ambicionada por las potencias poderosas.

Esta investigación esta divida en cuatro apartados en donde tratamos de abordar aspectos como la historia, la actualidad de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, la inversión y la soberanía en la región.

La primera parte aborda los antecedentes históricos del proyecto y de lugar, remontándonos a la época de la conquista en donde llamaron la atención de Hernán Cortes las condiciones geográficas del lugar como enclave para unir dos puertos en diferentes océanos con una distancia entre ellos de 310 km. convirtiéndose desde entonces en punto de interés comercial y militar para Estados Unidos y de otras potencias.

El segundo apartado hace referencia al Programa de Desarrollo par la Región y la infraestructura con la que ya cuenta como base de la realización del mismo; de igual

forma, se analiza la situación y condiciones que existen en cada puerto, finalizando con el análisis del potencial para establecer un sistema multimodal de transporte en la región y el impacto que tendrá la implementación en el desarrollo del istmo oaxaqueño y el istmo veracruzano.

El tercer capítulo hace referencia a los factores externos que han impulsado la política en materia de inversión y transformaciones de estrategias para la captación de divisas, así como, el marco jurídico en el que deberá sustentarse la inversión extranjera necesaria para la realización del proyecto.

La última parte se refiere al aspecto de la soberanía, su origen e historia. Y el papel que hasta hace pocos años tenía en la toma de decisiones y en nuestras la vida política y económica de México. Contiene un análisis de la interpretación que ahora tiene para el mundo el concepto y su transformación para los países subdesarrollados como México.

Para este trabajo se consultaron fuentes documentales, y se recurrió a entrevistas con personas cercanas al proyecto y al área portuaria. La visita a los puertos me permitió observar las condiciones reales y la opinión que tiene los involucrados en el programa, la cual fue de gran utilidad debido a que mucha de la información consultada para dicha investigación no se encuentra publicada.

CAPITULO 1.
ANTECEDENTES.

1. ANTECEDENTES

1.1. Sistema Portuario Mexicano

El transporte marítimo es un factor fundamental para el intercambio de los productos que demandan las diferentes regiones, además que constituye una vía de comunicación natural. Como características podemos mencionar su gran capacidad de carga y adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y valores. La comunicación por agua está destinada básicamente a la movilización de materias primas para la industria.

En un pasado reciente los puertos mexicanos implementaron un ajuste administrativo que originó en 1976 la transferencia del sistema portuario de la Secretaría de Marina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) Puertos Mexicanos como órgano desconcentrado de la SCT fue creado en 1989 encargándose de la operación, construcción, equipamiento y dragado de los puertos.¹

Sin embargo aun se contaba con una administración centralizada limitando la posibilidad de tener puertos eficientes y competitivos en el comercio exterior, ante esta situación se establecieron lineamientos estratégicos para definir el papel del estado en la actividad portuaria así como, el fomento a la inversión para el desarrollo de la infraestructura de los mismos.

Ocupando el décimo séptimo lugar por el valor de su comercio y el cuadragésimo cuarto por el tamaño de su flota mercante, los puertos mexicanos son un medio vital para las actividades comerciales con el exterior, en ellos se transporta el 80% del volumen total de las exportaciones, el 67% de las importaciones y el 31% de las cargas operadas por diversos tipo de transporte. En la última década el incremento del volumen de carga transportada vía marítima creció a un ritmo promedio de 2% anual.²

México cuenta con una infraestructura portuaria de 90 puertos y 17 terminales todos conectados con las más importantes ciudades del país, tanto por ferrocarril como por carretera. La actividad más frecuente en arribos de embarcaciones es la pesquera, la

¹ Cruz Valdés, Hugo. *La Gestión Portuaria Mexicana*. México, Sociedad mexicana de geografía y estadística. SCT, 1998 p. 16.

de mayor relevancia económica es la movilización de carga y pasajeros desarrollada básicamente en 26 puertos comerciales, industriales y turísticos, y 10 terminales especializadas; en la actividad turística sobresale el constante movimiento de pasajeros en cruceros y transbordadores, con las consiguientes inversiones y derramas económicas en áreas de los litorales en los que se localizan.³

1.2. Administración Portuaria Integral (API) como instrumento de desarrollo del sistema portuario mexicano.

A partir de la apertura comercial de México en 1986 se hizo evidente la ineficiencia y baja productividad imperante en los puertos mexicanos incapaces de proveer un servicio al comercio exterior con calidad y precio a nivel internacional. El crecimiento del comercio exterior amenazaba con provocar una crisis portuaria; para poder competir efectivamente en los mercados internacionales, el sector industrial requería de un sistema de transporte moderno, integrado y eficiente, equiparable al de sus contrapartes en el resto del mundo.

En este marco el Gobierno Federal decide iniciar en 1991 la reestructuración del sector portuario con la requisita y reorganización del puerto de Veracruz y la modificación del marco regulatorio a nivel de reglamento. Sin embargo fue hasta 1993 cuando se avanzó en la modernización de otros puertos, se dio un marco jurídico con la expedición de la Ley de Puertos (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1994) y en 1994 la Ley de Navegación (con la ratificación 13 de diciembre de 1993 de la Cámara de Senadores).

Actualmente los puertos ofrecen un perfil sensiblemente distinto al existente apenas hace 5 años atrás. Se ha redefinido el papel del Estado en los puertos, se han restringido sus funciones a las de carácter normativo y de supervisión, lo que ha permitido incrementar y favorecer la participación de la inversión privada, nacional y extranjera en la operación de terminales e instalaciones, así como en la prestación de servicios e incluso en la administración integral de los puertos, como se muestra en el cuadro siguiente:

² Arellano, Melchor. *México 44 del mundo por el tamaño de su flota*. Financiero. 21 Oct. 1996 p. 44.

OPORTUNIDADES PARA LA INVERSIÓN EXTRANJERA⁴

Porcentaje permitido para la inversión

APIS	Hasta 49%
Terminales	Hasta 100%
Instalaciones	Hasta 100%
Servicios	Hasta 100%

Desde que se puso en marcha el proceso de reestructuración del sistema portuario nacional emprendido por la SCT se han manifestado grandes avances, ejemplo de ello es Altamira Terminal Portuaria (ATP) que tiene mérito por haber sido otorgada a una empresa de mediana capacidad, la cual ha demostrado que el éxito en las concesiones portuarias no debe medirse en función de la fuerza de los grandes consorcios.

Gracias a esta creciente actividad derivada del proceso de apertura, los puertos ya no reciben subsidios, son superavitarios y canalizan inversiones que en los últimos tres años alcanzan \$ 800 millones pesos; en este proceso de modernización ha sido muy importante la confianza de los inversionistas nacionales y extranjeros los cuales han realizado inversiones por \$ 2,400 millones y han comprometido \$ 2.000 millones adicionales para el periodo 1998-2000⁵.

En un periodo de tres años los empleos directos en las terminales portuarias han tenido importante incremento del 47 %⁶. La marina mercante nacional ha ido incrementando su eficiencia tanto en el área administrativa reduciendo el número de trámites exigidos por la autoridad como en materia de seguridad, la Comisión Intersecretarial de Seguridad y Vigilancia Marítima y Portuaria ha tabajado en varias acciones para que en las operaciones en la navegación no se exponga la vida humana, las mercaderías transportadas y se proteja el equilibrio ecológico y los

³ *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1991 - 1997*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT, 1998, p. 9.

⁴ *Los puertos mexicanos inversion hacia el futuro Proceso de reestructuración y privatización*. México Dirección General de Administración Portuaria Integral, SCT, p. 15.

⁵ "Día de la Marina, el Sector Marítimo Portuario da Respuesta Inmediata al Creciente dinamismo del Comercio Exterior Mexicano: EZPL", en *Boletín Portuario*. México, No. 5, Abril-junio 1998, p. 2.

recursos naturales resultando de las acciones anteriores una competencia entre las terminales portuarias generando incrementos en la producción y el dinamismo de los flujos de carga y el número de buques atendidos, por lo que se ha logrado una reducción de precios y tarifas en términos reales.

Dentro de la administración y de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo del presidente Ernesto Zedillo se manifestó un interés por fomentar la competitividad de los puertos, dada la gran importancia comercial que tienen por el manejo de grandes volúmenes de mercancías, por ello se ha desarrollado el "Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional 1995 - 2000". "Cuyo objetivo general es disponer de servicios competitivos, para apoyar el comercio interior y exterior de México y reforzar las medidas para la prevención de la contaminación."⁷

Cada año el sistema portuario nacional moviliza de 200 millones de toneladas de carga, 60% son de petróleo y sus derivados, 17% de metales y 19% de carga general, todo ello se moviliza por medio de puertos comerciales cinco de ellos de mayor movimiento Altamira, Tampico, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas⁸. A pesar de dichos avances debemos de estar concientes que nuestro sistema portuario no corresponde al nivel de desarrollo nacional. Existen en el sistema portuario resagos en aspectos de competitividad y eficiencia exigidos por la apertura comercial de la economía mundial, lo cual nos enfrenta a grandes retos que tenemos que encarar para poder tener mejores oportunidades a nivel mundial.

⁶ "Avances en los puertos durante la presente administración". En *Boletín Portuario*. México. No. 5. Abril-Junio, 1998. p. 1.

⁷ Arellano Melchor. "Programa de Fomento a la Marina Mercante". *El Financiero*, México, 21 Oct. 1996, p. 44.

⁸ *Los puertos mexicanos inversión hacia el futuro*, Op. Cit. p 3-4.

ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES ⁹

API'S FEDERALES OTORGADAS EN 1994		
PROGRESO, YUC.	ENSENADA, BC.	GUAYMAS, SON.
TOPOLOBAMPO, SIN.	MAZATLAN, SIN.	PUERTO VALLARTA, JAL.
MANZANILLO, COL.	LAZARO CARDENAS, MICH.	SALINA CRUZ, OAX.
PUERTO MADERO, CHIS.	ALTAMIRA, TAMPS.	TAMPICO, TAMPS.
TUXPAN, VER.	VERACRUZ, VER.	COATZACOALCOS, VER.

ESTATALES	
BAJA CALIFORNIA SUR (MAYO 1997)	TABASCO (JUNIO 1996)
CAMPECHE (JUNIO 1996)	QUINTANA ROO (JUNIO 1994)

PRIVADA
ACAPULCO (JUNIO 1994)

FIDEICOMISO FEDERAL
CABO SAN LUCAS B.C.S. (MAYO 1997)

1.3. Aspectos Históricos del Istmo de Tehuantepec

La historia de Tehuantepec esta vinculada a todas la vicisitudes que caracterizan la historia nacional pasando por sus 3 grandes etapas: Precortesiana, Colonial e Independiente. El Istmo siempre ha tenido gran importancia sobre todo en la parte más estrecha como punto estratégico.

Primero en la época precortesiana los Mexicas en su fase de esplendor militarista y expansionista lo consideraban como la zona estratégica y de paso del sureste para

⁹ Seminario Internacional "El futuro de los puertos ecuatorianos" Guayaquil, Ecuador. 12 de noviembre de 1997, p. 17.

conquista de otros pueblos. Asimismo, en la época de conquista y colonia con los estudios y expediciones de Cortés, nace la idea de hacer en el Istmo un paso entre océanos con el fin de buscar una nueva ruta para incrementar el comercio lucrativo de Asia, finalmente a partir del México independiente los países que surgieron del proceso del capitalismo industrial Inglaterra, Francia y Estados Unidos, se vieron atraídos por la zona como vía de comunicación para sus intereses que les servirían para establecer su hegemonía.

1.3.1. Intentos de Cortés para buscar un paso o estrecho para establecer una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico.

El conquistador Hernan Cortés tuvo desde el principio este pensamiento que procuró llevar a cabo mientras conservaba influencia y poder. Concibió la importancia de estos trabajos y ordenó varios reconocimientos a lo largo de la costa que dieron como resultado el descubrimiento del río Goatzacoalcos (nombre con el que se le conocía al río Coatzacoalcos) que desde entonces se calificó de "muy buen puerto para navios"¹⁰ así como punto de partida para sus viajes, "desde ese momento Cortés vio en el Istmo la posibilidad de abrir un canal que uniera ambos mares"¹¹ y llevarse a cabo expediciones lucrativas para agilizar el comercio con las Indias Orientales. De igual manera Cortés convirtió la zona del Istmo en el centro de operaciones militares contruyendo los primeros astilleros.

Cortés no fue secundado por la corona española en la visión que tenía de esta zona privilegiada y en el proyecto de desarrollarla para extender el comercio con la América del Sur por esta vía.

De manera incipiente el comercio español entre Oriente y Occidente se realizó durante la colonia por conducto de la Nueva España principalmente en los puertos de Acapulco y Veracruz que eran receptores y emisores de embarcaciones que en lugar de aumentar sus actividades se redujeron debido a la piratería y el monopolio de Cádiz, olvidándose por completo de la región del Istmo.

¹⁰Larrainza, Manuel, *Vía de comunicación Interoceánica por el Istmo de Tehuantepec*. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1877, p. 3.

¹¹Barrios, Roberto, *El Istmo de Tehuantepec en la encrucijada de la historia de México*. México, Centro de Estudios Económicos y Sociales, 1987, p. 169.

1.3.2. El Istmo de Tehuantepec y la Nueva Nación.

Los primeros gobiernos después de la consumación de la Independencia y los tiempos de anarquía generados por los conflictos propios de una nueva nación, buscaban la consolidación de la unidad territorial de México, concentrando su atención en el conocimiento y la importancia que el Istmo tenía. Por lo cual el presidente Guadalupe Victoria ordeno realizar varios estudios de reconocimiento y estrategia militar, pues las presiones permanentes de las potencias ponían en alerta al gobierno en aquellos momentos. Las expediciones ofrecieron una visión potencial de la zona istmeña llegando a expresar: "El istmo de Tehuantepec era uno de los puntos más ventajosos dentro del inmenso territorio de la república para poder establecer vías de comunicación por agua y por tierra"¹²

1.3.3 La expansión capitalista, razón para presionar al gobierno reformista.

Conforme se iba desarrollando y expandiendo el capitalismo, el interés del gobierno norteamericano se expandía hacia el sur, lo que indicaba un mayor acercamiento al territorio mexicano y al Istmo de Tehuantepec. Este interés se manifestó de manera indirecta con las negociaciones que el gobierno norteamericano mantenía con Nueva Granada (1846) estableciendo el convenio sobre el Istmo de Panamá, abriendo de este modo la posibilidad para que los norteamericanos negociaran el acceso al istmo de México que representa la parte más estrecha, con solamente 309,617 metros de rieles con los cuales quedarían unidos los dos océanos disminuyendo el recorrido que se tenía que realizar para comerciar en ambos mares.

1.3.4 La Concesión a José de Garay y el interés Norteamericano.

En 1842 durante el gobierno provisional del Gral. Santa Anna se expidió un decreto que ordenaba la apertura de una vía de comunicación entre el océano Atlántico y el Pacífico en el Istmo de Tehuantepec por navegación y donde no fuera conveniente se utilizara el ferrocarril con carros de vapor. Dicha obra se le confió a José Garay, quien debía realizar un reconocimiento y el trazo de una vía de comunicación, la posición de los puertos necesarios y la instalación de vías férreas y caminos.

Dicho decreto violaba las Leyes de Colonización de 1824, pues permitía a los extranjeros adquirir propiedades en el territorio sin ser naturalizados, así como la Ley de 1828 y 1830 que no permitía la adquisición de territorios en zonas limítrofes y

¹² Barrios, Roberto. Op.cit. y Wolrich A. Manuel *El Istmo de Tehuantepec* 1944, p. 171

fronterizas a los extranjeros. En 1846 el 5 noviembre el Gral. Mariano Salas ratificó la concesión prorrogándola por dos años aseverando que no se permitían en Tehuantepec colonos de nación que estuviera en guerra con la República. Garay aprovechándose de esta situación cedió los derechos de concesión a ciudadanos ingleses quienes posteriormente los cedieron a norteamericanos, los Estados Unidos buscaban a toda costa el paso por el Istmo de Tehuantepec disfrazando su interés en la supuesta protección a sus conciudadanos.

Los dueños de la concesión otorgada a Garay ahora eran P.A. Hargous y Socios, J.P Benjamin por lo cual el gobierno norteamericano tomó el problema en sus manos y presionó a México para que tal concesión de derechos fuera respetada.

Este proceso de negociaciones y presiones llevaron a que el 24 de agosto de 1850, el gobierno norteamericano enviara a Mr. Letcher a negociar algunas cláusulas en favor de su gobierno por medio de las cuales la protección de los Estados Unidos no solo era a sus concesionarios y empleados, sino a cualquier otra persona empleada por la compañía aun con otro propósito; la intervención militar no solo en el canal sino en otro territorio contiguo a la obra; ayuda o auxilio de los Estados Unidos cuando ellos lo consideraran necesario aun sin la petición o aprobación del gobierno mexicano.

El entonces presidente Herrera y su ministro de Guerra el Gral. Arista rechazaron la propuesta, aunque fue inútil ya que sabían a quien se enfrentaba y estaban conscientes de la debilidad del país se vieron obligados a firmar un nuevo Tratado el 25 de enero de 1851 favoreciendo a los estadounidenses.

En respuesta a lo anterior el gobierno mexicano organizó colonias militares para proteger la región istmeña y la defensa de este territorio por medio de un decreto que el Pte. Mariano Arista emitió el 25 de julio de 1851.

1.3.5 La concesión mixta como defensa de la zona.

El 5 de febrero de 1853 el gobierno interino de Juan Ceballos firmó un nuevo acuerdo para construir la vía interoceánica con la Compañía A.G. Sloop y sus asociados Mr. Williams D. Lee y los mexicanos de las compañías de Oaxaca, Tabasco y Chiapas. Dicha concesión contemplaba: "La vía de comunicación se haría por agua sirviéndose del río Coatzacoalcos de donde partiría en dirección del Pacífico un camino de madera

que había de terminarse en cuatro años y en los 5 siguientes se construiría el ferrocarril. Los socios de cualquier nacionalidad se consideraban como mexicanos y los Gobiernos o Estados extranjeros no podrían tomar parte de la empresa sin consentimiento de México. El tránsito sería libre a todos los pueblos del globo. La Compañía entregó 300.000 libras en efectivo y entregaría cantidad igual en plazos mensuales de 50,000”¹³

1.3.6 El Tratado de la mesilla y su relación con el Istmo de Tehuantepec.

A raíz del triunfo norteamericano en 1848 con la firma de los Tratados Guadalupe - Hidalgo (arreglo desigual por el cual el país perdió más de la mitad de su territorio) los norteamericanos se presentaron en México y centroamérica para dar apertura a la ruta interoceánica.

En 1853 siendo nuevamente Santa Anna presidente el Gral. James Gadsden es destinado como embajador en México para resolver el problema de la Mesilla y el 30 de diciembre se firma el Tratado, en el que además de solucionar el conflicto de la región norte del país se contemplaba una solución favorable para los norteamericanos con relación al Istmo de Tehuantepec. En las obligaciones contraídas en el artículo VIII del Tratado de la Mesilla se señala: “Habiendo autorizado el gobierno Mexicano, en 5 de febrero de 1853, la pronta construcción de un camino y de un ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec para asegurar de una manera estable los beneficios de dicha vía de comunicación a las personas y mercancías de los ciudadanos de México y de los Estados Unidos se estipula que ninguno de los gobiernos podrá obstaculizar el tránsito de personas y mercancías de ambas naciones y que, en ningún tiempo, se impondrán cargas por el tránsito de personas y propiedades de ciudadanos de los Estados Unidos, mayores que las que se impongan a las personas y propiedades de otras naciones extranjeras, ni ningún interés en dicha vía de comunicación o en sus productos se transferirá a una Gobierno extranjero”¹⁴

¹³ Olivarría y Ferrari. *México a través de los siglos . México independiente 1821 - 1855*. México. Compañía General de Ediciones . 1961, p. 504 .

¹⁴ González Ramírez Manuel. *El codiciado Istmo de Tehuantepec*. México. DDF, 1973. (Metropolitana, 18) p. 74.

El istmo representaba para los Estados Unidos el mismo interés que por todo el territorio norte del país de ahí que paso a ser una obsesión latente que resurgía en tantas oportunidades tenían.

1.3.7. El gobierno liberal y el Tratado Mc Lane - Ocampo

Con la firma del Tratado Guadalupe - Hidalgo (1848) y el Tratado de la Mesilla (1853) se creía que las pretensiones norteamericanas quedaban cubiertas. Pero esto estaba muy lejos de la realidad.

Para 1851 Comonfort toma la presidencia, las presiones norteamericanas no cesaron, se agudizaron y forzaron al presidente liberal a expedir una autorización el 19 de agosto para fundar en el Istmo (más exacto en la Ventosa) la ciudad de Comonfort con el fin de disponer de una cabeza de playa yanqui en esta estratégica región. Con el decreto del 2 de septiembre de 1857 quedaba legalizado este objetivo.

En ese mismo año al observar la difícil situación interna por la que atravesaba el país, los norteamericanos aprovecharon la situación y forzaron a firmar un nuevo decreto en septiembre de 1857 en el cual se concedía a la Louisiana Tehuantepec Company el derecho de abrir en el Istmo una vía de comunicación.

Ante la renuncia de Comonfort originada por las presiones de conservadores: alzamientos armados de los conservadores dirigidos por Felix Zuloaga en contra de las *Leyes de Juárez*, *Desamortización* y de acuerdo con el artículo 128 constitucional al Secretario de la Suprema Corte de Justicia le correspondía fungir como presidente de la República, y así el Lic. Benito Juárez es designado presidente en 1858.

Juárez una vez que tomo el poder baso su gobierno en la constitución, así como todas sus acciones, de igual manera "guió toda acción de los liberales en la defensa del orden constitucional y abrió nuevamente la lucha encarnizada entre los liberales y conservadores en las explosivas contiendas de la Guerra de Reforma"¹⁵ (1858 a 1860).

Durante el conflicto las potencias extranjeras aprovecharon la situación, el gobierno norteamericano presionaba a Juárez para la concertación de un acuerdo que solucionara el problema del Istmo por medio de la firma de un tratado.

¹⁵ Barrios, Roberto. *Op.cit.* 187p.

El 1 de abril de 1859 Robert Milligan Mc Lane arribó al puerto de Veracruz, quien de inmediato reconoce al gobernador liberal para discutir con ellos el asunto del Istmo.

Las propuestas y contrapropuestas presentadas entre los ministros de Juárez; Miguel Ruiz, Lerdo de Tejada y Melchor Ocampo y el nuevo embajador hicieron del proceso algo muy prolongado debido a la lucha interna de México.

Debido a esta situación Juárez procede con cautela y apegándose siempre a la constitución, mientras Ocampo atiende al Embajador norteamericano en lo que la situación mejora. El gobierno norteamericano seguía buscando "Un tratado satisfactorio de comercio y límites; derecho de vía a través de las regiones del Norte de México y el Istmo de Tehuantepec, semejante al de 1846 con Nueva Granada"¹⁶ por lo que sigue presionando al gobierno liberal. En 1858 el presidente Buchanan recomienda a su congreso "la intervención militar suficiente para entrar a México con objeto de obtener una indemnización para lo pasado y seguridad para lo futuro"¹⁷. Con tal propósito, sin duda y para impedir tal invasión el gobierno que había estado hacia tiempo encontrando recursos pecunarios en E.U. pero resuelto a impedir la intervención y mutilación del territorio sin sacrificar el reconocimiento que aquella nación había otorgado; acepta negociar un tratado en el cual por cuatro millones de pesos a los E.U. se le otorgaba libre tránsito por Tehuantepec y la zona fronteriza del norte sin que México renunciara a su soberanía.

Debido a esta situación, contradicciones, presiones y estrategias diplomáticas de los representantes de ambos países se concretó el Tratado Mc. Lane - Ocampo que no es otra cosa que la paráfrasis del artículo VIII del Tratado de la Mesilla en 1859.

El texto del Tratado, copiado del original, es el siguiente:

" Tratado de Tránsitos y Comercio entre los Estados Unidos y México, firmado por Robert M. McLane, Ministro de los Estados Unidos en México y Melchor Ocampo, Ministro de Relaciones Exteriores de México, en Veracruz, el 14 de diciembre de 1859.

Artículo I .- Como una ampliación del artículo VIII del Tratado de 30 de diciembre de 1853, la República Mexicana cede a los Estados Unidos y sus

¹⁶ Cue Canovas, Agustín, El tratado Mc Lane- Ocampo. México, América Nueva, 1956, 15 p.

¹⁷ *Ibid.* p.19

ciudadanos y bienes, en perpetuidad, el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec, de uno a otro océano, por cualquier camino que actualmente exista o que pueda existir en lo sucesivo, sirviéndose de él ambas Repúblicas y sus ciudadanos

Artículo II - Ambas Repúblicas convienen en proteger todas las rutas actualmente existentes o que existieren en lo sucesivo al través de dicho Istmo, y en garantizar la neutralidad del mismo.

Artículo III - Simultáneamente con el uso por primera vez, bona fide, de cualquiera ruta a través de dicho Istmo para los propósitos de tránsito, la República de México establecerá dos puertos de depósito, uno al Este, el otro al Oeste, del Istmo. El gobierno de México no deberá imponer derechos sobre los efectos extranjeros o mercancías que pasen bona fide por dicho Istmo, y que no estén destinados al consumo de la República Mexicana. No se impondrán a los extranjeros y sus bienes que pasen por este camino, contribuciones o derechos mayores que los que se impongan a las personas y bienes de los mexicanos. La República de México continuará permitiendo el tránsito libre y desembarazado de las malas (valijas de correos) de los Estados Unidos con tal de que pasen en valijas cerradas y que no hayan de distribuirse en el camino. En ningún caso podrán ser aplicables a dichas malas, ninguna de las cargas impuestas o que en lo sucesivo se impusieren.

Artículo IV .- La República Mexicana conviene en establecer por cada uno de los puertos de depósito, uno al Este, otro al Oeste, del Istmo, reglamentos que permitan que los efectos y mercancías pertenecientes a los ciudadanos o súbditos de los Estados Unidos o de cualquier país extranjero, se introduzcan y almacenen en depósitos que para tal propósito se construyan, libres de tonelaje y de toda otra clase de derechos, excepto los gastos necesarios de corretaje y almacenaje, cuyos efectos y mercancías podrán ser remitidos subsecuentemente para transitar al través de dicho Istmo, y para ser embarcados de cualquiera de dichos puertos de depósito para cualquier puerto extranjero, libres de tonelaje o de derechos de otra clase; y se les podrá sacar también de dichos almacenes para su venta y consumo dentro del territorio de la República Mexicana, mediante el pago de los derechos o impuestos que dicho Gobierno mexicano tuviese a bien cobrar.

Artículo V .- La República de México conviene en que si llegara a ser necesario en algún tiempo, emplear fuerzas militares para la seguridad y protección de las personas y los bienes que pasen por alguna de las precitadas rutas, emplear la fuerza

necesaria para tal efecto; pero si por cualquiera causa dejara de hacerlo, el gobierno de los Estados Unidos, con el consentimiento o a petición del gobierno de México o de su Ministro en Washington o de las autoridades locales, civiles o militares legalmente competentes, empleará tal fuerza para éste y no otro objeto; y cuando en la opinión del gobierno de México cese la necesidad, dichas fuerza será inmediatamente retirada.

Sin embargo, en el caso excepcional de peligro imprevisto o inminente para las vidas o las propiedades de ciudadanos de los Estados Unidos, las fuerzas de dicha República quedan autorizadas para obrar en protección de aquellos, sin haber obtenido previo consentimiento, y se retirarán dichas fuerzas cuando cese la necesidad de emplearlas.

Artículo VI .- La República de México concede a los Estados Unidos el simple tránsito de sus tropas, abastos militares y pertrechos de guerra por el Istmo de Tehuantepec, y por el tránsito o ruta de comunicación a que se alude en este convenio, desde la Ciudad de Guaymas en el Golfo de California, hasta el Rancho de Nogales o algún otro punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de México y los Estados Unidos, cerca del 11 grado oeste de longitud de Greenwich, dándose inmediato aviso de ello a las autoridades locales de la República de México. Y asimismo, las dos Repúblicas convienen en que se estipulará expresamente con las compañías o empresas a quienes se concede en lo sucesivo al acarreo o transporte por cualesquiera ferrocarriles u otra vía de comunicación, en los precitados tránsitos, que el precio de transporte de las tropas, abastos militares y pertrechos de guerra de las dos Repúblicas, será a lo sumo la mitad del precio ordinario que paguen los pasajeros o las mercancías que pasen por dichos tránsitos; quedando entendido que si los concesionarios de privilegios otorgados ya o que en lo sucesivo se otorguen sobre ferrocarriles u otros medios de transporte por dichos tránsitos, rehusares recibir por la mitad del precio de transporte las tropas, armas, abastos militares y municiones de los Estados Unidos, el gobierno de éstos no les impartirá la protección de que se habla en los artículos segundo y quinto, ni ninguna otra protección.

Artículo VII .- La República Mexicana cede por el presente a los Estados Unidos, a perpetuidad, y a sus ciudadanos y bienes, el derecho de vía o tránsito al través del territorio de la República México, desde las ciudades de Camargo y Matamoros o cualquier otro punto conveniente del Río Grande, en el Estados de Tamaulipas, por la vía de Monterrey, hasta el puerto de Mazatán a la entrada del Golfo de California, en el Estados de Sinaloa; y desde el Rancho de Nogales o cualquier

punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de México y los Estados Unidos, cerca del 111 grado de longitud Oeste de Greenwich, por la vía de Magdalena y Hermosillo hasta la ciudad de Guaymas, en el Golfo de California, en el Estado de Sonora; por cualquier ferrocarril o ruta de comunicación, natural o artificial, que exista actualmente o existiere en lo sucesivo o fuere construido, del cual usarán y se servirán en la misma manera y con iguales condiciones ambas Repúblicas y sus respectivos ciudadanos, reservándose siempre para sí la República Mexicana el derecho de soberanía que actualmente tiene sobre todos los tránsitos mencionados en el presente tratado. Todas las estipulaciones y reglamentos de todas clases aplicables al derecho de vía o tránsito al través del Istmo de Tehuantepec, y en que han convenido las dos Repúblicas se hace por el presente extensivo y aplicables a los precitados tránsitos o derechos de vía, exceptuando el derecho de pasar tropas, abastos militares y pertrechos de guerra desde el río Grande hasta el Golfo de California.

Artículo VIII .- Las dos República convienen asimismo en que, de la lista de mercancías que se anexa, el Congreso de los Estados Unidos elija las que, siendo productos naturales, industriales o manufacturados de una u otra de las dos Repúblicas, puedan admitirse para la venta y el consumo en uno u otro de los dos países, bajo condiciones de perfecta reciprocidad, bien se las reciba libres de derechos o con el tipo de derecho que fije el Congreso de los Estados Unidos, siendo la intención de la República Mexicana admitir los artículos de que se trata, al más bajo tipo de derecho y hasta completamente libre del mismo si el Congreso de los Estados Unidos conviene en ello. Su introducción de una a la otra República, se hará por los puntos que los gobiernos de ambas fijen, en los límites y fronteras de ellas, cedidos y concedidos para los tránsitos, y a perpetuidad, por este convenio, o al través del Istmo de Tehuantepec o del Golfo de California hasta la frontera interior entre México y los Estados Unidos. Si México concediere privilegios semejantes a otras naciones en las estaciones terminales de los precitados tránsitos sobre los golfos de México y California y sobre el Océano Pacífico, lo hará teniendo en cuenta las mismas condiciones y estipulaciones de reciprocidad que se imponen a los Estados Unidos por los términos de este convenio.

(Sigue la lista de mercancías anexa al artículo VIII).

Artículo IX .- Como una ampliación a los artículos catorce y quince del Tratado de cinco de abril de 1831, en el cual se capituló lo relativo al ejercicio de la religión a los ciudadanos de México, se permitirá a los ciudadanos de los Estados Unidos ejercer

libremente su religión en México, en el público o en privado, en sus casas o iglesias y sitios que destinen al culto, como consecuencia de la perfecta igualdad y reciprocidad que según el artículo segundo del mismo Tratado, sirvió de base al mismo. Las capillas o sitios para el culto público, podrán ser comparadas y serán consideradas como propiedad de los que las compran, como se compra o se conserva cualquier otra propiedad, exceptuando de ello, sin embargo, a las comunidades y corporaciones religiosas a las cuales las actuales leyes de México han prohibido completamente y para siempre, obtener y conservar toda clase de propiedades. En ningún caso estarán sujetos los ciudadanos de los Estados Unidos, residentes en México, al pago de préstamos forzosos.

Artículo X .- En consideración a las precedentes estipulaciones y como compensación a las rentas a que renuncia México permitiendo el transporte libre de derechos, de bienes y mercancías por el territorio de la República, el gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar al gobierno de México la suma de cuatro millones de dólares, de los cuales dos millones serán retenidos por el gobierno de los Estados Unidos para el pago de las reclamaciones de ciudadanos de los Estados Unidos contra el gobierno de la República de México, por daños y perjuicios ya sufridos, y cuya justicia sea probada de acuerdo con la ley y el uso de las naciones y los principios de equidad; y se pagarán los mismos a prorrata hasta donde la citada suma de dos millones lo permita, en cumplimiento de una ley que expedirá el Congreso de los Estados Unidos para adjudicación de la misma, y el resto de esta suma se devolverá a México por los Estados Unidos en caso de que sobrase algo después del pago de las reclamaciones reconocidas como justas.

Artículo XI .- Este Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos y con el consejo y consentimiento del Senado de los Estados Unidos, y por el Presidente de México en virtud de sus actuales facultades ejecutivas extraordinarias, y las respectivas ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington dentro del período preciso de seis meses a contar de la fecha de su firma o antes si fuese posible, o en el asiento del Gobierno constitucional si el Presidente y el Senado de los Estados Unidos propusieren algunas alteraciones o enmiendas, que fuesen aceptadas por el Presidente de la República de México.¹⁸

El convenio es discutido por el Senado norteamericano el 28 de diciembre de 1859, solo 92 de los 240 congresistas estaban a favor debido a los conflictos entre

¹⁸ *Idem. passim.*

esclavistas y antiesclavistas, se rechazó definitivamente el 21 de mayo de 1860 a pesar de la insistencia del presidente Buchanan.

Como podemos darnos cuenta el Tratado Mc. Lane-Ocampo o Tratado de Tránsito y Comercio entre los Estados Unidos y México, fue resultado de una combinación de fuerzas y circunstancias que obligaron al gobierno mexicano a celebrarlo. Las presiones políticas y económicas del gobierno norteamericano, el contexto interno y externo fueron determinantes para la firma de este convenio desigual y desventajoso para el país. México nunca fue favorecido durante el periodo negociador, sin embargo, a la firma de dicho convenio la situación cambia, a favor del México pues debido a las pugnas internas del vecino país nunca llega a entrar en vigor.

1.3.8. Hacia el porfiriato y el ferrocarril

Después del triunfo liberal sobre la intervención francesa y los conservadores en 1867, nuevos sucesos y circunstancias aparecieron en el contexto internacional, aparece la nueva fase del capitalismo y el imperialismo, en el que no interesaba tanto la apropiación de territorios sino de mercados y centros de abastecimiento, importantes para la producción de productos como el petróleo.

En 1876 debido a la pugna entre las fracciones liberales asciende al poder el General Porfirio Díaz como efecto del plan de Tuxtepec inaugurando una nueva etapa histórica conocida como el porfiriato; durante el cual, se logró unificar y pacificar al país. En este periodo "México pudo darle cima a la construcción del ferrocarril a través del Istmo de Tehuantepec por cuenta propia con el producto de empréstitos aprobados en decretos del 30 de mayo de 1882 y en virtud de contratos con S.Pearsons & Son L.T.D. de Londres que no solo terminaron la vía férrea al inicio del siglo inaugurándose en 1906 sino que construyeron y acondicionaron los puertos terminales de Salina Cruz y Coatzacoalcos sin que tuviera la República que manejar su territorio a potencias extranjeras"¹⁹. Asimismo en 1907 el General Porfirio Díaz inauguró el ferrocarril Transistmico y los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos.

¹⁹ *Idem.* p.21.

1.3.9. México contemporáneo y la cuestión del Istmo

Es hasta la década de los 70's que el Istmo de Tehuantepec se vuelve a considerar importante como región económica del país. En 1972 se creó la Comisión Coordinadora para el desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec que tenía por objetivo unir a los Estados de Tabasco, Chiapas, Veracruz y Oaxaca teniendo comunicación al centro del país. Dicha comisión fue creada por iniciativa del presidente Luis Echeverría para dar impulso social y económico a los pobladores de esa importante región.

Se buscaba que esta comisión creara un foro para plantear ideas esenciales para el desarrollo rural y a la creación de obras de infraestructura base del desarrollo industrial.

Contemplaba las condiciones en que los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos habrían de seguir trabajando para poder disminuir los costos de servicios portuarios a un 50% lo cual originaría que los usuarios de ambos puertos tendrían un estímulo importante para su utilización de igual forma, se desarrollaría la actividad comercial reduciendo los trámites aduanales; estas medidas eran tomadas en vista de incorporar los puertos de nuestro país al gran impulso exportador que el gobierno de Echeverría venía fomentando. En 1973 se llevó a cabo la VII reunión ordinaria en la cual se expresaba que se tendría estricto cuidado de la soberanía de tal manera que el "Istmo no sería ni propiciaría un servicio de paso en que los mexicanos de la región vieran transitar la riqueza extranjera de un lado a otro de esta región"²⁰

1.4. Grandes proyectos para el Istmo de Tehuantepec

1.4.1. El proyecto Alfa - Omega (1978)

De 1940 a 1970 renace la idea de la comunicación interoceánica y las condiciones en que deberían de hacerse. En este mismo periodo encontraremos proyectos que tratarían de crear polos de desarrollo a nivel nacional; el istmo por su revestida importancia estaría figurando dentro de estas políticas. Pero como todo proyecto sin grandes bases y estudios reales de la situación regional y nacional fracasarían ya que las coyunturas políticas y económicas en las que figuraban, las crisis económicas, el

²⁰ Fragmento del discurso del Hugo Cervantes en VII reunión ordinaria de la Comisión Coordinadora para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Citado en el libro de González Ramíres. Op. Cit. p.133-134.

petróleo, los cambios de sexenio y las presiones extranjeras siempre fluctuantes influirían en el éxito o fracaso de dichos proyectos.

El proyecto Alfa - Omega no sería la excepción, pues analizando el contexto en el que se originaría entenderíamos la importancia de los factores antes mencionados para que este fracasara.

Sin embargo, creemos importante mencionar como evolucionaron las políticas a lo largo de este periodo hasta llegar al Proyecto Alfa-Omega.

En 1940 Cárdenas como presidente tenía un proyecto de nación que reflejaba claramente la función que debía tener el Istmo en el desarrollo del país planteando el crecimiento rural e industrial. Durante este periodo el presidente rehabilita el Ferrocarril transmérico (1936) y los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz en 1938, estas acciones estarían encaminadas a construir la infraestructura necesaria para lograr un desarrollo equilibrado de la región "situación que ningún otro gobernante tomó en cuenta". Sin embargo, este proyecto no se realizaría y los sucesivos presidentes se orientaron a fomentar la industria y los centros urbanos a expensas del desarrollo del campo. Se dejaría así, el proyecto del canal y fue hasta 1945 que E.U. retomó la necesidad de su construcción.

En la etapa de la posguerra se comienza a observar la saturación y crisis de capacidad del Canal de Panamá debido al tamaño y peso de sus barcos que transitaban por esa vía, ocasionando muchas veces que tuviera que darle la vuelta a toda Sudamérica por lo que E.U. se encarga de realizar un estudio en el Istmo de Tehuantepec, sin embargo, no se concretó nada.

Es hasta 1968 que el presidente Gustavo Díaz Ordaz atiende la necesidad de la comunicación transmérica y la defensa de la soberanía nacional. En ese año se crea la Comisión Intersecretarial para definir un proyecto de transporte de carga por contenedores, que permitirían unir comercialmente a Europa, Asia y África²¹ retomando las ideas de López Mateos de la construcción de un canal con soberanía mexicana.

²¹ Ortiz Wadymar. Arturo. *Aspectos de la economía del Istmo de Tehuantepec*, México, UNAM, p. 78.

En esas épocas la situación económica mostraba crisis estructurales, las cuales serían combatidas con proyectos de descentralización y desarrollo de polos industriales en regiones atrasadas apoyando las actividades regionales.

Esta política fue impulsada por Echeverría quien gobernó durante la etapa de auge petrolero, sin embargo al terminar esta, sería muy selectivo para implementar la inversión en estas regiones, la zona del istmo quedó dentro de estos selectos proyectos.

"Echeverría, López Portillo y De la Madrid tenían como base de desarrollo la estrategia: construir lugares acondicionados para la relocalización industrial, la dinamización del mercado interno y la promoción de exportaciones"²².

Por lo cual era necesario crear condiciones legales, físicas y económicas para lograr este objetivo. Como consecuencia de ello se procuraron lugares, disposición de facilidades, creación de infraestructura física y tipo de industrias a establecerse en estos polos de desarrollo.

Esto logró la continuidad de la modernización y la adecuación de los puertos istmicos, para construir un sistema de transporte de carga y crear un parque industrial en la zona.

Para crear la base del desarrollo industrial del istmo el presidente Echeverría habló de 3 proyectos: modernización portuaria, construcción de un ferrocarril que uniera a Coatzacoalcos y Salina Cruz y la construcción de un refinera.

Para el proyecto portuario se "crea en 1970 la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, para que las terminales marítimas cambiaran su política económica y social, su administración y su tecnología"²³

Sin embargo, durante este régimen, el petróleo se convertiría en impulso y reten de las políticas afectando los proyectos debido a las constantes crisis de energéticos en este periodo. México fue uno de los países más afectados, ya que detuvo el proyecto de

²² Oriyama Leticia. *Economía contra Sociedad: El istmo de Tehuantepec 1907-1986*. México, Nueva Imagen, 1994 p.73

construcción de infraestructura de comunicaciones para el istmo, debido a la incertidumbre creada por la dependencia hacia el petróleo. Una vez pasada la crisis comienza la construcción de grandes complejos petroleros e industriales, lo cual de nueva cuenta revivía la necesidad de crear un sistema de transporte multimodal y un parque industrial "se llegó así a una coyuntura determinada por el petróleo en la que se desatarían una lucha interior del gobierno federal por el destino de los recursos provenientes de la explotación del petróleo"²⁴

La nueva coyuntura fue utilizada para la creación de estudios que permitieran analizar las mejores opciones para la comunicación por el istmo. Asimismo, la aparición de la figura en materia de transporte, el sistema multimodal que es la utilización de varios tipos de transporte para el movimiento de mercancías con mayor seguridad utilizando las vías más accesibles ya sea en puentes terrestres, aéreos o marítimos. Estas ventajas condujeron a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante evaluara las opciones para su incorporación a la realidad económica que vivía en esos momentos el país.

Apoyado en la estrategia político - económica de la administración del Pte. José López Portillo se desarrollo el proyecto Alfa - Omega en 1978. Dicho proyecto retoma la idea de crear un puente terrestre en el Istmo de Tehuantepec que uniría los puertos de Salina Cruz , Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz partiendo de la base que con una mínima inversión adicional en infraestructura en los puertos y la vía de comunicación podría establecer una relación operativa con precisión, agilidad y rapidez en la actividad marítima de transito internacional.

Pretendía la combinación de los adelantos en el transporte, la inversión y la necesidad de optimizar el uso de terminales marítimas abriendo la posibilidad de captación de divisas y de un avance productivo.

El estudio para el proyecto intentaba cuantificar los parámetros que caracterizaban la demanda, considerando para ello el transito efectivo en el Canal de Panamá y el tráfico interno en los Estados Unidos de América. Asimismo presentaba un cuadro de

²³ Ortiz Federico, *Los puertos mexicanos*, Mexico Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1976 p.15

²⁴ Oriyama Leticia. *Op cit.*, p. 274.

opciones de ahorro para los posibles usuarios del puente terrestre, como vía alterna a otras rutas interoceánicas en uso.

El ahorro de tiempo y dinero fueron otra base del proyecto. Estudios revelaron que entre el Canal de Panamá y el Istmo de Tehuantepec existen diferencias substanciales. Por su magnitud sobresale de Oriente - Costa Golfo de Estados Unidos que implica un ahorro de 2.031 millas náuticas en promedio a favor del Istmo de Tehuantepec representando una disminución considerable en el costo de navegación y mayor oportunidad en el arribo de productos al mercado.

Además de los factores económicos que incidían en el análisis de ambos corredores las limitantes físicas del Canal de Panamá fueron tomadas en cuenta para la implementación del proyecto en México ya que las dimensiones de infraestructura implican una restricción a los barcos que desean ser atendidos, los cuales tienden a ser cada vez mayores, por otra parte el puente terrestre del Istmo ofrecía una opción al congestionamiento ocasionado por el crecimiento del tránsito de buques comerciales por Panamá.

1.4.2.1. Cambios a la infraestructura de las comunicaciones en la zona

- Puertos

En la primera etapa del servicio, cada terminal portuaria dispondría de un tramo de atraque para buques portacontenedores, para el estudio se tomó el manejo de 720 contenedores de 40 pies, en 36 horas, considerando ambos puertos, Salina Cruz y Coatzacoalcos.

Para el logro de una eficiente operación era preciso modificar y complementar algunas instalaciones portuarias contemplándose las siguientes reformas:

- a) Señalamiento marítimo : adecuación del sistema integral
- b) Canal de navegación : rectificación del canal en el puerto de Coatzacoalcos
- c) Construcción de un muelle en el puerto de Salina Cruz
- d) Habilitación de patios de almacenamiento y áreas de apoyo

Así mismo, se contemplaba el equipamiento necesario para cada uno de los puertos para el mejor funcionamiento y rapidez en el manejo de la carga que se pretendía obtener.

- Carreteras y Ferrocarril

El análisis de la infraestructura mostraba que los niveles de servicios a los que funcionaba la carretera transistmica, permitia disponer de una capacidad suficiente amplia para soportar el transito vehicular, asi como el que existiria a futuro en los próximos 10 años y en algunos tramos hasta 20 años a partir de 1978. Con la modernización del tramo Coatzacoalcos - Minatitlan y la construcción del libramiento en Acuyacan se proporcionaria la infraestructura necesaria que satisficiera los indices de crecimiento económico y demográfico de la región.

Estas condiciones indicaban que la operación del puente terrestre contaria con la infraestructura carretera adecuada , lo que significaba que el servicio por si mismo no requería desarrollo. El ferrocarril transistmico de Tehuatepec por su parte, disponia de capacidad suficiente para la demanda interna que se generaria tanto en el movimiento de pasajeros como de carga. A pesar de que se contaba con excedentes de capacidad esta no era suficiente para el servicio adicional previsto para la operación de transporte de contenedores por lo cual seria factible tener capacidad disponible hasta de 17 trenes por día, destinados al puente terrestre. La reestructuración más significativa del sistema ferroviario era la carencia de instalaciones adecuadas en las terminales maritimas. No obstante ser el medio idóneo para el traslado masivo de contenedores, dada su posición actual, se determino en la primera etapa no darle la totalidad de la carga en tanto no se terminaran la obras necesarias para el funcionamiento del Alfa - Omega.

En esos momentos el equipo disponible se consideraba suficiente y existia la posibilidad de complementarlo en caso de ser necesario.

- El transporte y los operadores multimodales

La rapidez y eficiencia del traslado de contenedores dependía del equipo con el que contaban las terminales portuarias y los medios de transporte terrestre. El enlace entre las maniobras portuarias y el transporte carretero presentaba condiciones de flexibilidad que permitirían la operación a cualquier hora del día, siendo esto una ventaja respecto a las condiciones que tenia el ferrocarril, cuya participación era reducida.

En la operación conjunta del transporte carretero y ferroviario, se pretendía el movimiento por ferrocarril de 180 contenedores lo que representaba el 30% de lo estimado y el resto sería manejado por el autotransporte.

En cuanto la organización se contemplaban dos alternativas de servicio multimodal: La primera responsabilizaba a la Empresa de Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V. (hoy desaparecida) otorgándole el papel de principal, en tanto que el autotransporte y el ferrocarril participarían como subcontratistas. La segunda contemplaba la creación de una empresa de transporte multimodal, constituida por Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V. Ferrocarriles Nacionales, compañías de autotransporte concesionadas para transportar carga en el tramo Coatzacoalcos - Salina Cruz.

La empresa tendría dos funciones, actuar como porteador efectivo para el operador del transporte multimodal extranjero, como organizador y responsable principal del transporte para sus subcontratistas, quienes podrían participar de las utilidades logrando así un mayor beneficio económico.

La legislación nacional vigente en esos momentos no contemplaba el transporte multimodal, sin embargo, las disposiciones a aduaneras que regulaban la importación y exportación de contenedores regirían el puente terrestre. Coatzacoalcos y Salina Cruz, por ende las disposiciones en materias aduanales se aplicarían para el transporte de mercancías en tránsito entre una y otra zona "consecuentemente dicho tránsito podrá efectuarse libre de intervención aduanera directa sin garantía ni condición"²⁵ Para tal efecto se requería que un solo concesionario asumiera la responsabilidad del manejo y que se utilizaran únicamente cajas o compartimientos cerrados, sellados por la aduana de entrada. Ambas condiciones se cumplen en la prestación del servicio interoceánico.

Así los ordenamientos jurídicos dictados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se consideraban suficientes para el servicio del puente terrestre del Istmo de Tehuantepec. A pesar de estos lineamientos era necesario que México estableciera a

²⁵ *Proyecto Alfa-Omega*, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1978 p. 15.

nivel nacional las condiciones que deberían exigirse a las operadoras del transporte multimodal con objeto de salvaguardar la integridad del país.

- Inversiones para el Proyecto Alfa - Omega

La optimización del proyecto estaba basada en el balance del costo de cada uno de los factores que intervenían en el proyecto, la premisa fundamental era la mínima inversión, utilizando como único juicio la eficiencia, lo cual a la larga no logro la concretización del proyecto ya que solo la utilización de eficiencia como juicio para un proyecto de tal envergadura no era realista pues se basaba en un supuesto que no se puede cuantificar.

Los requerimientos planteados para el proyecto eran principalmente en infraestructura y equipo necesarios resultando un costo total de \$ 291 724 039.00²⁶ pesos.

Para el puerto de Salina Cruz se requería la mayor parte de la inversión estimada debido a la obra del muelle especializado; para el transporte ferroviario se incluían la ampliación de 2 laderos y en carretero la fracción relativa al costo de la ingeniería de tránsito en los accesos portuarios y correspondientes al porcentaje que representaba el tránsito de carga contenerizada.

- Financiamiento y Costos de Operación

En el financiamiento se determinaron dos fuentes de origen, la primera suponía la captación de recursos de organismos internacionales de crédito y la segunda a los que proporcionara el gobierno federal. Los primeros se destinarían al equipamiento portuario y los restantes a la infraestructura, siendo esta el 55.9% de la inversión.

El costo del financiamiento proveniente de los organismos internacionales se estimaba en 11.7% en tanto que los recursos procedentes del gobierno se cubrirían con los derechos e impuestos del servicio.

Los costos de operación en las terminales portuarias comprendían la fuerza de trabajo, derechos portuarios y servicios complementarios al buque teniéndose un costo total de 37.15 millones de pesos para la alternativa *Lift on - Lift off*²⁷ en su maniobra indirecta; siendo la más costosa. Los gastos de mantenimiento aplicables a este tipo de equipo correspondían a 9.31 millones de pesos.

En 1979 la secretaria de Patrimonio y Fomento Industrial (PFI) emitió el Plan Nacional de Desarrollo Industrial (PNDI) para alcanzar una tasa de crecimiento por medio del

²⁶ *Idem.* p. 13.

²⁷ **Lift on-Lift off* : Sistema en el cual el tipo de unidad (buque) requiere de equipo especial instalado en el muelle, para realizar la maniobra de carga y descarga de contenedores.

mercado interno y el fomento a la pequeña y mediana industria, formulándose así la creación de polos industriales y la formación de infraestructura.

Así nació el Plan Nacional de Puertos Industriales que señalaba los objetivos y funciones de los puertos de Tampico, Coatzacoalcos, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, estos objetivos eran: fomentar el desarrollo económico y social del país estableciendo ahí la industria pesada que se requiriera, o industrias medianas y pequeñas para generar empleo, o industrias que aprovechen los recursos naturales existentes. Dentro de las funciones se concibió a los puertos industriales como sitios con grandes servicios marítimos y centros de correspondencia de los diferentes modos de transporte. Se seleccionaron los sitios donde las condiciones marítimas permitían la operación de grandes embarcaciones y se disponía de áreas suficientes para ubicar las plantas industriales.

En 1980 se anunció la realización del Plan Alfa-Omega, que comprendía la construcción de un sistema de transporte de carga por medio de cajas o contenedores, la creación de terminales para el sistema Ostion en Coatzacoalcos, y en Salina Cruz la adscripción de una superficie del municipio para el establecimiento de un parque industrial, que sería dotada con todos los servicios requeridos por la industria y la construcción de una planta de la paraestatal Fertilizantes Mexicanos.

Sin embargo, la política de fomento industrial fue cuestionada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP), que se oponía al PNDI porque su despliegue contribuiría a sobrecalentar la economía y a incrementar la inflación. Las Secretarías que no estaban a favor del PNDI emitieron una contrapropuesta en la cual se daría mayor importancia al campo y no al fomento industrial, esta situación redujo en gran medida el presupuesto destinado al desarrollo de los puertos y vías de comunicación que culminaría con el olvido del programa.

Este panorama muestra que los proyectos como lo fue el Alfa-Omega y otros destinados al desarrollo del país, nunca podrán concretarse debido a que están expuestos a la inestabilidad económica y las bases tan poco cimentadas de políticas encaminadas al mejoramiento de los sectores económicos del país. Siempre

encontraremos la falta de cohesión entre las instituciones gubernamentales para lograr objetivos que favorezcan al crecimiento de la nación.

1.4.3 Megaproyecto para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec

El actual contexto globalizador y comercial exige de manera urgente la búsqueda de caminos o rutas que permitan la rapidez del comercio que si bien, ya no es la creación y apertura de canales (Canal de Panamá, 1914) ahora se ha basado en la creación de corredores transcontinentales dotados de sistemas multimodales e intermodales que permitan la aceleración y el paso de mercancías hacia todo el mundo, agilizando los procesos de comercialización minimizando los costos, así como favoreciendo la creación de zonas industriales en dichos corredores.

En México podríamos estar cerca de vivir esta situación, ya que los gobiernos neoliberales han impulsado la posibilidad de implantar un corredor en la zona más estrecha de nuestro país, es decir en la zona istmeña, que comprende los Estados de Veracruz y Oaxaca. Este es el cuarto proyecto de este tipo en México.²⁸

Hablar de un Megaproyecto en el panorama nacional mexicano es una situación necesaria de reflexionar ya que la implementación de este pondría por un lado establecer una zona privilegiada que permita el desarrollo de la región sur del país, por otro lado dicha reflexión nos lleva a pensar que es la zona con más pobreza y conflictos sociales. Dichas situaciones se convertirían en el mayor obstáculo que tendría que salvar tanto el gobierno como los que están a favor de la implementación de dicho corredor.

En el segundo semestre de 1996 se dio a conocer de manera tácita el Megaproyecto para el Desarrollo Integral de Istmo de Tehuantepec por el gobierno Federal y la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, se pretende sea un proyecto multisectorial que considera las comunidades y el desarrollo productivo de la región en donde se contemple la participación de todos los agentes económicos y sociales a nivel local, nacional e internacional.

²⁸ Se habla de un cuarto proyecto, por la edición de este en un documento editado por la Secretaria de la Presidencia durante el gobierno de Luis Echeverría

En el documento desarrollado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en conjunto del gobierno Federal y los gobiernos de Oaxaca y Veracruz se contemplan once paquetes para la realización de 64 proyectos detonadores del desarrollo del Istmo, con una inversión estimada en 18 mil 706.8 millones de pesos²⁹, la cual generaría alrededor de 12,248 empleos. Que no solo permitirían el desarrollo en el Istmo sino también en las zonas aledañas tal como se ven Santa María, Huatulco, Oaxaca y las Choapas, Tabasco. Los proyectos comprenden inversiones diversas en petroquímica, parques industriales, maquiladoras de ropa, plantaciones forestales, parques marinos para yates, un campo de golf, obras de protección y vialidad, flotas camaroneras, libramientos ferroviarios y carreteras, la construcción del aeropuerto del Istmo, marmoleras y plantas de explotación y beneficio de roca fosfórica, entre otras obras.

Considerada como la región de mayor riqueza biótica del país y mesoamérica, el Istmo constituye propiamente la frontera de los mayores yacimientos petroleros del país; informes oficiales estiman que el 80% de las reservas de petróleo se localizan en esta región y su zona marítima.

De acuerdo con la Consultoría Maestra para el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec los proyectos identificados como "*detonadores potenciales*" comprenden 10 diferentes ramas de actividad y tres grandes sectores económicos: el primario con las plantaciones forestales y la flota camaronera, el industrial, y el de servicios turísticos y marinas. Además existe el plan de establecer un "*corredor de transporte interoceánico*" de Salina Cruz, Oaxaca a Coatzacoalcos, Veracruz como opción de comercio internacional al Canal de Panamá.

El Megaproyecto promovido por el gobierno federal y los gobiernos locales aglutinan 11 paquetes que versan lo siguiente³⁰:

- El primer paquete está referido al subsector petrolífero de refinados, comprende un nuevo tren de refinación, la producción y comercialización de asfaltos, ambos

²⁹ Ochoa Rivera y Asociados. *Consultoría Maestra para el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec*. Resumen Ejecutivo. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1996, p. 27.

³⁰ Castillo García, Gustavo. "Promueven 64 proyectos para el Istmo". *La Jornada*, México, 3 Enero 1997

proyectos para realizarse en Salina Cruz, Oaxaca. El monto de la inversión alcanzara los 4 mil 850 millones de pesos y generaria 686 empleos.

- El segundo paquete abarca 14 proyectos del sector químico y petroquímico, entre los que destacan la construcción de un planta de gasolina Magna Sin; la ampliación de una planta de tereftalatos, producción de metionina, una planta de polietileno de alta y baja densidad, y una planta de isomerización y destilación. Aquí la creación de empleos llegaría a los mil 651 empleos, en tanto la inversión sería de 10 mil 860.1 millón de pesos.

- El tercer paquete se refiere a plantaciones forestales y en una primera etapa comprendería 100 mil hectáreas que se localizan en las Choapas, Agua Dulce, Coatzacoalcos y Molocán poblaciones del Estado de Veracruz, así como otras zonas que estarían por definirse en Oaxaca. La inversión requerida ascendería a 482.6 millones de pesos y generaria mil 483 empleos.

- El cuarto paquete es en materia agroindustrial, se plantea construir 3 proyectos: una planta procesadora de piña para exportación y dos de harina de maíz; las tres se instalarían en Veracruz en las poblaciones de las Islas y Chinameca. La inversión suma 271.1 millones de pesos con 500 nuevos empleos.

- Por lo que se refiere a pesca 10 proyectos conforman el quinto paquete, se pretende sustituir la flota camaronera inactiva, instalar deshidratadoras para harina de pescado, construir un centro productor de postlarvas de camarón y cultivo extensivo del mismo, suministrar combustible marino para embarcaciones pesqueras, reactivar la industria de la construcción y reparación naval, así como producir artemia salina, todo en Oaxaca. Los empleos ascenderían a mil 720, mientras la inversión sumaria 199.8 millones de pesos.

- Las industrias maquiladoras conforman en sexto paquete, que incluye el desarrollo de parque para empresas maquiladoras de ropa de exportación y de petroquímica, además de la instalación de una planta de la empresa Molten Metal Technology, todo ello en la zona de Veracruz, dejando la instalación de maquiladoras textiles en el Istmo de Oaxaca aprovechando la mano de obra local frenando el flujo migratorio hacia Estados Unidos. La inversión llegaría a los 279.3 millones de pesos y los empleos sumarían 2 mil 506.

- El séptimo paquete es sobre la extracción de minerales y materiales metálicos principalmente el mármol y roca fosfórica. Así mismo se plantea la modernización de la industria salina y la instalación de un centro de acopio, así como la explotación de sal y

la construcción de una fábrica de cal. Los proyectos se desarrollarían en Oaxaca y su inversión sería del orden de los 57.5 millones de pesos y generarían 2 mil 72 empleos.

- El octavo paquete correspondería a infraestructura ferroviaria y carretera y en él se plantea la construcción de carriles adicionales a la carretera Minatitlán - Coatzacoalcos, un bulevar de Cosoleacaque a Minatitlán, una autopista de Salina Cruz a Juchitán, el desarrollo de un aeropuerto en el Istmo, así como un libramiento ferroviario y carretero en Salina Cruz. Tratando de hacer viables las instalaciones con las que cuenta el Istmo a fin de hacer más integral el mismo. En este paquete se menciona una inversión de 460 millones de pesos y 360 empleos generados aproximadamente.

- La infraestructura en desarrollo urbano quedó conformada en el noveno paquete el cual menciona la construcción de tres plantas de tratamiento, una planta de energía eléctrica de 60 megawatts en Coatzacoalcos y un programa de desarrollo urbano no desglosado para el Istmo que abarcaría de Salina Cruz a Juchitán y de ahí a Tehuantepec. La inversión ascendería a 515.7 millones de pesos y generaría 115 empleos.

- El décimo paquete corresponde a desarrollos turísticos en la zona de Huatulco, Oaxaca, va desde captación de agua del Río Copalita hasta la construcción de un club de golf y un parque marino. Su inversión llegaría a 330.3 millones de pesos y permitiría crear 615 empleos.

- Como último paquete quedó el corredor de transporte interoceánico conformado por la rehabilitación del ferrocarril del Istmo, la producción y comercialización de Bunkers de carga, así como la rehabilitación y puesta en operación del equipo portuario tanto en Salina Cruz como en Coatzacoalcos abarcando toda la zona del Istmo desde Veracruz hasta Oaxaca. Se considera un paquete terrestre como elemento estratégico para la carga interoceánica internacional, alternativa y competitiva para el comercio, el Istmo estaría cercano a la ruta de los principales mercados y podría acortar, la principal ruta marítima entre Asia y Europa. La inversión llegaría a 464.4 millones de pesos y generaría 550 empleos.

CAPITULO 2.
ISTMO
COMO RUTA INTERCONTINENTAL

2. ITSMO COMO RUTA INTERCONTINENTAL

Si bien se vuelva a hablar insistentemente de la necesidad de abrir nuevos canales de agua en varios segmentos de centroamerica sea el caso de Nicaragua, Costa Rica o Tehuantepec, o bien de ampliar la capacidad de transito por el Canal de Panamá (devuelto a manos panameñas) la nueva idea de comunicación que se ha convertido en premisa fundamental es la apertura de corredores comerciales, terrestres o marinos siempre de carácter multimodal. De ahí la necesidad de discutir cual es la verdadera posición geoeconómica y política del Istmo de Tehuantepec frente al entorno globalizador.

2.1. Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec.

Para el desarrollo integral de una región o un país para el presente siglo, no puede circunscribirse a la mera proyección de tendencias económicas o a un análisis localista de los factores productivos y sociales, debe de existir una verdadera evaluación de carácter global de las actividades económicas y la necesidad de aprovechar todas las potencialidades de que se dispone para participar en los esquemas económicos como actores principales y agentes de decisión y no como participantes secundarios a los que sólo les queda asumir decisiones ajenas.

Sin embargo el actual Megaproyecto presentado en la región del Istmo denominado "Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec" no sólo contempla el paso de mercancías extranjeras a través de esa zona del territorio nacional, sino todo un conjunto de proyectos industriales, de maquila, forestales, pesqueros, mineros, etc., y que además incluye predominantemente la ya iniciada privatización de la petroquímica, química, así como otros proyectos de infraestructura de comunicación y de turismo que solo privilegiarán al capital privado, principalmente transnacional, sin tomar en cuenta que al implementar este tipo de programas se encontrara en grave riesgo la identidad cultural de la zona y que al entrar nuevos tipos de cultura y personas ajenas a la región, acarreará cambios estructurales a la sociedad y trastornos en el contexto de las comunidades indígenas que a lo largo de los años han logrado mantener y conservar tradiciones características de la historia de México. Del mismo

modo debe ser considerado el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la conservación de los ecosistemas de los 80 municipios integrantes de la zona, pues es una de las condiciones base de insumos y materias primas al ser la región más importante en diversidad biológica del país; lo anterior procurando elevar el nivel de sus pobladores, generando la creación de empleos y captación de divisas acorde al aprovechamiento racional de los recursos y respetando los orígenes sociales de la misma

DISPONIBILIDAD DE LA MATERIA PRIMA PARA LA INDUSTRIA³¹

La zona del Istmo cuenta con insumos importantes para la industria

PETRÓLEO CRUDO

* 90% de la extracción nacional de productos en regiones marinas y sur.

PRODUCTOS PETROLÍFEROS

* 39% del proceso crudo en el país

PRODUCTOS QUÍMICOS Y PETROQUÍMICOS

* Más de 80% del total de petroquímicos producidos en el país

GAS

* 33% del gas seco y 60% del gas licuado producido en el país

ENERGÍA ELÉCTRICA

* Sobre el istmo cruzan las principales líneas de transmisión de energía originadas en el estado de Chiapas con destino al centro del país, principalmente centro potencial para generar energía eólica.

AGUA POTABLE

* Disponibilidad para satisfacer la demanda.

De los 146 proyectos que se impulsan, catorce corresponden a la industria química, petroquímica y petrolíferos que ascienden a una inversión de más del 90% del total entre los proyectos productivos." ¿Dónde está entonces el programa integral de desarrollo del Istmo que plantea el gobierno? basado en el desarrollo sustentable si este tipo de industrias ha generado durante las últimas cinco décadas, los más altos índices de contaminación de suelos y aguas a nivel nacional, así como la región de mayor marginación y pobreza en México."³² Lo cual contrasta con los objetivos de

³¹ *Programa de Impulso al Desarrollo del Istmo de Tehuantepec*. Fracción parlamentaria del PRD. México, 1998, p 3.

³² Declaración del II Foro Nacional el Istmo es Nuestro. Realizado el 13 y 14 de marzo 1998 en la Ciudad de Mexico en las Instalaciones de la Camara de Diputados. p. 1.

dicho programa de un desarrollo económico ligado al buen aprovechamiento y cuidado de los recursos naturales .

Dichas potencialidades han hecho que el principal punto de inversión por parte de particulares sea la materia prima para la industria, por ello que el gobierno pretenda abrir la inversión para crear flujos de divisas; ahora habría que preguntarse hacia dónde ira ese capital producto de inversiones y del funcionamiento como zona efectiva para la creación de nuevas plantas de petroquímica secundaria. Asimismo, el programa de política industrial y comercio exterior de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, promueve la reintegración de cadenas productivas con posibilidad de impulso en el istmo, estas son: cadenas agroindustriales, industria manufacturera, automotriz, industria petroquímica y derivados y minería.

Otra característica importante del programa es el crear un corredor industrial, sumamente atractivo, generando beneficios económicos que equilibrarían el nivel económico de la región con las demás regiones del país, estableciendo un canal eficiente para el comercio interoceánico. Para ello la región cuenta con una infraestructura de puertos, terminales de contenedores, carreteras y vías férreas las cuales se encuentran a un nivel medio en lo que se refiere al puerto de Coatzacoalcos, mientras que en Salina Cruz apesar de su tamaño muestra un atraso en infraestructura para la transportación de mercancías especializadas, por lo cual es urgente que se igualen las condiciones de ambos puertos para que se llegue a convertir en una zona efectiva del comercio y que se cuente con una capacitación laboral adecuada para que los pobladores de la zona verdaderamente aprovechen y sean parte del desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec.

Se pretende establecer adicionalmente un centro de manufactura y distribución global de productos para la integración de cadenas productivas con insumos locales y mundiales, siendo esta zona la encargada del ensamble final de productos. Convirtiéndose en un centro de distribución tricontinental Asia - América - Europa.

RAMAS DE LA INDUSTRIA CON POTENCIAL PARA INSTALARSE EN EL ISTMO QUE DEMANDAN UN TRANSPORTE EFICIENTE³³

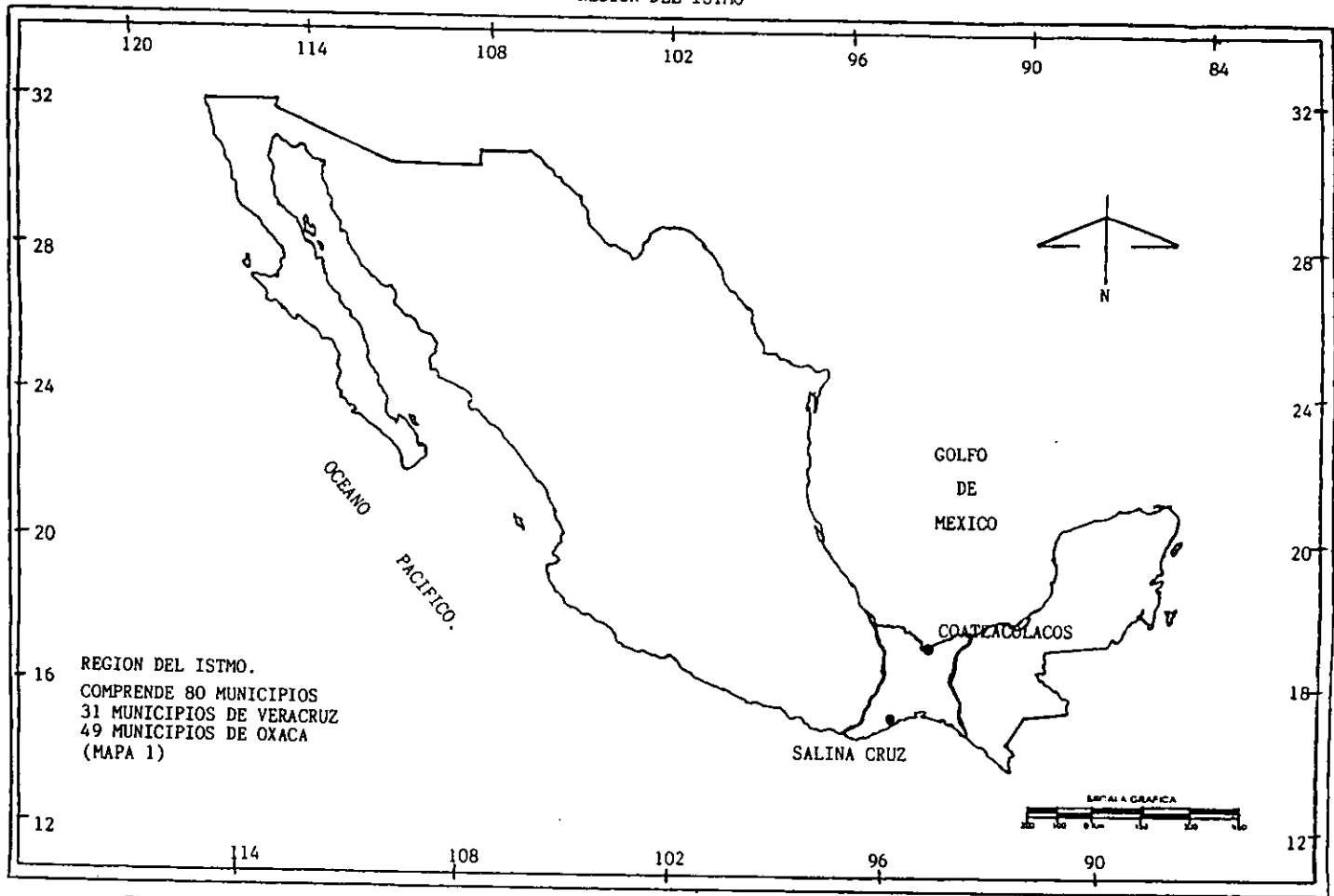
<i>INDUSTRIA</i>	<i>PRODUCTOS A TRANSPORTAR</i>
Forestal	Madera, celulosa y papel.
Construcción	Cal. cemento, vanilla y alambrón.
Química y Petroquímica	Diversos productos secos, a granel, líquida y gaseosa.
Agroindustrial	Fruta, contenedores o remolques refrigerados y a granel.
Acero y derivados	Unidades de acero de gran volumen y Componentes de estructuras.
Automotriz	Refacciones, autos, tractores y maquinaria.
Metalmecánica construcción	Reparación de contenedores, buques, y almacenamiento.
Maquiladora	Textil, muebles, alimento procesado, químicos, accesorios eléctricos y automotrices.
Almacenadora	Combustible a embarcaciones.

Ante estas proyecciones es necesario un programa de desarrollo urbano adecuado a cada ciudad de la región ya que las condiciones económicas, sociales, culturales y políticas de cada Estado se encuentran en una disparidad muy notoria, sobretudo en cuestión político - económica; sería primordial contar con políticas claras y firmes que impulsen el desarrollo sustentable y favorezcan el ordenamiento potencial de la región para elevar el nivel de vida de la población en forma sostenida, abrir oportunidades crecientes de trabajo y bienestar económico, considerando los atributos de la fuerza de trabajo laboral, con una población de casi 2.2 millones de habitantes en 49 municipios oaxaqueños y 31 veracruzanos. (*Mapa 1*)

La concentración industrial, salario, productividad, localización y facilidad de transporte hace que esta región ocupe el cuarto lugar como zona óptima después de Monterrey y el valle de México, es una zona eminentemente comercial y de servicios. Los

³³Programa de Impulso *Op. cit.* p. 10.

REGION DEL ISTMO



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

principales productos agrícolas son: azúcar, maíz, naranja, mango chile y frijol, la producción bovina, porcina, avícola y leche.³⁴

El Megaproyecto transistmico, tal como se plantea, no podrá absorber el alto costo social, cultural y ambiental que se ha ocasionado en la región, la cual conforma un espacio pluriétnico excepcional, así como la más importante diversidad biológica del país.

“Nadie se opondría a un programa verdaderamente integral que contemple un desarrollo armónico y justo en lo social, lo económico y cultural, con respeto de las formas de vida y territorio de las comunidades indígenas, el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la conservación del ecosistema”, pero si, “Que la falta de información pública sobre el Megaproyecto y su puesta en operación forma parte del proceso general de privatización de los recursos naturales estratégicos que ponen en riesgo nuestra soberanía”³⁵

2.1.1. Infraestructura del transporte en el Istmo de Tehuantepec.

El Istmo de Tehuantepec, es la porción territorial de comunicación interoceánica con menor longitud y altura del país, lo que le confiere los mejores tiempos de cruce y los menores costos de operación, es el territorio que dispone de la mejor infraestructura directa o indirecta, con ciudades, complejos industriales, red de oleoductos, carreteras, etc., ello sin tomar en cuenta la ventaja en seguridad geopolítica que ofrecen los corredores mexicanos, unidos a vías férreas, carreteras e hidrovías que se adentren directamente en el territorio nacional y conectan a México con el mundo a través de dos puertos importantes, Coatzacoalcos, ubicado en el Golfo de México que da paso a la comunicación con Europa; y el puerto de Salina Cruz en el océano Pacífico comunicándose con los puertos de Asia y la Cuenca del Pacífico.

A fin de acercarnos al tema de este trabajo cabe hacer mención de la definición de puerto:

“Puerto, es el lugar de costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y en su caso por la zona de desarrollo, así como por los accesos y áreas de uso común

³⁴ Labra, Armando. *Mitos, Metas, Retos*. Excelsior. 25 septiembre 1996, p.11.

³⁵ Declaración del II Foro Nacional el Istmo es Nuestro. Ob cit., pp 13-14.

para la navegación interna y efectos a su funcionamiento; como servicios terminales e instalaciones públicas y particulares para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza”³⁶

Las instalaciones del puerto están, compuestas de infraestructura básica y superestructura para las operaciones, los servicios son proporcionados por diferentes organizaciones ya sea gubernamentales o privadas, las cuales están comprometidas en los trabajos administrativos, de protección y tráfico en toda el área del puerto.

Los puertos pueden ser divididos en tres áreas: zona próxima al puerto que comprende, acceso, escolleras, canal de navegación y dársena; área para operaciones conformadas por muelles y terminales especializadas, la última compuesta por patios, almacenes y vialidades entre otros.³⁷ Por su función los puertos normalmente se clasifican en comerciales, especializados, turísticos, industriales y pesqueros así como de altura y cabotaje por el tráfico en que los puertos participan.

La zona del Istmo cuenta ya con la infraestructura en puertos, terminales de contenedores, carreteras, vías de ferrocarril, gaseoductos y oleoductos que edificio petroleros mexicanos (Pemex) “La infraestructura existe y la inversión básica ya está, ahora la discusión será cómo vamos a usarla para generar desarrollo, por lo que será necesario hacer buen uso de ello, lo que quiere el Presidente Ernesto Zedillo y el Secretario de Comunicaciones y Transportes Carlos Ruiz Sacristán es que esta zona sea un pivote para el desarrollo”³⁸

A la fecha existen condiciones favorables para recibir a los barcos que dan servicio al país, obviamente, en la medida que se tenga mayor actividad por capacidades mayores de volumen se requerirá un mayor desarrollo de la zona a fin de adaptar el servicio acorde a los requerimientos del transporte mismo.

La zona de Coatzacoalcos con la actividad petrolera y con la azufrera va tomando vida propia, primero para manejo de líquidos y el desarrollo de la petroquímica que ha sido base de una fuerte modificación en lo referente a la tecnología del transporte marítimo,

³⁶ *Los Puertos Mexicanos en Cifras. Op cit. p. 129.*

³⁷ Cruz Valdés, *Op cit. p. 27.*

³⁸ Arellano, Melchor “ El avance de la marina mercante” , *El financiero*, 21 de mayo de 1997, p. 46

los barcos han aumentado su tamaño, en profundidades por lo que nuestros puertos han tenido que ser adecuados continuamente a estas nuevas necesidades.

En Coatzacoalcos se construyeron dos escolleras, hay zonas dragadas a 15 metros y 16 metros de profundidad, tradicionalmente los puertos eran de 8 y 10 metros de profundidad, ahora hay 16 y 14 metros para el área petrolera, petroquímica y de fertilizantes. Hay otra área de movimiento de carga con una longitud de 1,700 metros con profundidad de 11 metros.³⁹ A la escala de embarcaciones que operan en México, Coatzacoalcos y Salina Cruz están en condiciones de ser adaptados para la maximización de rendimientos y eficacia al transporte de mercancías y personas recordando que dada su proximidad es favorable para los costos de producción tanto en productos manufacturados en sus zonas de influencia como para productos de exportación e importación.

La infraestructura con que cuenta el Istmo de Tehuantepec es la siguiente:

CARRETERAS

Red carretera federal con 310 Km. de longitud, incluyendo los corredores Chivela - La mata, Mogoñe - Matías Romero, Medias Aguas - Coatzacoalcos, Ixtepec - Salina Cruz. Considerado como el puente terrestre estratégico para la carga interoceánica intermodal, alternativa para el comercio multimodal. (*Mapa 2*)

PUERTOS

Coatzacoalcos: Tráfico de altura y cabotaje.

Actividad: comercial, pesquera y petrolera.

Salina Cruz: Tráfico de altura y cabotaje

Actividad: turística, comercial, pesquera e industrial.

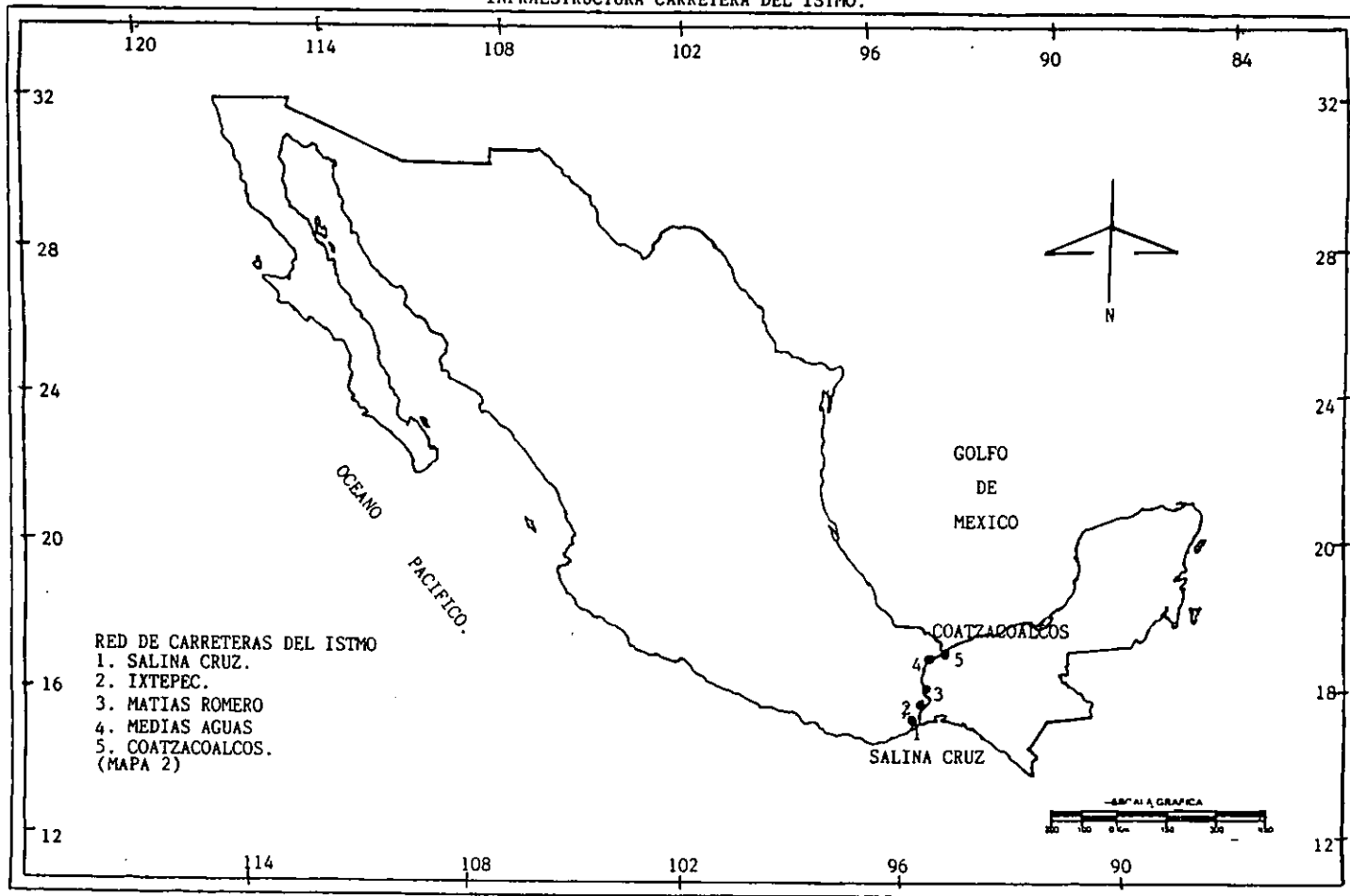
El Istmo de Tehuantepec está cercano a la ruta de los principales mercados y puede acortar la principal ruta marítima en 2,800 Km. entre Asia y Europa. (*Mapa 3*)

FERROCARRIL

El ferrocarril del Sureste con una longitud de 2mil 200 Km. incluyendo los corredores México - Veracruz, Córdoba - Medias Aguas, Veracruz - Tierra Blanca y abarca el

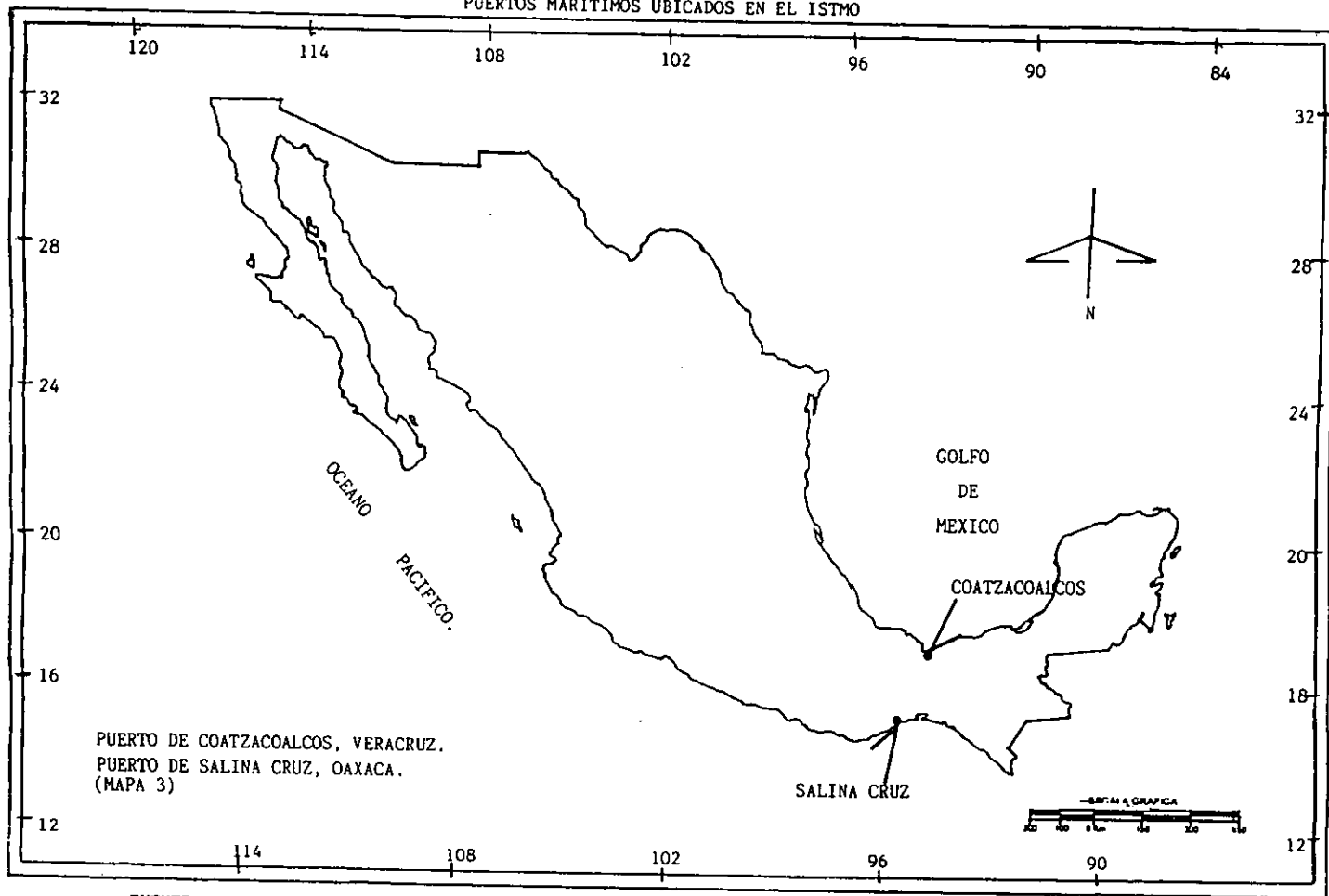
³⁹ Marin, Nidia "El Istmo región nacional de conquista y zona estratégica sujeta a prejuicios y ficticios." *Excelsior*. México, 17 octubre 1997, p. 20.

INFRAESTRUCTURA CARRETERA DEL ISTMO.



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

PUERTOS MARITIMOS UBICADOS EN EL ISTMO



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

tramo del ferrocarril transistmico que corre de Coatzacoalcos a Salina Cruz a lo largo de 303 Km. y Coatzacoalcos - Mérida con sede en Veracruz.⁴⁰ (*Mapa 4*)

AEROPUERTO

Concesión del aeropuerto de la ciudad de Ixtepec, Oaxaca pues actualmente su operación es exclusivamente militar y el objetivo es que se transforme a mixto para que también brinde servicio a la población civil. Así como, el aeropuerto de Minatitlán que brindara servicio a la región de Coatzacoalcos y Minatitlán.

Debido a que la mayor parte del movimiento de mercancías se realiza a través de los mares, el transporte marítimo es un elemento fundamental para alcanzar la competitividad de las exportaciones y la eficiencia de los puertos para que este tipo de transporte conjuntamente al terrestre (ferrocarril y carretera) cumplan realmente su función en la cadena del transporte. (*Mapa 5*)

En nuestro caso México se ubica en el hemisferio norte en que se lleva a cabo el 75% del comercio mundial⁴¹ esto exige esfuerzos para aprovechar las ventajas que ofrece tal situación, aun más si contamos con la zona geográfica estratégica para el aprovechamiento de los modos de transporte.

INFRAESTRUCTURA DE COATZACOALCOS Y SALINA CRUZ

TRANSPORTE TERRESTRE DEL ITSMO.

- Red ferroviaria (línea Z) con 300 Km. de longitud
- Enlace a línea G del ferrocarril con 310 Km. de longitud

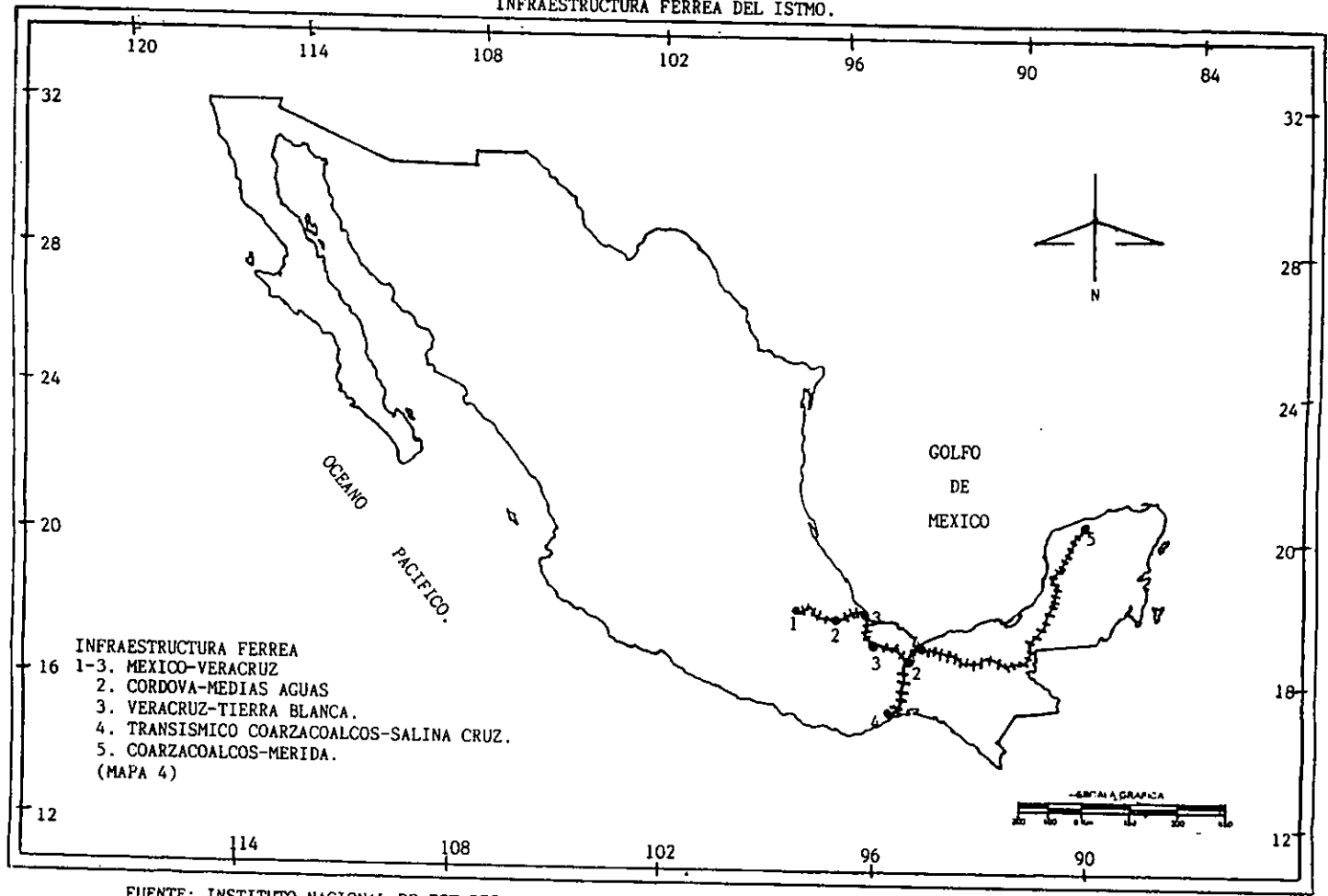
Requerimientos

- * Rectificación de vía
- * Construcción de laderos
- * Ampliación de galibos en puente para doble estribo
- * Locomotoras y plataformas para contenedores

⁴⁰ García Huerta, Rubén. "Paso comercial alterno al canal de Panamá". *El Nacional* 1, junio, 1997, p.11.

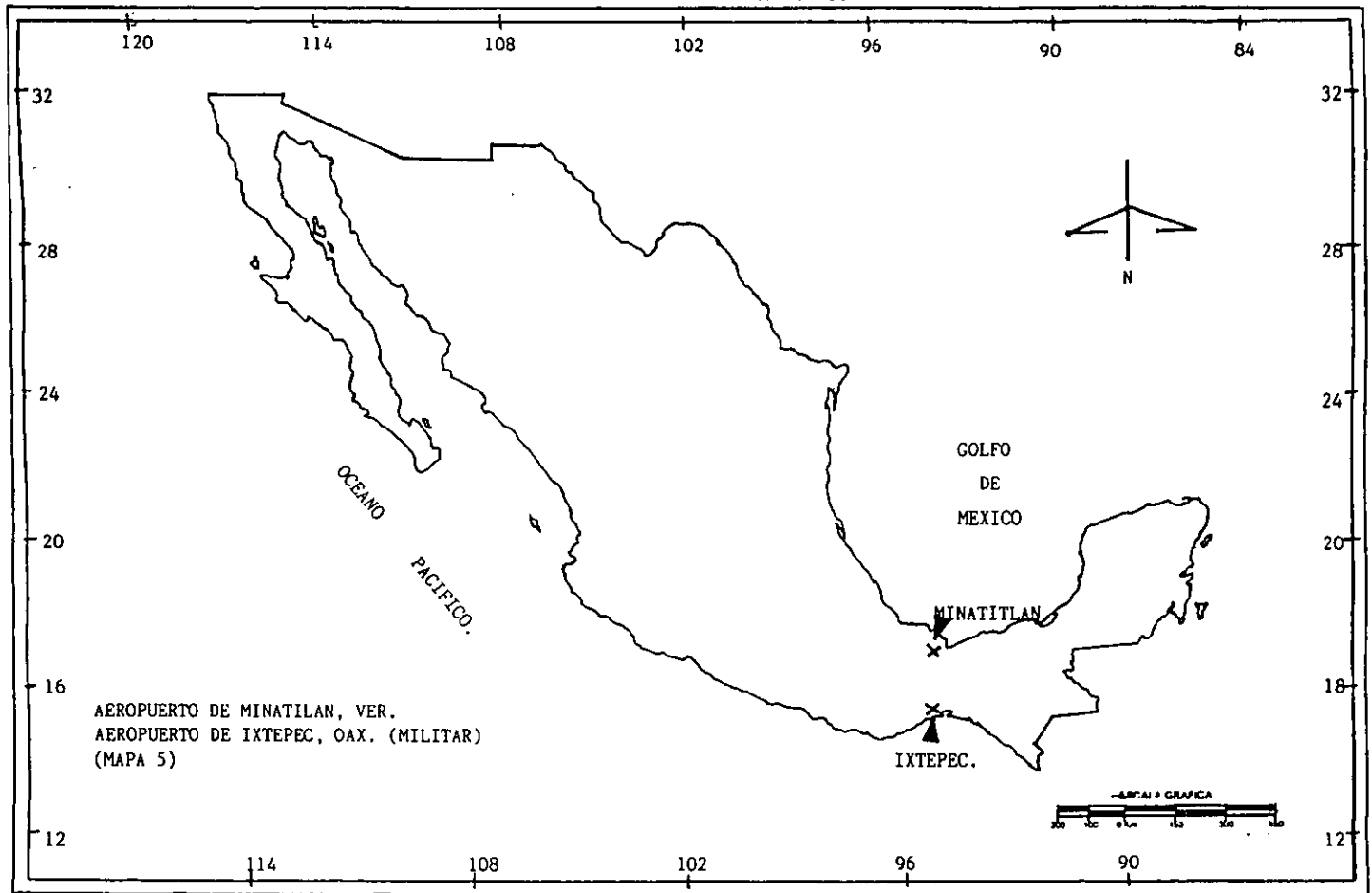
⁴¹ Cruz Valdés, *Op cit.*, p. 3.

INFRAESTRUCTURA FERREA DEL ISTMO.



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

AEROPUERTOS UBICADOS EN EL ISTMO.



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

- * Rehabilitación y ampliación de la carretera federal en los tramos de Chivela - la Mata, Mogote - Matías Romero, Ixtepec - Salina Cruz y la instalación de doble vía el tramo Medias Aguas - Coatzacoalcos

COATZACOALCOS

- Una posición de atraque de 280 m. de longitud para carga contenerizada
- Profundidad de 11m.
- Patio de contenedores de 6.1 ha. incluyendo corriente para contenedores refrigerados
- No dispone de equipo especializado para el manejo de contenedores
- Vía ferroviaria

Ampliaciones a futuro

- * Una segunda posición de atraque para contenedores ya construida de 250 m.
- * El área de terminal de contenedores hasta 10.7 ha.
- * Completar equipamiento mayor: dos grúas de pórtico
- * Rehabilitación integral o construcción de nuevos patios
- * Construcción de instalaciones portuarias adecuadas para el manejo de contenedores

SALINA CRUZ

- Una posición de atraque de 275 m. de longitud para carga contenerizada
- Profundidad 12 m.
- Patio de contenedores con una superficie de 6.5 ha. con área para ampliación a 9.0 ha.
- Una grúa de pórtico
- Tres grúas de merco
- Equipo menor de apoyo

Ampliaciones a futuro

- * Espacio para construir una segunda posición de atraque para contenedores de 275 m.
- * Área total de ampliación hasta 11.7 ha.
- * Completar equipamiento mayor hasta: tres grúas de pórtico.
- * Rehabilitación de patios
- Instalaciones portuarias adecuadas para el manejo de contenedores

2.1.2. La modernización de los puertos mexicanos y su impacto para el desarrollo del proyecto en el Istmo de Tehuantepec.

La modernización del sistema portuario mexicano iniciada en 1993 y realizada hasta la fecha se debió principalmente a la apertura comercial del mundo, era primordial modernizar el ya obsoleto sistema portuario mexicano el cual se encontraba inmerso en el abandono por parte de las autoridades y no era atractivo para la inversión, era necesario ofrecer servicios, comunicaciones y transportes confiables y competitivos.

Ante este contexto nace la iniciativa de modernizar la infraestructura e inyectar capitales para sacar al sector del letargo en el cual se encontraba, como resultado de dicho cambio estructural se incremento la competencia y la productividad en los flujos de carga y buques atendidos en la mayoría de las estaciones portuarias del país. Como herramienta para lograr dichos objetivos, así como, marco regulatorio se crearon Programas Maestros de Desarrollo Portuario para cada uno de los puertos según las necesidades para lograr la tan anhelada modernización.

Estos programas contenían fundamentalmente el diagnóstico de la situación del puerto; sus expectativas de crecimiento y desarrollo y su vinculación con la economía regional y nacional, los usos distintos de este y los modos de operación de las diferentes zonas del recinto portuario, solo por mencionar los más importantes.

La modernización ayudo al crecimiento y mejoramiento en la operación de los puertos, así como, atrajo a los inversionistas para crear mayor infraestructura o mejorar la ya existente. El desarrollo propiciado en el sector portuario obedeció a las condiciones exigidas por el contexto mundial en donde las cadenas de mercado y la globalización dictaron los lineamientos a seguir. Por consecuencia el desarrollo de los sistemas multimodales se volvió un condicionante para la cadenas de mercado y el dinámico comercio global del mundo, mostrando la imperiosa necesidad de traslado eficiente no solo de mercancías sino incluso de personas, propició el renacimiento de una añeja idea, la de desarrollar un puente o vía transísmica en México, específicamente en la región del Istmo de Tehuantepec por medio de la modernización de las comunicaciones e infraestructura en el istmo (acción ya iniciada en el sector portuario con la creación de las Administradora Portuaria Integral (API) y la privatización del Ferrocarril Transísmico). para conectar las regiones más dinámicas del mundo por

via marítima, así como desarrollar áreas de inversión en toda la zona sur de nuestro país.

2.2. EL PUERTO DE COATZACOALCOS

2.2.1. Antecedentes Históricos.

Las expediciones y viajes realizados desde el descubrimiento del nuevo Mundo tenían como objetivo conocer y disfrutar las riquezas que el recién descubierto continente ofrecía. Hernán Cortés mientras conservaba el poder, ordena varias expediciones al territorio. Entre estas estaban los trabajos de reconocimiento a lo largo de la costa, que dieron como resultado el descubrimiento de la Río Guatzacoalcos (Coatzacoalcos). En 1520 el conquistador ordena un reconocimiento en la región del río. Debido a su situación geográfica como puerto y la tierra ideal para poblar, envía a Gonzalo Sandoval quien cruza el río en 1522 y funda la Villa del Espíritu Santo a 4 leguas de la desembocadura del río.

Transcurrieron más de dos siglos, para que la zona fuera tomada en cuenta, es hasta 1745 cuando se hace del río un puerto de entrada para dar vida al comercio y utilizar sus productos⁴², pero las ganancias y riquezas de los puertos de Veracruz y Acapulco hicieron guerra al proyecto y la Corte de Madrid lo rechazó.

En 1774 el Virrey de México Antonio María Bucareli comisiona al Ingeniero Agustín Cramer para realizar un estudio y analizar la posibilidad de crear una ruta navegable entre la desembocadura del río Coatzacoalcos y el puerto de Tehuantepec. Dicho estudio mostró la situación geográfica del río y la tierra que lo rodeaban hacían que dicha empresa fuera viable y de bajo costo. La comunicación de los 2 océanos en el istmo por medio de un canal fluvial era realizable⁴³.

En 1825 una vez consumada la independencia, el Congreso Legislativo por decreto, habilita como puerto a Coatzacoalcos, cambiándole después el nombre de Barragantitlan. En 1842 se le otorga la concesión a José de Garay para el desarrollo de una ruta naviera entre el Atlántico y el Pacífico en donde el puerto sería uno de los eslabones importantes para esta empresa. Sin embargo, el concesionario nunca culmina con el objetivo. Para 1852 el gobierno promueve una convocatoria para la

⁴² Larrainza Manuel, *Op. cit.*, p.11.

apertura de una vía interoceánica por el istmo, destacando la construcción del ferrocarril. En 1867 el General Ignacio Comonfort concede a la Louisiana Tehuantepec Railways Company el permiso para construir el ferrocarril interoceánico, utilizando para ello el Río Coatzacoalcos, tanto como fuera posible.

En 1896 comienzan las labores de acondicionamiento del puerto de Coatzacoalcos, dicha obra estaría a cargo de la Cia. S. Person and Son para dragar la barra del Río Coatzacoalcos y el canal de entrada al puerto, hasta con una profundidad de 8 metros a bajamar. En 1900 Coatzacoalcos recibe el título de Villa de Puerto México. En ese año se construyen las escolleras con una longitud de 1287 mts. en el puerto. En 1905 se inician obras interiores del puerto, como muelles y almacenes. A partir de 1906 el petróleo comenzará a tomar relevancia en las actividades del puerto y la región, ya que se ubicaría la primera refinería la margen derecho del Río Coatzacoalcos, a 1.5 Km de Minatitlan, para que 2 años más tarde, la región Minatitlan-Coatzacoalcos se convirtiera en enclave económico privilegiado.

Durante el régimen de Porfirio Díaz las comunicaciones y principalmente el ferrocarril cobraría un auge y se intentaría comunicar a todo el país. La región ístmica por su importancia figura entre los proyectos del Presidente. La obra inicia en 1907 con el nombre de ferrocarril de Tehuantepec.

En 1911 entre conflictos y problemas la Villa del Puerto México recibe el título de Ciudad.

La idea de la comunicación entre 2 mares y la importancia del Puerto de Coatzacoalcos crecía durante la primera década del siglo XX, sin embargo, ocurren sucesos que hacen cambiar la vida del país. A nivel interno la revolución Mexicana acarrearía problemas al comercio, además en 1914 se abre el Canal de Panamá, que causo la pérdida de influencia del ferrocarril y disminuyo el comercio; sin embargo, el petróleo desde esos momento demostraría su importancia para el puerto, pues gracias a él, Coatzacoalcos pudo sobreponerse a esta crisis. En 1936 el gobernador Miguel Alemán le restituye al puerto su antiguo nombre de Coatzacoalcos. Tres años más tarde PEMEX crea el oleoducto Minatitlan-Salina Cruz.

⁴¹Idem. p. 20.

En 1956 PEMEX inaugura la refinería de Minatitlán, un año después inicia la planeación del complejo industrial Pajaritos construyendo su primer muelle en 1968. Posteriormente en 1974 PEMEX realiza su primer embarque de exportación de petróleo por el puerto de Pajaritos.

El contexto reinante en la década de los setentas del comercio exterior y la utilización de una nueva figura, el transporte multimodal que tenía como objetivo acortar las distancias y costos, el gobierno federal inicia en 1976 la operación del Servicio Multimodal Trasistmico con la construcción de terminales especializadas para contenedores en Salina Cruz, Oax. y Coatzacoalcos, Ver.

En año de 1981 nace uno de los complejos más importantes a nivel nacional y latinoamericano de petroquímicos "La Cangrejera", el cual se convirtió en uno de los más sobresalientes del país, en esta década y debido a la riqueza del crudo en la región es también inaugurado el complejo petroquímico Morelos.

Los puertos del país estaban cayendo en una crisis muy severa ocasionada por los problemas económicos de la nación, así como, la mala administración, que llevaron al sistema de puertos al retraso y obsolescencia de sus instalaciones y servicios, por lo cual, el gobierno en 1994 inicia la creación de la Administración Portuaria Integral (API) que tiene como misión el mejoramiento a nivel operación e infraestructura de los recintos portuarios del país. Dichas administradoras serían concesiones a empresas constituidas por el capital de los puertos, estrictamente vigilados por el gobierno federal. Así en 1994 por decreto se constituye la Administración del Portuaria Integral de Coatzacoalcos S.A de C.V.

El 1999 luego de una prolongada suspensión el puerto inicia estudios para reactivar el manejo de carga contenerizada para que en el presente año se inicie el movimiento de carga por contenedor a través del puerto utilizando el equipo mínimo con el que cuenta la Sociedad Cooperativa de Estibadores, asimismo, se está desarrollando el proyecto de ampliación del patio y su equipamiento que se espera concluir en el presente año, para poder operar la carga con equipo especializado.

2.2.2. Ubicación.

El puerto de Coatzacoalcos se ubica en la región del golfo de México; en el sureste del país, en el Estado de Veracruz, sobre la margen del río del cual toma su nombre a 18° 09'30" de altitud norte y 94° 24'30" de longitud oeste. Es uno de los puertos más importantes del país no solo por el manejo de carga que se realiza en sus instalaciones, sino también, porque en sus inmediaciones se encuentran instalados los complejos petroquímicos más grandes e importantes de América Latina, así como una amplia gama de industrias de alcance internacional. Aunado a estas ventajas el puerto de Coatzacoalcos tiene una ubicación geográfica privilegiada que lo convierte en el mejor y más viable alternativa al canal de Panamá por su rápido enlace terrestre con el Océano Pacífico. *(Mapa 6 y 7)*

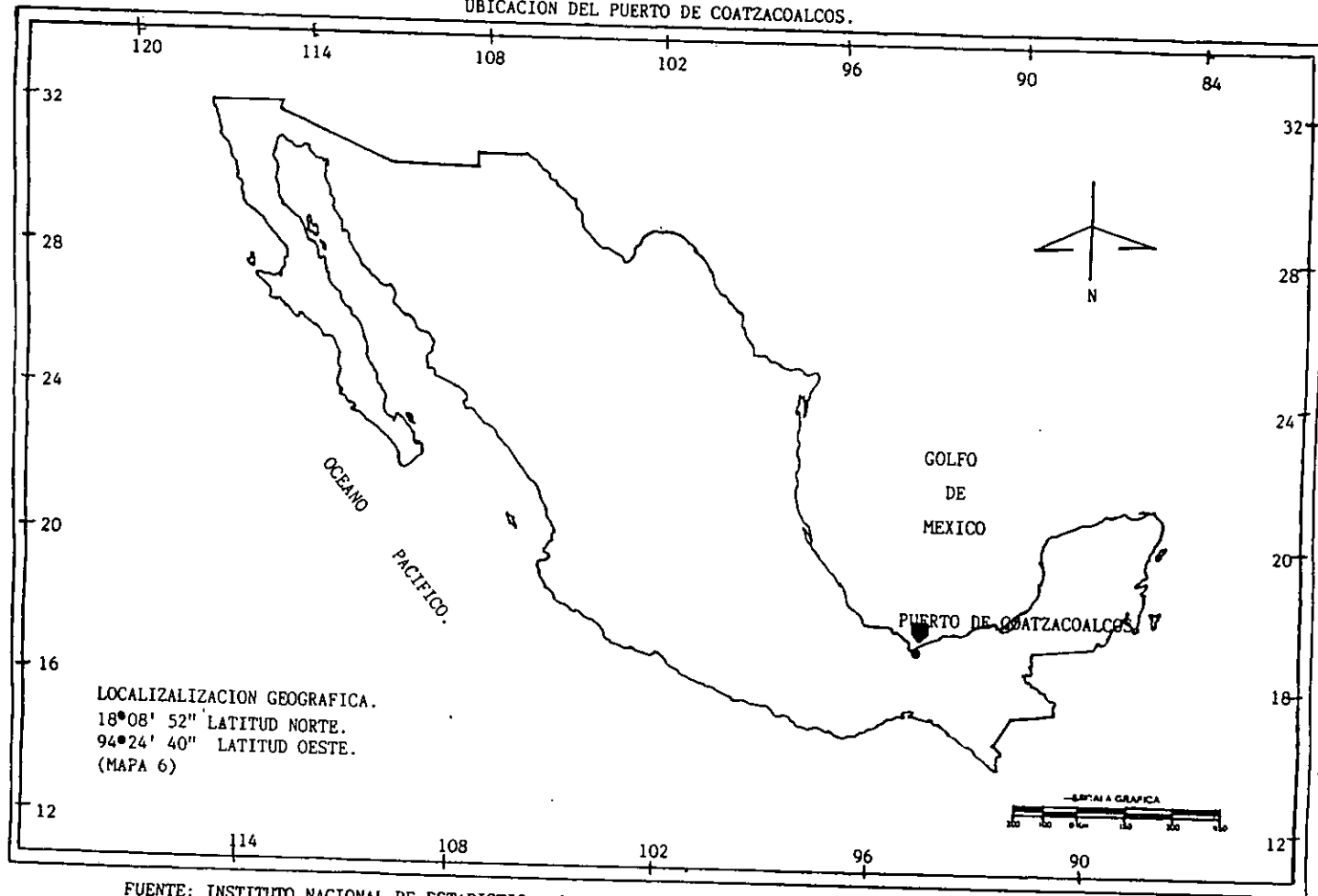
2.2.3. Vocación e Importancia.

Coatzacoalcos es un puerto eminentemente comercial para manejo de carga en general y manufacturas diversas, contando con terminales privadas para diferentes tipos de carga y fluidos.

En el puerto de Coatzacoalcos se realizan actividades de altura y cabotaje para operar diferentes tipos de carga y volúmenes crecientes, tiene participación activa y trascendental en el sistema portuario nacional debido a su situación geográfica. Es un puerto comercial e industrial que ofrece un amplia gama de servicios por sus diversas instalaciones que dan la posibilidad de manejo de carga en general, graneles, agrícolas, minerales, fluidos y maquinaria.

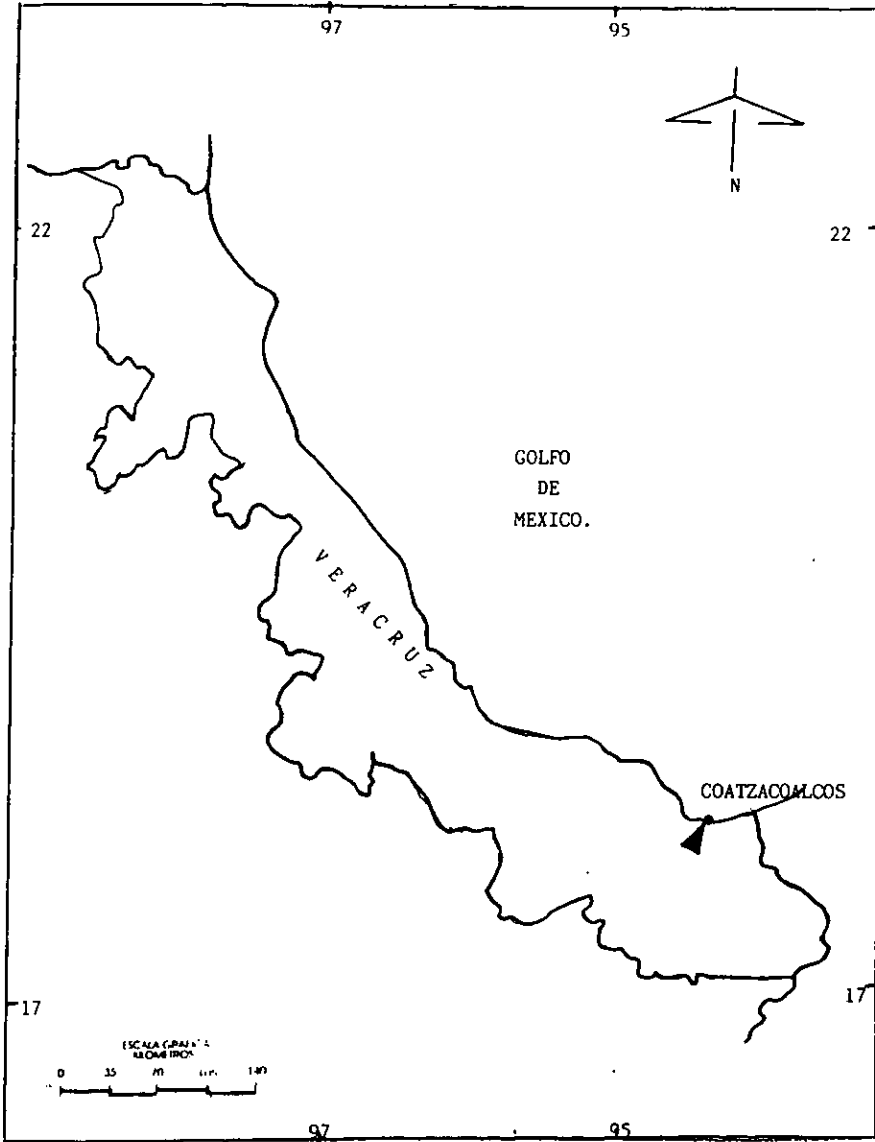
Dicha situación lo coloca como un polo industrial de mucha importancia para el país fundamentalmente por su potencial petroquímico (en el que se basa su economía) y que se ha desarrollado a tal grado de tener los complejos más grandes de América Latina, además de ser la sede de la Dirección General de Petróleos Mexicanos Gas y Petroquímica Básica.

UBICACION DEL PUERTO DE COATZACOALCOS.



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

EL PUERTO DE COARZACOALCOS.



FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE VERACRUZ, INEGI-EDO. VERACRUZ 1999. p. 24

(MAPA 7)

2.2.4. Descripción del Puerto (Infraestructura) ⁴⁴.

Coatzacoalcos es un puerto en permanente modernización dotado de infraestructura que le permite manejar todo tipo de carga. Cuenta con un total de 2,778 metros de longitud que se reparten de la siguiente manera⁴⁵:

2053 metros para actividades de altura.

50	"	"	Cabotaje.
14	"	"	Pesca.
176	"	"	Turismo.
272	"	"	Pemex.
52	"	"	Armada.
161	"	"	Otros (en metro lineales)

Existen 10 posiciones especializadas de atraque en un muelle marginal de 1,945 metros, con capacidad para recibir embarcaciones hasta de 32 pies de calado y una terminal especializada para el manejo de carga en ferrocarril que puede recibir embarcaciones de hasta 13,800 toneladas estas posiciones de atraque están distribuidas de la siguiente manera⁴⁶:

POSICIÓN DE ATRAQUE	ESPECIALIDAD	LONGITUD	CALADO
1	Carga General	217 m	-11m
2	Carga General	156 m	-11m
2 A	Carga General/Granel Agrícola	94 m	-11m
3	Carga General/Granel Agri. Mec.	126 m	-11m
3A	Carga General/Fluidos	120 m	-11m
4	Carga General	126 m	-11m
5	Fluidos/Contenedores	250 m	-11m
6	Fluidos	250 m	-11m
7	Carga General	288 m	-11m
8	Fluidos	200 m	-11m
Ferrocarril	Granel Agrícola y Mineral	118 m	- 8m

⁴⁴ Véase a *Los Puertos Mexicanos en Cifras. 1991-1997, Op cit.*, p. 53. y *Puertos Mexicanos*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, 1993, p.23.

⁴⁵ *Los Puertos Mexicanos en cifras. Op cit.* p. 53.

2.2.4.1. Áreas de agua.

En lo referente a las áreas de agua de Coatzacoalcos (profundidad en metros) cuenta con un canal de acceso de 15 metros y una dársena de ciabogo o un espacio de 11 metros con protección para que las embarcaciones puedan efectuar cómodamente operaciones de maniobras de carga y descarga.

2.2.4.2. Obras de protección.

Las obras de protección con las que cuenta el puerto son: 2045 metro lineales de estructura que se ubica en el fondo del mar como protección de oleaje y protección de los cimientos del muelle (llamado escolleras), así como de 7,261 metros lineales de protección marginal, haciendo un total de 9,306 para protección del puerto.

2.2.4.3. Áreas de Almacenamiento.

El puerto cuenta además con 3 bodegas de tránsito para almacenaje de carga seca con un total de 11,150 metros cuadrados así como 114,083 metros cuadrados de patios para almacenaje al descubierto y 58 metros cuadrados en patios para contenedores y patios de vías, así como 450 en terminales eléctricas para almacenamiento de contenedores refrigerados, 38 Km de vías férreas con capacidad para almacenamiento de 500 furgones en su patio de vías y para fluidos 16,473 metros cúbicos para tanques y silios.

AREAS DE ALMACENAMIENTO EN LA API COATZACOALCOS⁴⁷.

BODEGAS CUBIERTAS	Área en m2	OCUPACIÓN
BODEGA 2	4,000	93%
BODEGA 3	3,700	22%
BODEGA 4	2,154	24%
TOTAL	9,854	

⁴⁶ Información proporcionada por el C.P.Ramón García. Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V., Coatzacoalcos, Veracruz, 1999.

⁴⁷ *Los Puertos Mexicanos en cifras Op cit. p. 59.*

AREAS DESCUBIERTAS	Area en m2	OCUPACIÓN
Patios en antemuelles, Patios de contenedores y patios de vias	160,000	5%*
Nuevas áreas habilitadas	153,484	-

*Cifra solo manejada en el muelle no 5

2.2.4.4 Equipo de infraestructura ⁴⁸.

- 26 Almeja
- 17 Cargadores frontales.
- 7 Grúas de 5 a 25 ton.
- 22 Montacargas
- Succionadora Bob Cat
- 4 Plataformas
- 2 Camiones volteo
- 13 Tolvas graneleras.
- Grúas de patio
- 2 Tractor ferroviario
- 4 Tractocamiones
- Lanzadores de granar
- Peroles

El puerto de Coatzacoalcos ofrece a las embarcaciones que atracan en él servicio de carga, descarga, agua potable, suministro de combustible, electricidad, servicios a buques, muelles, atraque, almacenamiento, avituallamiento, lavandera, recolección de basura, báscula, fumigación, renta de equipo, reparaciones, lanchaje, remolque, alumbrado en zona de maniobras, y radio-comunicación marítima entre otras.

2.2.5. Movimiento portuario de la API Coatzacoalcos.

2.2.5.1 Movimiento de Carga en General

El movimiento portuario en Coatzacoalcos es muy importante ya que es uno de los 8 puertos más dinámicos en el movimiento total de carga manejada en todo el país. Coatzacoalcos manejó alrededor de 1.1 % (1995) del total del volumen de mercancías

transportadas por vía marítima y que se ha incrementado. En lo que respecta al movimiento de carga, ya como API, maneja uno de los volúmenes más importantes a nivel nacional, su participación representa el 26% del total de la carga.

Respecto a carga comercial maneja el 6% y en carga de petróleo y sus derivados maneja el 42% a nivel nacional.

El movimiento por tipo de carga manejado durante 1998 presentó la siguiente distribución:

-FLUIDOS

Los fluidos principalmente el petróleo tuvieron preponderancia en ese, demostrando así la potencialidad del puerto en materia petrolera

Movimiento de Carga en Toneladas⁴⁹

Por tipo de tráfico	miles de toneladas
Importaciones	1,782.98
Exportaciones	23,513.88
Cabotaje	6,653.34
Capítulo 2 TOTAL	31,950.20

TRAFICO

Dentro del contexto del comercio externo, 1998 se obtuvieron resultados favorable : el 44.21% del total de carga operada fue de exportación y el 37.83% correspondió a importaciones y el restante a cabotaje.

Movimiento de carga en toneladas⁵⁰.

POR TIPO DE TRAFICO	TONELADAS	%
IMPORTACION	1,139.045	37.83
EXPORTACION	1,331.243	44.21
CABOTAJE	540.818	17.96
TOTAL	3,011.106	100.00

⁴⁸ Véase, Folleto COATZACOALCOS publicado por la API Coatzacoalcos, Veracruz, 1999, p. 4 y *Los puertos Mexicanos en Cifras. Op. Cit. p. 70.*

⁴⁹ Cifras obtenidas de la Dirección General de API'S.

⁵⁰ Información proporcionada por el C.P. Ramón García. Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V., Coatzacoalcos, Veracruz, 1999.

En este sentido, el promedio nacional de tráfico en 1998 fue de 25.07% en exportaciones y de 52.02% en importaciones. Al comparar ambos, se define que el puerto de Coatzacoalcos exporto 19.14 puntos % más que el promedio nacional, en cuanto a carga que ingresa es de 15.19 puntos % menos que la introducida a nivel nacional.

Con las cifras anteriormente presentadas podemos hablar del movimiento total del puerto en 1998, fue de **34,959.47** miles de tons. incluyendo movimiento de altura, cabotaje y petróleo.

Estructura total de carga y tipo de tráfico⁵¹.

POR TIPO DE CARGA	%	TIPO DE TRAFICO	%
FLUIDOS	40.1	EXPORTACIONES	44.21
GRANEL AGRICOLA	21.9	IMPORTACIONES	37.83
CARGA GENERAL	14.2	CABOTAJE	17.96
GRANEL MINERAL	23.8		

2.2.5.2. Movimiento portuario en cifras⁵²

Trafico de altura.

-Movimiento de importaciones y exportaciones 1995-1997.⁵³

A partir de 1995 se ha mostrado un incremento en las importaciones donde se manejaron 459 miles tons, en 1996 se movilizaron 898 mil tons., en 1997 se manejaron 552 mil de tons. En 1999 se movilizaron 188 018 mil tons y las cifras preeliminares de los dos primeros meses de 2000 nos hablan de una importación de 300 153 mil tons.

⁵¹ *Idem.*

⁵² *Vease. Los Puertos Mexicanos en Cifras, Ob., Cit., pp. 90, 92, 94, 96, 98, 100, 102, 103 y 106., así mismo consultese la pagina de internet Infopor. com.mx. para los datos del año de 1999 y los del primer trimestre del 2000 y datos estadísticos proporcionados por la Api del puerto de Coatzacoalcos, Veracruz y la Api del puerto de Salina Cruz, Oaxaca. De igual manera, los datos proporcionados por la Dirección General de la Api's de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, pp.1- 8.*

⁵³ *Idem.*

En lo referente a las exportaciones 1996 la situación de este rubro en el puerto tuvo una caída impresionante ya que el primer año menciona que solamente se manejaron 940 mil toneladas y para el 2do. año 990 mil toneladas. En 1997 se manejaron aproximadamente 1224 m/ton lo cual significo una alza en el índice exportador del puerto, ascendiendo en 1998 con un registro de 1331 mil toneladas durante 1999 se registraron 244 763 mil tons. Y para 2000 312 417 mil tons..

Trafico de cabotaje⁵⁴

En cuanto al tráfico de cabotaje se ha visto la misma situación que en el tráfico de altura, es decir, el índice de actividad no ha sido regular, ya que durante 1995 se manejaron solo 271 mil/ton., en el año siguiente 547 miles de tons. y 1997 se movilizaron 519 mil/ton., principalmente de productos agrícolas y minerales a granel. En el año de 1999 se movieron en el trafico de cabotaje 80 714 mil tons., mientras que en 2000 se llego a la cifras de 104 436 mil tons. Siendo uno de los años que el trafico a tenido un desarrollo considerable.

Movimiento portuario según tipo de carga.⁵⁵

Coatzacoalcos se ha especializado en ciertos tipos de carga y fluidos distribuyendose de la siguiente manera:

AÑO	FLUIDOS	GRANEL AGR.	GRANEL MINERAL	CARGA SUELTA	CARGA CONTEN.
1997	1062	367	514	351	0
1998	1208.79	569.80	716.05	426	0
1999	2779.50	621.92	128 449	43 824	1 080
2000	348 406	148 453	190 165	30 182	0

*CIFRAS EN MILES DE TONELADAS

⁵⁴ *Idem.*

⁵⁵ *Idem*

Movimiento de importaciones por puerto, según tipo de carga en 1997-2000⁵⁶.

El movimiento de importaciones según su tipo fue:

AÑO	CARGA GENERAL	GRANEL AGRICOLA	GRANEL MINERAL	FLUIDOS
1997	3	148	190	211
1998	N/D	N/D	N/D	N/D
1999	19 486	62 192	48 161	58 179
2000	0	148 453	855 295	66 171

*CIFRAS EN MILES DE TONELADAS

*N/D: CIFRA NO DADA

Movimiento de exportación por tipo de carga en 1997- 2000⁵⁷.

En el manejo de exportación de acuerdo a su tipo fue:

AÑO	CARGA SUELTA	CARGA CONT.	GRANEL AGRICOLA	GRAMEN MINERAL	FLUIDOS
1997	347 MIL	0	19 MIL	7 MIL	851 MIL
1998	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
1999	23 912 MIL	1080 MIL	0	0	219 771 MIL
2000	30 180 MIL	0	0	0	282 239 MIL

*Cifras en miles de toneladas.

Como observamos en la tabla anterior el manejo de carga de exportación ha ido aumentando cada año principalmente en el rubro del petróleo siendo su punto más fortalecido.

Movimiento de entradas de cabotaje según carga en 1997-2000⁵⁸

Solo hubo movimiento de 200 mil/ton de granel agrícola y 317 mil/ton de carga a granel mineral resultando un total de 519 ton/mil durante ese año, mientras que en materia

⁵⁶ Idem

⁵⁷ Idem

petrolera entraron 383.84 miles/ tons. En los años siguientes solo veremos en 1999 de granel mineral que manejo la cifra de 80 280 mil /tons y en el primer trimestre de 2000 se manejo en granel mineral la cantidad de 104 636 mil tons.

Movimiento de salidas de cabotaje según carga en 1997⁵⁸

En este año solo se manejo 1.20 miles/ton de carga general mientras que en carga de petróleo y derivados manejo 5,173.52 miles/tons.

Buques atendidos por el puerto.⁶⁰

En 1995 arribaron al puerto 233 embarcaciones y en 1996 287, sin embargo en 1997 hay incremento representativo de 329. En 1998 se cumplieron nuevas expectativas ya que se alcanzo la cifra de 454 buques, superando el pronostico de 360 arribos proyectados por el Programa Operativo Anual, sin incluir buques petroleros, ni los de carga como yeso, sal y caliza.

2.2.5.3. Importaciones y Exportaciones.

El destino de la carga que es captada por este puerto, se ha estado orientando a cubrir el mercado de 24 países, de entre los cuales destacan por su importancia: E.U., Bélgica, Siria, Holanda, Sri Lanka, Argelia e Indonesia, hacia donde se comercializan en el mismo orden de importancia, productos como: azufre liquido, petroquímicos diversos, azúcar, melaza, y productos perecederos entre otros.

Respecto al origen de la carga esta proviene básicamente de 11 países entre los que figuran : E.U., Alemania, e Italia. Los productos importados más significativos son: granos básicos, productos químicos varios y tubería de acero.

⁵⁸ *Idem*

⁵⁹ Datos proporcionados por la Api Coatzacoíacos. 1999.

**PRINCIPALES PRODUCTOS OPERADOS POR EL RECINTO PORTUARIO DE
COATZACOALCOS⁶⁰**

EXPORTACIÓN

PRODUCTO	DESTINO
AZUFRE LIQUIDO	TAMPA (E.U.)
PRODUCTOS QUÍMICOS VARIOS	ROTTERDAM (HOL.) HOUSTONE (E.U.)
UREA	CUBA, SUDÁFRICA, REP. DOMINICANA
ÁCIDO TEREFTALICO	VENEZUELA, TURQUÍA
CLORURO DE POTASIO	CUBA
SUPER FOSFATO TRIPLE, FOSFATO MONOAMONICO Y DIAMONICO	CUBA, NUEVA ZELANDA, RICHMOND (E.U)
MELAZA	E.U, ARGELIA, BANGLADESH, AFGANISTAN.
AZÚCAR EN SACOS	HAITÍ, EGIPTO, ARGELIA, BANGLADESH, AFGANISTÁN.
PERECEDEROS VARIOS (FRUTALES)	HOLANDA, FRANCIA, HUNGRÍA.

IMPORTACIÓN

PRODUCTOS	ORIGEN
PRODUCTOS QUÍMICOS VARIOS	HOUSTON (E.U), CANADA
GRANELES AGRÍCOLAS (MAÍZ, FRIJOL, SORGO)	HOUSTON (E.U), GALVESTON (E.U), NEW ORLEANS (E.U)
GRANELES MINERALES VARIOS	CHINA, TAMPA, NEW ORLEANS, GUYANA
LECHE EN POLVO	IRLANDA, NUEVA ZELANDA

⁶⁰ *Los puertos mexicanos en cifras. Op cit. p. 111.*

⁶¹ *Vease. COATZACOALCOS . Veracruz, Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos .1999, p. 6.*

CABOTAJE

PRODUCTO	ORIGEN	DESTINO
CEMENTO A GRANEL	TAMPICO	COATZACOALCOS
PETRÓLEO	COATZACOALCOS	GOLFO
GRANOS	SURESTE	GOLFO
MINERALES	SURESTE	GOLFO

2.2.6. Servicios Navieros.

2.2.6.1 Principales líneas de servicios regular.

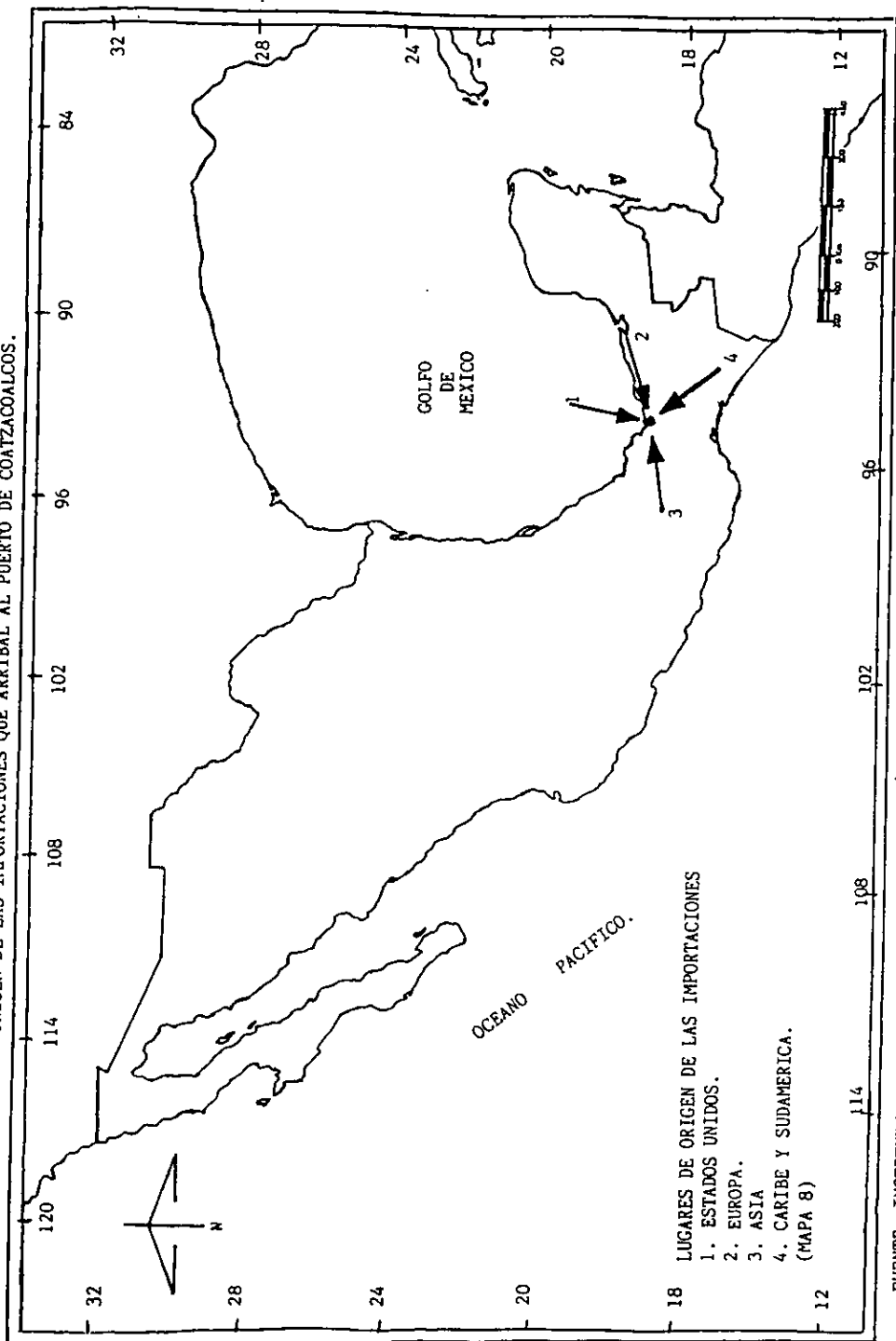
Se refiere al servicio regular de transporte de mercancías con barcos sujetos a itinerarios previamente determinados entre los puertos que se tocan a intervalos periódicos y tiene tarifas de flotes predeterminadas.

A Coatzacoalcos arriva las siguientes líneas navieras⁶²:

- American Eagle Tankers Agencies** que tiene la ruta Coatzacoalcos (Mex)- Tampa (E.U.)
 - National Shipping and tradin Corp.** con una ruta Coatzacoalcos-Nederland (Mex-E.U.)
 - Compañía Gral. de Lubricante** con ruta Coatzacoalcos-Baton Rouge) (Mex-E.U.)
 - Omi Petrolink Corp.** ruta Coatzacoalcos-Sanderfjord (Mex-Noruega)
 - Lignos Brothers** ruta Coatzacoalcos-Nueva Orleans (Mex-E.U.)
 - Odfjell Tanker A.S.** ruta Coatzacoalcos-Houston-Rotterdam (Mex-E.U.-Hg.)
 - A.M. Marina** ruta Coatzacoalcos-Marruecos (Mex-Mr)
 - Armamex y Pemex** ruta Cd. del Carmen, Progreso, Frontera, Tampico, S.C.(Via canal de Panamá), México.
 - 19 líneas navieras ruta Cayo Arcas, Coatzacoalcos, Frontera, Tampico, Veracruz, Progreso, México.
- Así como otras líneas entre las que se encuentran:

⁶² *Los Puertos Mexicanos en Cifras. Op cit., p. 45.*

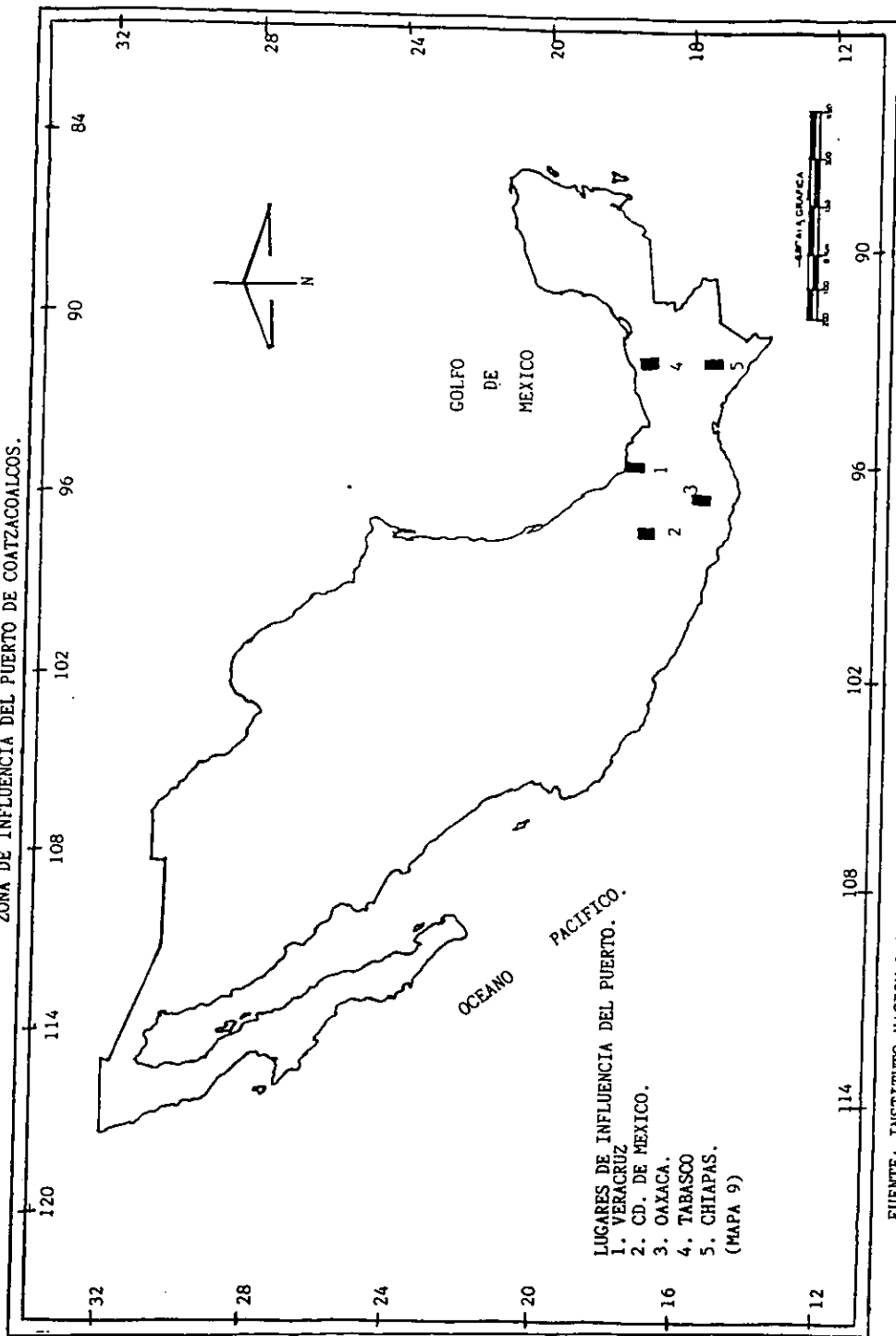
ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES QUE ARRIBAL AL PUERTO DE COATZACOALCOS.



- 18 LUGARES DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES
1. ESTADOS UNIDOS.
 2. EUROPA.
 3. ASIA
 4. CARIBE Y SUDAMERICA.
- (MAPA 8)

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

ZONA DE INFLUENCIA DEL PUERTO DE COATZACOALCOS.



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

Universal Shipping Agencies, Inc.

Sun Bulk Shipping, Ing.

Pacnav, S.A.

Bracokwwater, LTC.

Navimin, S.A.

United Molasses

Stolt Nielsen, Inc.

Houston Shipping

Maryville Maritime, Inc.

Stolt Parcel Tankers, Inc.

Jo Tankers.

2.2.7. Zona de Influencia.

La zona de influencia de Coatzacoalcos en la que se consumen, producen o transforman los productos que se mueven a través del puerto es muy grande, es decir, tiene participación total en la nación.

La concentración de los municipios más desarrollados, configura territorialmente un corredor urbano que integra a los municipios de Coatzacoalcos, Allende, Nanchital, Minatitlan, Cosoleacaque y Jaltipan en donde se encuentra la zona de influencia local del puerto, ya que muchos de los productos que maneja tienen como primer destino esta zona local.

El puerto de Coatzacoalcos sirve a las regiones geoeconómicas del golfo y Pacífico sur, y se relacionan con los Edos. de Yucatán, Campeche, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Veracruz, Puebla y el D.F. la zona participa con alrededor de 12% del P.B.I.

El destino de las importaciones que se internan al país por Coatzacoalcos son : La Ciudad de México, Puebla, Coatzacoalcos, Jaltipan ambos municipios de Veracruz, Villa Hermosa en Tabasco y Tuxtepec en Oaxaca.

Mientras que el origen de los productos exportados por Coatzacoalcos provienen de Estados como Villahermosa, Coatzacoalcos y Salina Cruz. (*Mapa 8 y 9*)

2.2.8. Zona De Influencia Externa.

El puerto de Coatzacoalcos por su ubicación, tiene acceso a la costa este de E.U. y Canadá, Centro y Sudamérica, así como la oeste de Europa.

La zona de influencia de Coatzacoalcos es grande debido a su ubicación geográfica y la comunicación con Salina Cruz en el Pacífico convirtiéndolo en el puerto estratégico para la comunicación entre ambos puertos haciéndolo más atractivo lo que por consecuencia alenta la llegada de más buques, aumentando así su influencia en varias regiones.

(Mapa 10)

2.2.9. El puerto de Coatzacoalcos y las Comunicaciones.

Coatzacoalcos es un puerto comercial que por su misma actividad necesita medios de transporte eficientes y con conexión con otros medios, por lo tanto cuenta con terminales para el manejo de contenedores, carga general, graneles agrícolas y minerales, así como terminales especializadas para el manejo de fluidos por lo que el recinto portuario cuenta con red vial interna que le permite el manejo de esta carga. De igual importancia hay que mencionar la conexión externa con la que cuenta el puerto para la movilización de los productos que ingresan y salen del recinto portuario para su colocación con el consumidor final localizado no solo en su zona de influencia local, sino, a nivel nacional e internacional.

2.2.9.1. Comunicación Terrestre.

En lo relativo a las comunicaciones terrestres Coatzacoalcos cuenta con tres importantes rutas ferroviarias que lo enlazan con Mérida, Salina Cruz, y la ciudad de México.

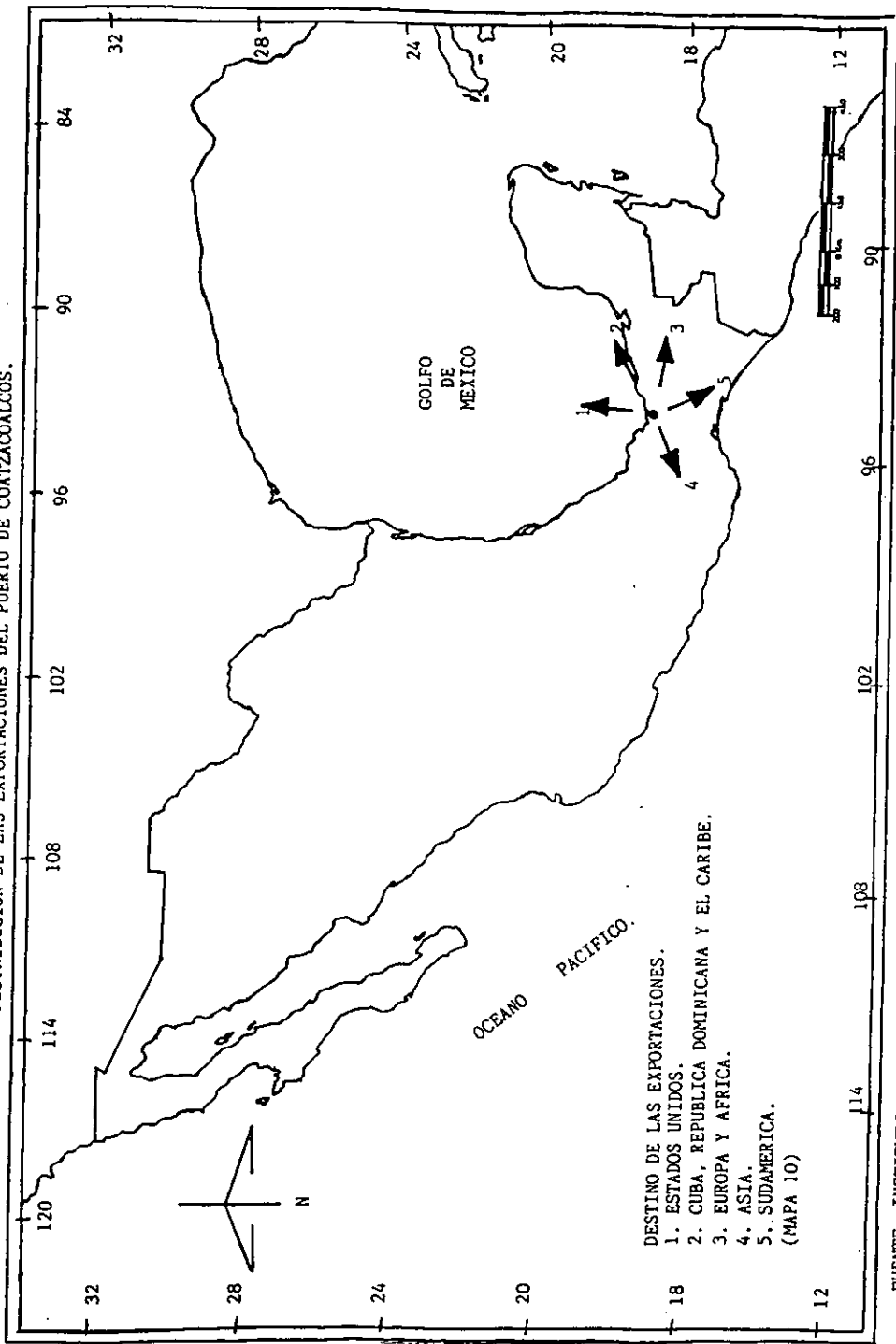
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA⁶³

CONEXIONES FERROVIARIAS.	VIA.
COATZACOALCOS - MERIDA	RAMAL TRANSPENINSULAR
COATZACOALCOS - MERIDA	RAMAL TRANSISTIMICO
COATZACOALCOS - VERACRUZ	VIA TRONCAL PRINCIPAL DEL SURESTE

(Mapa 11)

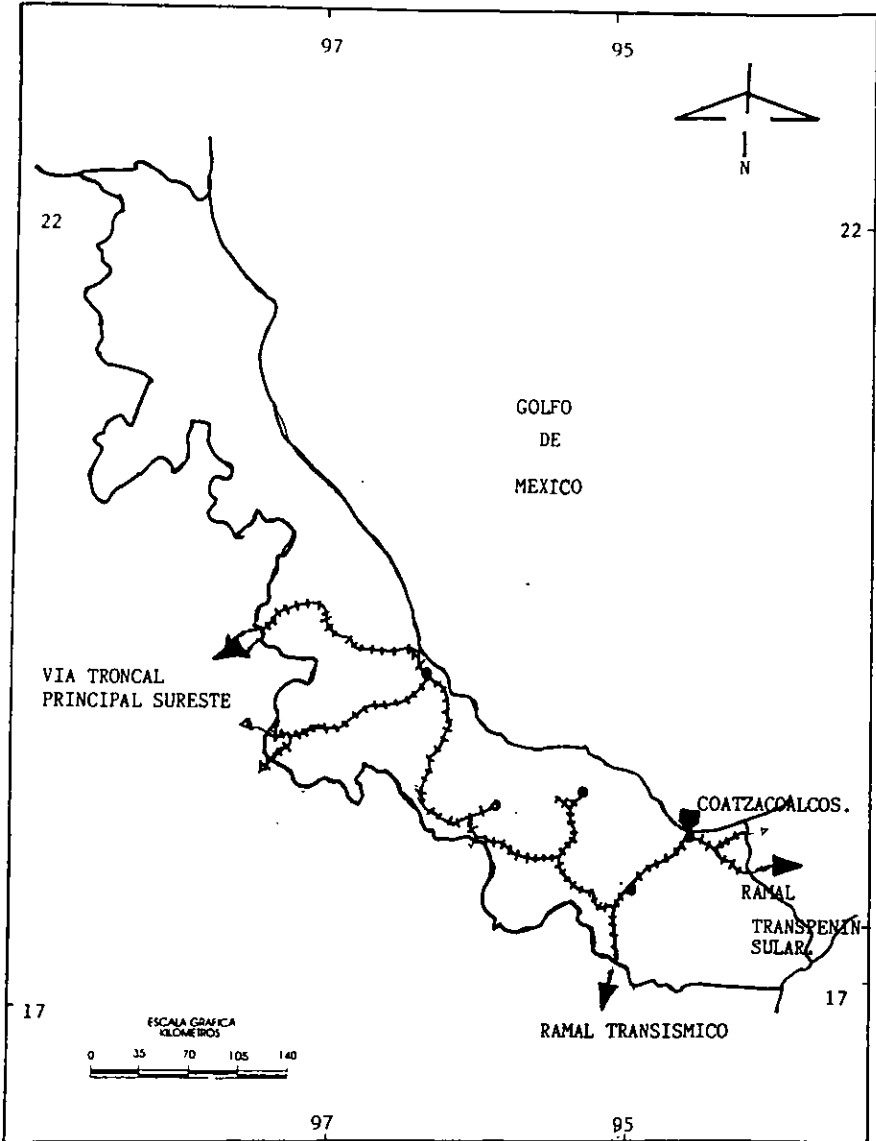
⁶³ Véase folleto COATZACOLACOS, *Op cit.* p. 3.

DISTRIBUCION DE LAS EXPORTACIONES DEL PUERTO DE COATZACOALCOS.



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

CONEXIONES FERROVIARIAS DE COATZACOLACOS



FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE VERACRUZ, INEGI-EDO. DE VERACRUZ, 1999, p84 (MAPA 11).

El sistema de carteras a las que tiene acceso lo conectan con las principales ciudades del sur y centro del país, incluyendo el D.F., con el que se tiene conexión a través de una moderna autopista que se origina en Coatzacoalcos y conecta con la México-Veracruz.

INFRAESTRUCTURA CARRETERA⁶⁴

CONEXIONES CARRETERA	VIA
COATZACOLACOS – VERACRUZ- MEXICO	AUTOPISTA
COATZACOALCOS – VILLAHERMOSA - MERIDA	CARRETERA 180
COATZACOALCOS – SALINA CRUZ	CARRETERA 185

(Mapa 12)

Distancias del puerto a las ciudades.

Ciudad	Carretera	Ferrocarril
Salina Cruz, Oaxaca	310 Km	303 Km
Veracruz-Veracruz	324 Km	405 Km
Oaxaca-Oaxaca	428 Km	764 km
México, D.F.	749 Km	716 Km
Villahermosa, Tabasco	171 Km	-----

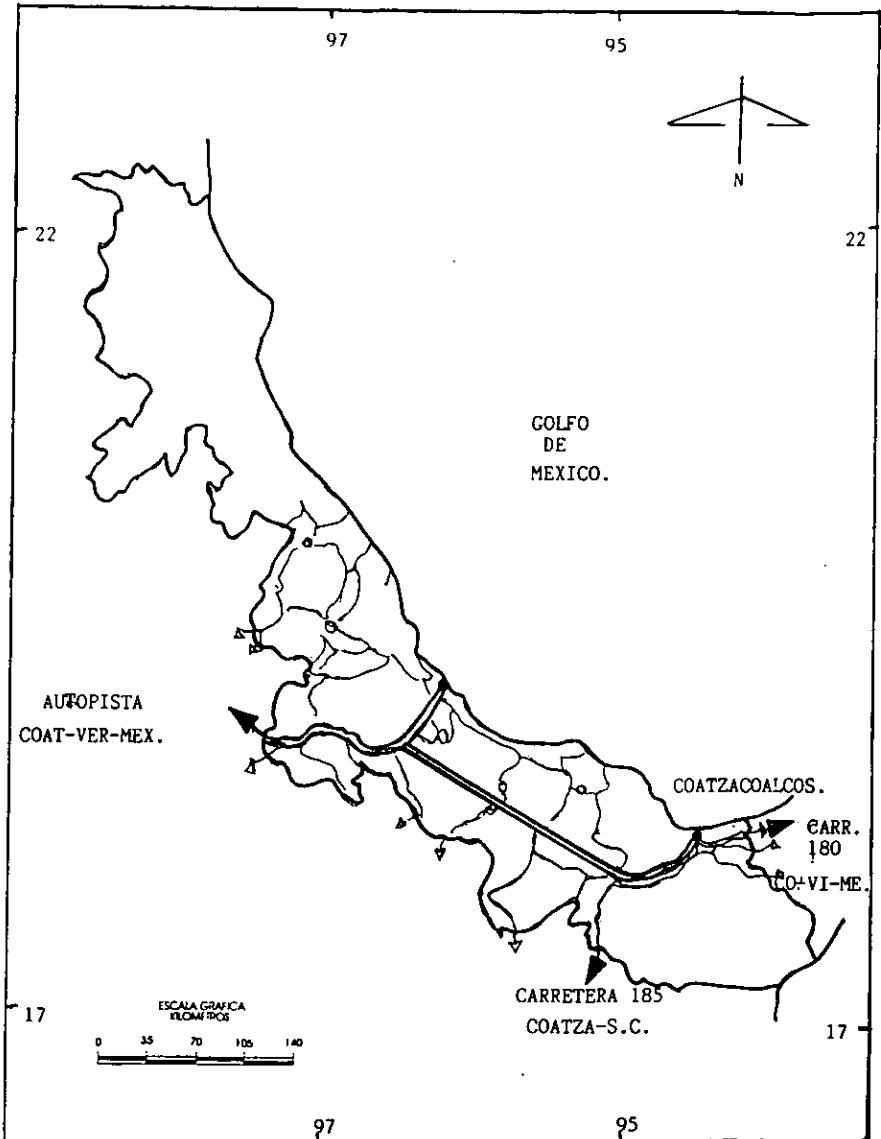
DISTANCIAS POR FERROCARRIL Y CARRETERA DE COATZACOALCOS A LAS GRANDES CIUDADES⁶⁵

CARRETERA	KM	FERROCARRIL	KM
Salina Cruz, Oax.	310	Minantitlan, Ver.	43
Veracruz, Ver.	324	Salina Cruz, Oax	303
Cordoba, Ver.	409	Cordoba, Ver.	399
Jalapa, Ver.	430	Veracruz, Ver.	405
Oaxaca, Oax.	428	Oaxaca, Oax.	764

⁶⁴ *Idem.*

⁶⁵ *Idem.* p. 6.

CONEXIONES CARRETERAS DE COATZACOALCOS.



FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE VERACRUZ, INEGI-EDO. DE VERACRUZ, 1999, p24

(MAPA 12)

Puebla, Pue.	623	Puebla, Pue.	652
México, D.F.	749	México, D.F.	716
Villahermosa	171	Cd. Hidalgo, Chis.	714
Campeche, Camp.	554	Mérida, Yuc.	854
Merida, Yuc.	731		

2.2.10. La oportunidad de inversion en Coatzacoalcos.

El puerto cuenta con 122 hectáreas de superficie terrestre urbanizadas, potencial para el desarrollo de terminales para recepción de graneles agrícolas y minerales enviados en abundancia.

El puerto de Coatzacoalcos fundamenta su desarrollo en una oferta actual de espacios dentro del recinto portuario, mismo que se encuentra totalmente urbanizado y enmarcados en un Programa Maestro de Desarrollo que contempla un crecimiento ordenado y armónico, para que las inversiones en terminales marítimo-portuarias se realicen dentro del actual esquema que considera un desarrollo planificado del puerto respetando su entorno y vinculación con la comunidad cuidando al aspecto ecológico y disminución potencial de asentamiento de alto riesgo para la población.

El recinto portuario de Coatzacoalcos ofrece una competitiva infraestructura con sobrada capacidad operativa para atender la demanda actual y futura, misma que lo posicionan como uno de los puertos con mayores perspectivas a nivel nacional, considerando su privilegiada ubicación geográfica que lo convierten virtualmente en el puente terrestre más viable entre el Pacífico y el Atlántico presentándose como la mejor alternativa al canal de Panamá.

2.3. EL PUERTO DE SALINA CRUZ.

2.3.1. Historia del puerto de Salina Cruz

“Desde el año de 1894 en que fue puesto en servicio el puerto de Salina Cruz como terminal de ferrocarril del Istmo de Tehuantepec ha sido preocupación de las autoridades marítimas el promover el desarrollo de la localidad.”⁶⁶

A principios de siglo con la terminación de las obras del ferrocarril transistmico y los dos puertos, Salina Cruz y Puerto México (Coatzacoalcos), se presentó un notable

⁶⁶ *Estudio geográfico de la región de Salina Cruz. Oaxaca* Dirección General de Oceanografía y Señalamiento Marítimo. Secretaría de Marina, México 1974. P. 20

crecimiento de tráfico internacional de mercancías a través de este puente terrestre hasta 1914, año en que se abrió el canal de Panamá, provocando una crisis general en los puertos mexicanos que en 1924 el puerto de Salina Cruz quedó cerrado a la navegación. Solo hasta 1938 se abre el puerto previo dragado de las dársenas que se encontraban azolvadas, se rehabilitan los astilleros y el dique seco, sin embargo, el movimiento de mercancías siguió siendo reducido. En 1950, se descubren en la zona grandes mantos de camarón gigante y el puerto tiene un resurgimiento, principalmente en la actividad pesquera.

En 1970 Petróleos Mexicanos (PEMEX) plantea la necesidad de construir una nueva refinería en el Pacífico, y Salina Cruz es designado como el lugar apropiado para tal efecto. Durante esa década la producción fue distribuida en el país utilizando principalmente el transporte marítimo de cabotaje, así, el puerto tomó un nuevo giro y se constituyó como puerto petrolero. A partir de los ochenta la refinería comienza a producir gasolina, combustóleo, diésel y amoníaco, se inician las exportaciones de petróleo crudo y amoníaco principalmente al Lejano Oriente; Salina Cruz se convierte en un importante surtidor de crudo para Japón, cuyos buques-tanque de medio millón de barriles son cargados en alta mar a través de tres boyas que PEMEX tiene instaladas. En este sentido funciona como una terminal exclusiva de esa empresa, apoyándose en la infraestructura portuaria y en una red de ductos que conectan la refinería y las zonas de almacenamiento con el puerto.

Actualmente Salina Cruz forma parte del proceso de reestructuración de los Puertos Mexicanos que enfrentan la problemática de conexión con otros medios de transporte (red de transporte multimodal), donde usuarios y agentes comerciales interactúan para integrar cadenas de transporte que vinculan procesos productivos de la región y del país; de igual forma, posibilitan el acceso a mercados internacionales, resultando de particular importancia conocer la potencialidad del puerto para conectar el sureste mexicano a los flujos de comercio exterior

2.3.2. Ubicación estratégica del puerto de Salina Cruz

Con más de un siglo de existencia el puerto de Salina Cruz está ubicado en el extremo occidental de la franja más angosta del territorio nacional, donde los dos océanos, el Pacífico y el Atlántico, están separados por menos de 300 Km. de distancia; ha sido

objeto de ambiciosos proyectos sustentados en las posibilidades de desarrollo de los transportes tanto marítimos como terrestres, aprovechando sus condiciones geográficas, hacia una de las regiones económicamente más prometedoras de México.

Es la zona con mayor potencial para el desarrollo integral, por estar conectado con otros medios de comunicación y transporte que favorecen el intercambio de productos, materias primas y mercancías. Estos factores hacen de Salina Cruz una vía favorable, con posición estratégica otorgando enormes posibilidades de crecimiento como un punto de transferencia entre Oriente, Europa y América.

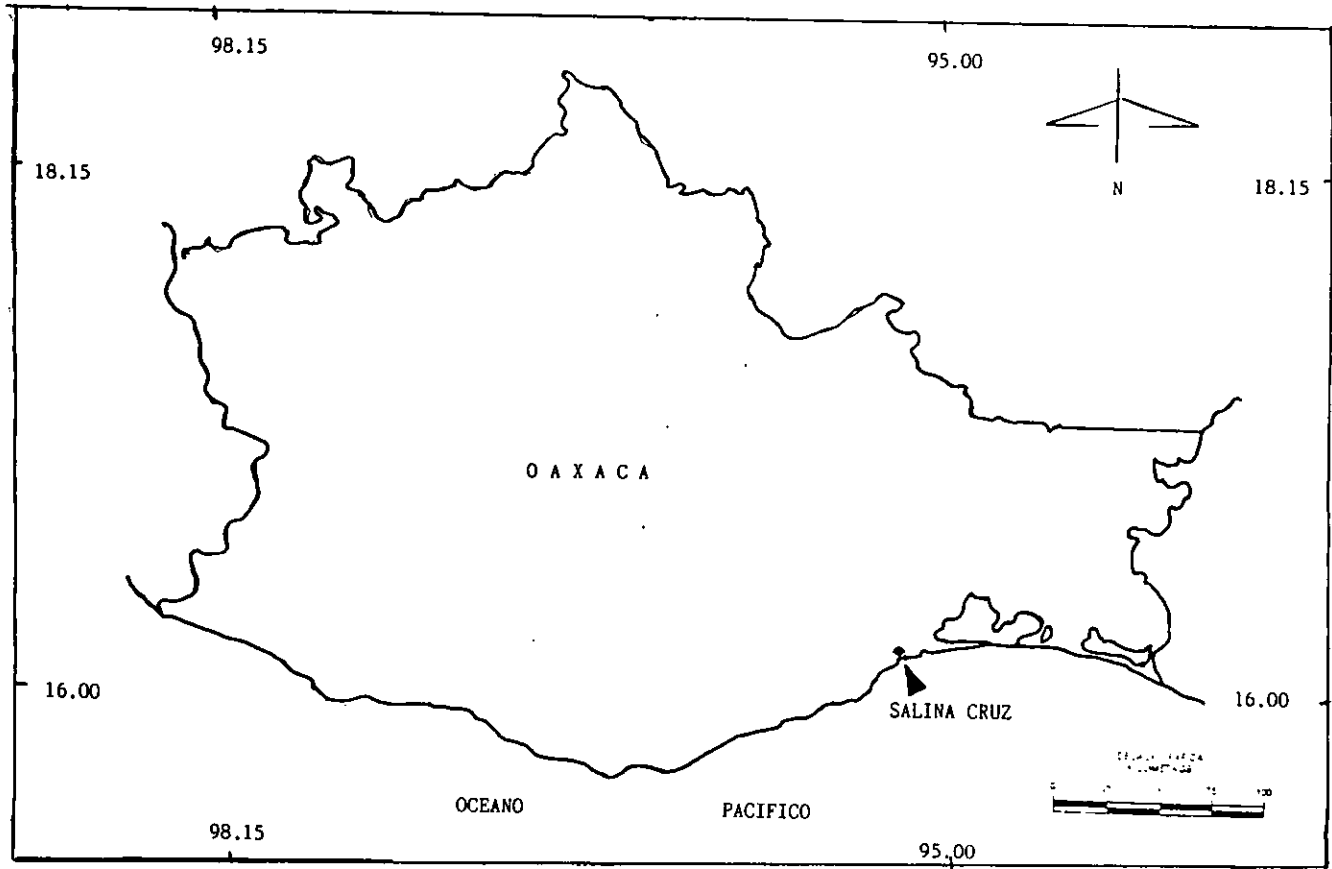
(MAPA 13 y 14)

La región del Istmo oaxaqueño se encuentra ubicado en el extremo oriente de la entidad, entre las sierra de Chiapas y la planicie del golfo de Tehuantepec. Esta intrincada topografía da origen a las vertientes del Golfo en donde se localizan las cuencas de los ríos Papaloapan, Coatzacoalcos y Uspanapa, y la del Pacífico con las cuencas de los ríos Balsas, Atoyac - Verde y Tehuantepec. Debido a lo abrupto del terreno en la entidad ocurren gran variedad de climas predominando los cálidos-húmedos que favorecen las extensas zonas arboladas con mayor diversidad biológica y una compleja formación de serranías con suelos ricos en minerales, así como suelos para el desarrollo agropecuario.

Salina Cruz es un puerto antiguo, construido a principios de este siglo y se utilizó como puerto base del transporte terrestre entre Salina Cruz y Coatzacoalcos antes de la apertura del canal de Panamá.

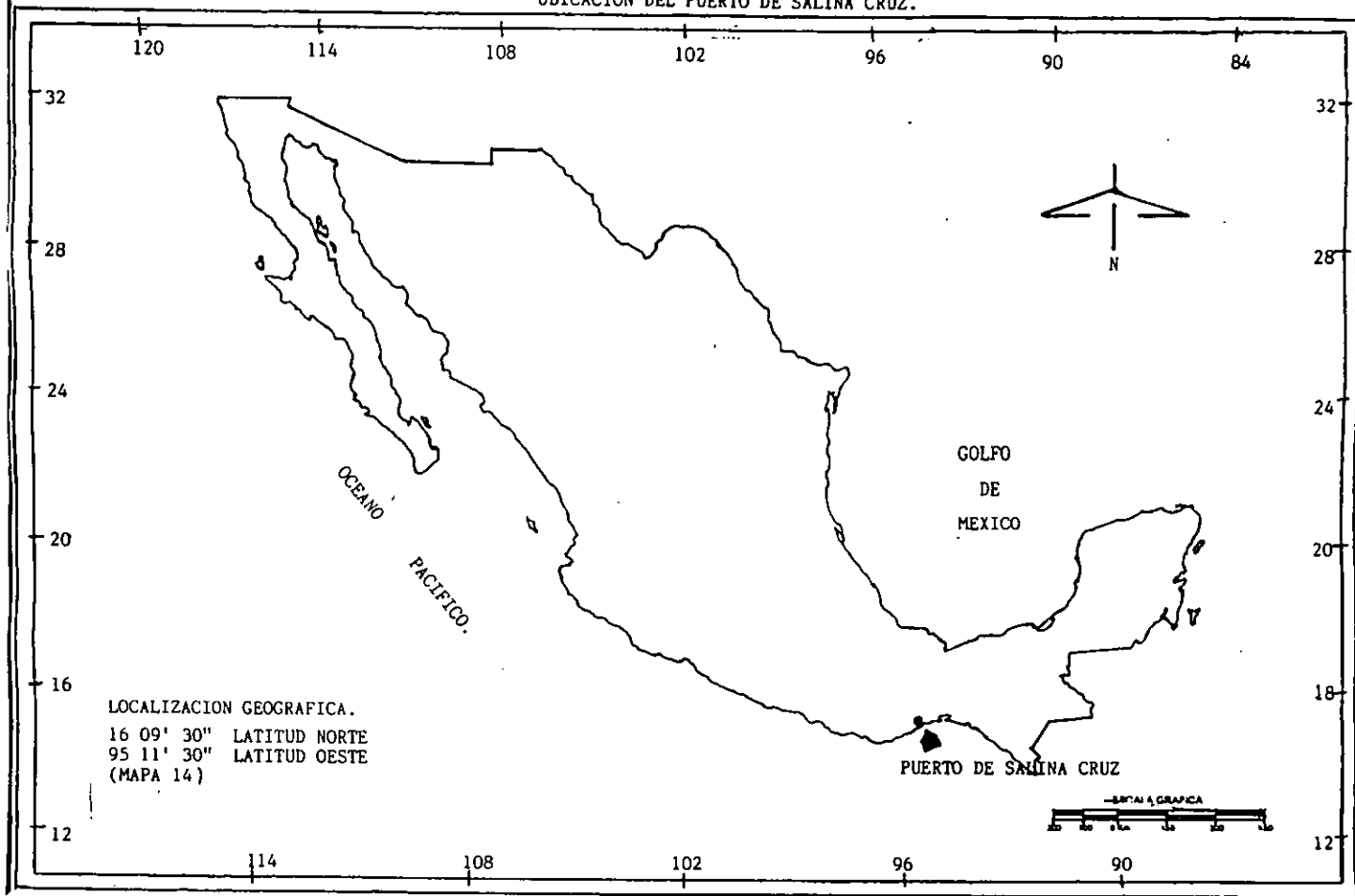
Por su ubicación estratégica mucho se ha especulado de la posibilidad de construir un canal interoceánico en el Istmo, pero siempre se hizo pensando en la navegación de grandes embarcaciones como es el caso del canal de Suez o de Panamá, siempre se obró en la necesidad de la navegación de altura para facilitar la comunicación entre ambos océanos pero pocas veces se pensó en la navegación fluvial para coadyuvar al desarrollo tanto de la zona ístmica como de las zonas adyacentes que incluyen el Estado de Chiapas, Oaxaca, Veracruz Tabasco y Campeche.

PUERTO DE SALINA CRUZ.



FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE OAXACA, INEGI-EDO. DE OAXACA, 1999, p 31.
(MAPA 13)

UBICACION DEL PUERTO DE SALINA CRUZ.



LOCALIZACION GEOGRAFICA.
16 09' 30" LATITUD NORTE
95 11' 30" LATITUD OESTE
(MAPA 14)

PUERTO DE SALINA CRUZ

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

2.3.3. Infraestructura portuaria

Salina Cruz es un puerto de altura y cabotaje que da servicio a rutas nacionales e internacionales. Asimismo, realiza actividades turísticas, comerciales, pesqueras e industriales por lo cual cuenta con una infraestructura básica adecuada para las necesidades de dicho puerto; es decir, que es apto para realizar maniobras de carga y descarga de las embarcaciones que dan servicio al país. En la medida que las exigencias del mercado necesiten una modernización, el puerto está capacitado para adaptarse. Ejemplo de ello es el proceso de reestructuración de los puertos en México del cual forma parte Salina Cruz al ser otorgado a la Administración Portuaria Integral el 26 de Julio de 1994 para su uso, aprovechamiento y explotación del puerto e instalaciones, encargándose de la planeación, operación y administración de los bienes y servicios respectivos. Esta concesión se otorgó mediante licitación pública hasta por 50 años prorrogables.

La infraestructura del puerto está formada por áreas de navegación, equipo y servicios los cuales se describen de la siguiente forma:

Áreas de navegación.- Cuenta con un canal de acceso con profundidad de 13 m. y una longitud de 500 m. con capacidad de recepción de embarcaciones de 10 m. de calado y un potencial para 32,000 ton.

En cuanto a la longitud de atraque cuenta con una extensión de 2,505 m. divididos en 1,025 m. de área comercial para un calado oficial de 9.14 m. de altura, 808 m. para pesca, 90 m. de PEMEX para un calado de 10.20 m., y 200 m. para la armada.

En lo que se refiere a muelles tiene una extensión de 382 m. con actividad de reparación y construcción de embarcaciones, servicio de transbordo de pasajeros, abastecimiento de combustible a embarcaciones y escuelas náuticas; además que dispone de boyas para atraque de embarcaciones.

Para el servicio de cabotaje cuenta con un calado oficial de 8.53 m. y para terminales de contenedores de 9.60 m. tomando en cuenta que es un puerto con nivel medio de marea baja⁶⁷

⁶⁷ *Los puertos mexicanos en cifras. Op cit, p. 70.*

*Equipo*⁶⁸.-

CANTIDAD	EQUIPO	CANTIDAD	EQUIPO
1	Grúa de pórtico de muelle	1	Cam. Volteo
3	Grúa de pórtico de patio	15	Tractocamiones
1	Grúa de 18 tons.	17	Plataformas
1	Grúa de 20 tons.	1	Tractor ferr.
1	Grúa de 30 tons.	3	Camiones
10	Montacargas de 5000 lbs.	2	Autotanque
2	Montacargas de 6000 lbs.	3	Remolcadores
17	Montacargas de 8000 lbs.	6	Tolvas
3	Cargadores frontales	6	Almejas

Servicios.- Presta los servicios de maniobra, pilotaje, lanchaje, remolque, amarre y desamarre de cabos, servicio de avituallamiento que comprende el suministro de sal, venta de aceites, lubricantes y combustible, refacciones, hielo y material medico.

Aguá potable, recolección de basura y recolección de desechos tóxicos, fumigación, reparación de buques que comprende básicamente astilleros, buceo, reparación de cascos, reparación de equipo electrónico, servicio de soldadura, reparación de partes marinas e hidráulicas, mecánicas eléctricas y carpintería e instalación de vidrios y refrigeración.

Reparación de contenedores, lavandería e informática, servicios generales como inspección y certificación de balsas salvavidas y renta de autos. Dando un total de 36 servicios portuarios.⁶⁹

Además cuenta con áreas de protección al puerto como 482 m. de rompeolas, 375 m. de espigones y 385 m. de protección marginal, para evitar la erosión del recinto portuario.

Cuenta con terminales para cruceros turísticos, muelles frontales, instalaciones para reparación de embarcaciones a flote, varaderos, transbordo de ruedas "roll on roll off" de carros de ferrocarril, servicio de transbordadores y restaurante.

⁶⁸ "The Harbor of Salina Cruz" *Fishing*, Oaxaca, 1997

⁶⁹ *Los puertos mexicanos en cifras*. *Op. cit.* p 76

2.3.4. Movimiento portuario

El movimiento portuario es la cantidad de carga movilizada a través del puerto en sus diferentes actividades, al ser Salina Cruz un puerto de altura y cabotaje moviliza carga nacional e internacional.

El movimiento total de carga del puerto ha tenido algunas variaciones debido a que esencialmente se movilizan productos derivados del petróleo y con la crisis petrolera de 1998 la baja de precios provoco una disminución del total de carga. En 1998 el puerto movilizó 15 956 mil toneladas.

En el siguiente cuadro se muestra la variación que ha tenido el puerto en cuanto a tráfico de altura y cabotaje, comparando los años de 1995 y 1998, ante este resultado es evidente que apesar de la posición estratégica y potencial con el que cuenta el puerto ha sido minimizada su capacidad, pues en el tráfico de altura se observa una clara disminución.

MOVIMIENTO PORTUARIO⁷⁰

TRAFICO DE CABOTAJE	
1995	11,050 MIL TONELADAS
1998	12,788 MIL TONELADA
1999	N/D
2000	440 MIL TONELADAS

TRAFICO DE ALTURA			
AÑO	IMPT	EXP	TOTAL
1995	20	5220	5,240 MIL TONELADA
1998	21.93	3,146.47	3,168.40 MIL TONELADAS

⁷⁰ Véase. Los Puertos Mexicanos en Cifras. Op. cit., pp 90, 92, 94, 96, 98, 100, 102, 103, y 106, así mismo consultese la página de internet Infopor. com.mx. para los datos del año de 1999 y los del primer trimestre del 2000 y datos estadísticos proporcionados por la Api del puerto de Coatzacoalcos, Veracruz y la Api del puerto de Salina Cruz, Oaxaca. De igual manera, los datos proporcionados por la Dirección General de la Api's de la Secretaría de Comunicaciones y transportes. pp 1-8.

1999	2 513	19 159	21,672 MIL TONELADAS
2000	1 567	10 544	12,111 MIL TONELADAS

El movimiento portuario por tipo de carga en Salina Cruz es⁷¹:

AÑO	CARGA SUELTA	CARGA CONTEN.	GRANEL AGRIC. Y MIN.	FLUIDOS
1997	N/D	N/D	30 MIL	N/D
1998	163 36 MIL	84 .95 MIL	N/D	15 708 MIL
1999	4 720 MIL	16 882 MIL	N/D	N/D
2000	2007 MIL	10 544 MIL	N/D	N/D

**Cifras en toneladas.*

Movimiento de cabotaje por tipo de carga en 1997 y 2000⁷²

Entradas a granel - agrícola 30 mil toneladas

Salidas de petróleo y derivados 10. 923 mil toneladas

Carga suelta general- 440 mil toneladas (2000)

Movimiento de contenedores por tráfico de altura 1997-2000⁷³

1997	1998	1999	2000
14 525 TEU'S	N/D	21 672 TEU'S	12 111 TEU'S

** N/D: No dada*

Los buques atendidos en Salina Cruz son principalmente buques petroleros pues el año pasado se atendieron 66 arribos de carga general contra 520 arribos de PEMEX lo cual confirma ser un puerto petrolero.

El movimiento de contenedores en tráfico de altura representa el potencial productivo que tiene el puerto pues depende de la coordinación de las maniobras de atraque, carga y descarga, así como de la calidad y eficiencia del equipo con que se cuenta para evitar el llamado "tiempo muerto" que retrasa el ejercicio de una maniobra y refleja la calidad del puerto.

⁷¹ Idem.

⁷² Idem

⁷³ Idem

OCUPACION DE MUELLES Y ALMACENES⁷⁴

OCUPACION DE MUELLES 1998	%	Ocupacion de almacenes 1998	%
FISCAL I	5 %	Bodega 1	5 %
FISCAL II	23 %	Bodega 2	14 %
Contenedores	2 %	Bodega 3	0%
		P. Contenedores	13 %

2.3.4.1 Movimiento de importaciones⁷⁵

La cantidad de carga que se mueve por el puerto nacional procedente del puerto extranjero genera el movimiento de importación. El monto de importaciones en 1998 fue de 21.93 mil tons. lo cual implica una baja densidad económica en comparación con las exportaciones, ya que únicamente se movilizó carga general que incluye perecederos y carga suelta, mientras que el petróleo y derivados no manifestó movimiento en importaciones, para 1999 la cifra aumento a 2 513 mil/tons y para el primer trimestre del presente año sigue esta tendencia llegando tan solo en el primer trimenstre a la cantidad de 1 567 mil/tons.

Sin embargo, las importaciones presentan una mayor variedad de productos, entre los que destacan los bienes de consumo final tales como aparatos eléctricos, juguetes, bicicletas, calzado, ropa y vajillas. Los bienes intermedios tienen una presencia menor, en la que destacan las telas y las partes para automóvil.

En cuanto a los destinos involucran a un numero limitado de entidades federativas, principalmente al sureste del país, derivado de la presencia de zonas comerciales como es el centro del país, el cual concentra el mayor volumen de importaciones en cuanto a destino.

En cuanto a origen de las importaciones destaca la presencia de los países asiáticos, y en menor grado Centroamérica y Norteamérica.

⁷⁴ Datos proporcionados por la Dirección de API'S

⁷⁵ *Idem.*

La trayectoria de las Importaciones implica la eficiencia en las conexiones terrestres para evitar elevados costos de operación debido a los regresos en vacío.

Un hecho que destacar es que las importaciones con un tonelaje inferior a las exportaciones presentan un valor monetario muy superior debido a la presencia de productos con mayor densidad económica. (Mapa 15)

2.3.4.2 Movimiento de exportaciones

ANO	FLUIDOS	CARGA VARIA
1998	2 920.29 MIL	226 18 MIL.
1999	N/D	19 159 MIL
2000	N/D	10 544 MIL

*Fluidos: referente al manejo de PEMEX

*N/D: No dada.

Para 1998 la carga en movimiento de exportación de Salina Cruz son manejadas por PEMEX ya que solo 226.18 mil tons son exportaciones de carga general que incluye productos perecederos y carga suelta, esta tendencia se ha mantenido hasta el presente año.

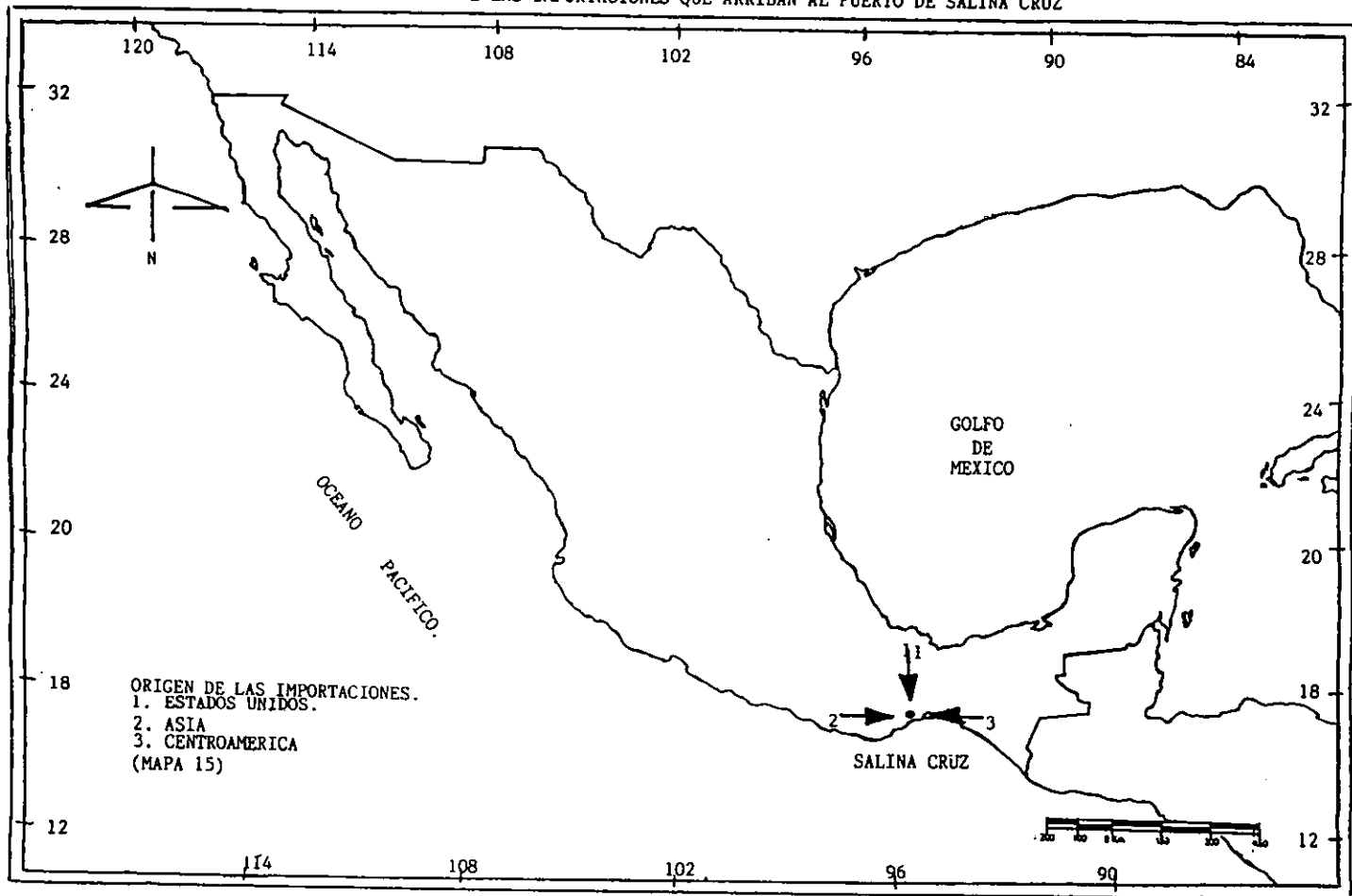
Prácticamente la totalidad de los flujos de exportación proceden de zonas de almacenamiento petrolero y de refinería localizada en el propio lugar, en este sentido se presentan las características propias de una zona productiva volcada al exterior.

En lo que se refiere al destino de las exportaciones se caracteriza por los movimientos masivos hacia países de la Cuenca del Pacífico en especial hacia Japón y en menor medida hacia Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica.⁷⁸

Otros productos de exportación son el ácido tereftálico, el polietileno y el polipropileno productos transportados desde Coatzacoalcos, la arena sílica exportada de Jaltipan Veracruz y café de Chiapas, madera, café y telas de Oaxaca, la mayor parte de las exportaciones proceden del corredor transistmico, otra entidad federativa de exportación es el Distrito Federal con jugos de frutas y algunos productos químicos.

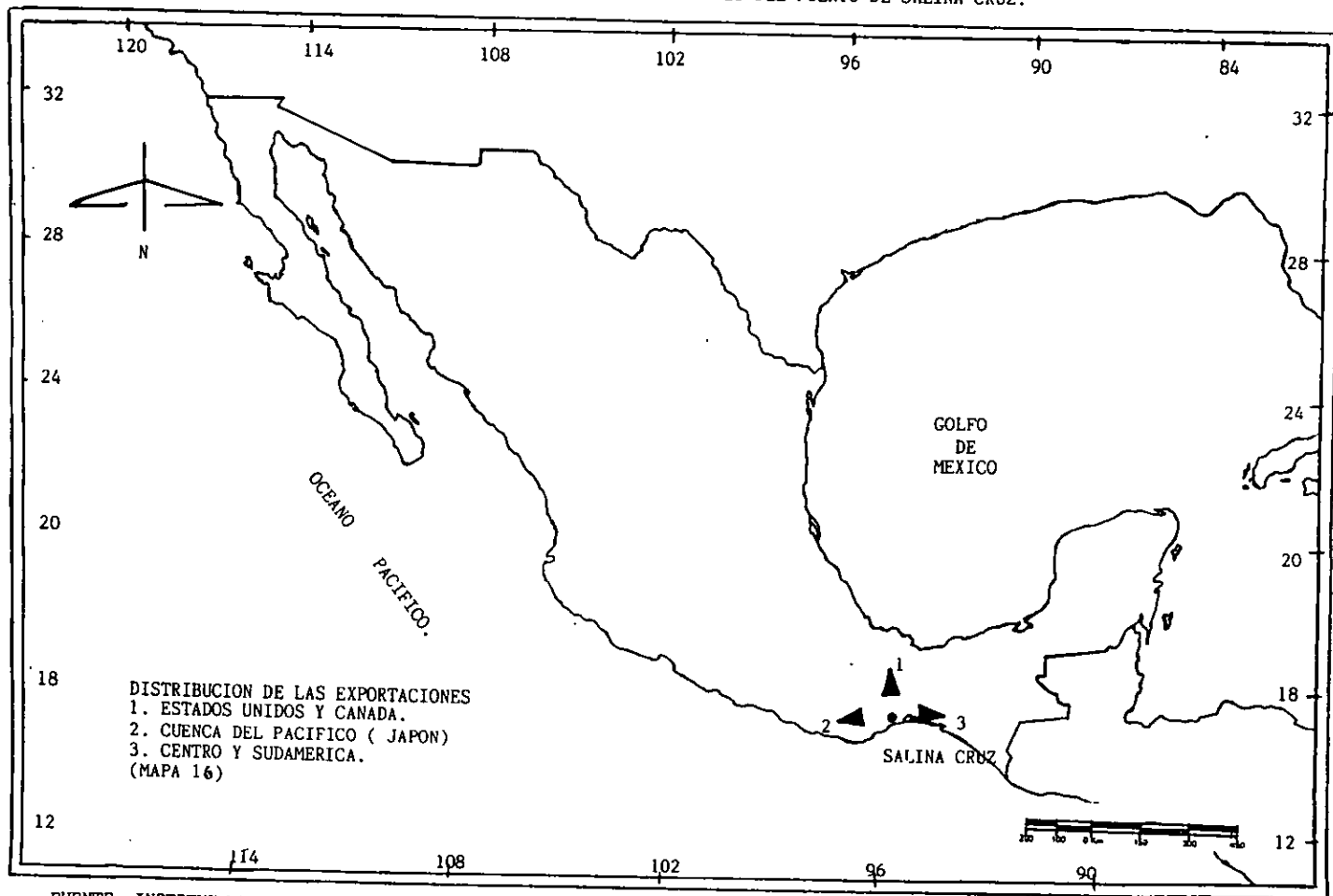
(Mapa 16)

ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES QUE ARRIBAN AL PUERTO DE SALINA CRUZ



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

DISTRIBUCION DE LAS EXPORTACIONES DEL PUERTO DE SALINA CRUZ.



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

2.3.5. Rutas marítimas

La planeación de rutas marítimas que convergen hacia un nodo portuario influye decididamente en la proyección del puerto sobre el territorio y por lo tanto sobre los alcances terrestres.

Los enlaces de un puerto con una posición geográfica como Salina Cruz, así como los circuitos terrestres vinculan necesariamente la logística del transporte; el lograr mejores conexiones con los centros de producción y distribución en el flujo de mercancías, es el elemento primordial de la utilización de un puerto.

Salina Cruz forma parte de una ruta alimentadora, consecuencia de la falta de logística y eficiencia en la competitividad del puerto. Una adecuada integración de modos de transporte y conexión de sistemas, son características centrales que puede afectar o beneficiar el recinto portuario sobretodo a las empresas navieras, ya que gracias a estas el puerto puede desarrollar su labor.

Servicios Regulares de Transporte Marítimo en el Puerto de Salina Cruz⁷⁷

Línea naviera que opera

NIPPON YUSEN KAISHA (cada 15 días)

Pusan (Corea)

Hong Kong (China)

Keelung (Taiwan)

Kobe, Nagoya, Yokohama (Japón)

Salina Cruz, Acapulco (México)

KAWASAKI KISEN KAISHA LINE Ltd (cada 15 días)

Acapulco, Salina Cruz (México)

Puerto Quetzal (Guatemala)

Acajutla (El Salvador)

San Lorenzo (Honduras)

Puerto Caldera (Costa Rica)

Corinto (Nicaragua)

LÍNEA MEXICANA DEL PACIFICO S.A DE C.V.

⁷⁶ *Problemas de conectividad en el puerto de Salina Cruz, Oax. Queretaro, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, 1997, p 25, 27.*

Salina Cruz , Acapulco (México)

Long beach (Estados Unidos)

Yokohama (Japón)

Hong Kong (China)

LÍNEA MEXICANA DEL PACÍFICO S.A. DE C.V.

Salina Cruz (México)

Buenaventura (Colombia)

Guayaquil (Ecuador)

Callao (Perú)

San Antonio (Chile)

Puerto Caldera (Costa Rica)

Puerto Quetzal (Guatemala)

ARMAMEX Y PEMEX

CD. del Carmen, Progreso, Coatzacoalcos, Frontera, Tampico, Salina Cruz (vía canal de Panamá)

Yokohama, Nagoya, Kobe (Japón)

Pusan (Corea)

Keelung (Taiwan)

Hong Kcng (China)

2.3.6. Zona de influencia

La integración adecuada de los modos de transporte son definitivamente elementos que tienen un papel relevante en la expansión de las áreas de influencia de un puerto. La zona de influencia también conocida como hinterland es la zona terrestre atrás del puerto en la cual se consumen, producen y transforman los productos que se mueven a través del puerto.

En la zona se trazaron enlaces que unen a los polos de primer orden en la entidad y de estas hacia los centros urbanos de primer nivel de las entidades vecinas; así se intercomunican las ciudades de Oaxaca, Tuxtepec, Salina Cruz, Huajuapán de León, Pinotepa Nacional, Puerto Escondido, Pochutla y Huatulco. De estas ciudades se trazaron enlaces hacia otros centros urbanos como: Tonalá y Tuxtla Gutiérrez (Chiapas), Villahermosa (Tabasco), Coatzacoalcos Minatitlán, Veracruz, Córdoba

⁷⁷ *Los puertos Mexicanos en Cifras, Op. Cit. p. 43*

(Veracruz), Tehuacan e Izucar de Matamoros (Puebla), Iguala, Chilpancingo y Acapulco (Guerrero), Campeche y Yucatán.

En general la zona de influencia depende específicamente del origen y destino de los productos de consumo, en el cual la red de transporte influye directamente en el funcionamiento comercial el puerto.

(Mapa 17)

2.3.7. Conexión entre transporte marítimo y transporte terrestre (carreteras)

La internación de vehículos al recinto portuario y su posterior carga o descarga ha mejorado notablemente en los últimos años, por lo que se han reducido demoras y retrasos en el flujo de mercancías. Diversos factores como agentes aduanales y autotransportistas manifiestan que las maniobras de carga y descarga de camiones en el recinto portuario son realizadas de manera más ágil.

El principal tipo de carga manejada por el puerto comercial es la contenerizada, la fase de traspaso de carga del transporte marítimo al terrestre y viceversa ha alcanzado fluidez en maniobra y trámites de internación, salida de vehículos y carga del recinto fiscal.

Sin duda la mayor competencia entre autotransportistas y la libre negociación ha mejorado las condiciones de transportación sobre todo en costos; pero también las exigencias de calidad de servicio son mayores de acuerdo a las necesidades específicas del cliente, sobretodo en el circuito del Istmo, Coatzacoalcos - Salina Cruz.

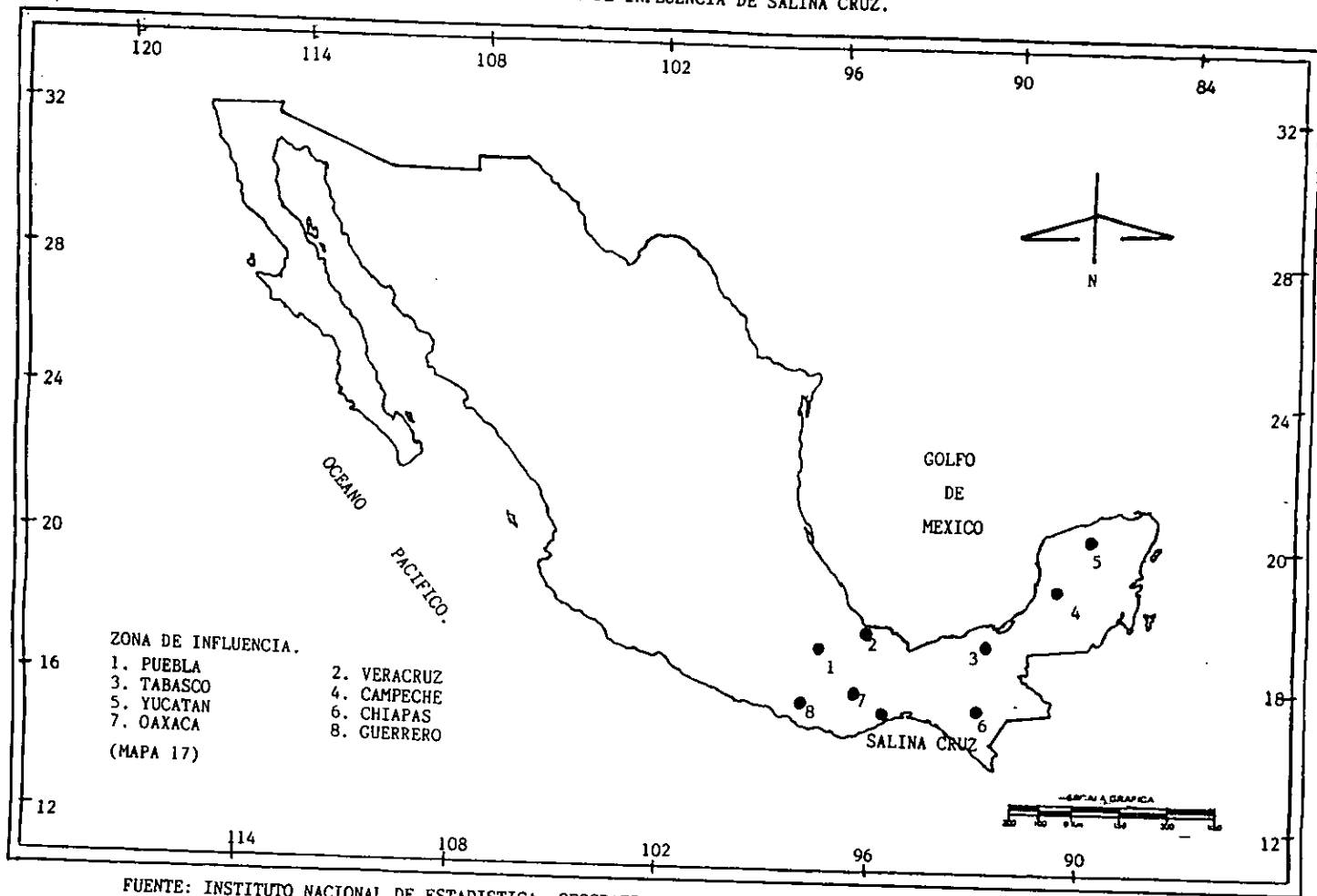
El autotransporte conecta al puerto con los centros productivos y de consumo en su zona de influencia, sin embargo el costo suele ser elevado por la cantidad de viajes en vacío.

Siendo este el principal modo de intercambio de mercancía se ha tenido la necesidad de rehabilitar las carreteras de la región ya que su orografía presenta varias curvaturas y fuertes pendientes que dificultan la maniobra se seguridad de mercancías y transportistas.

2.3.8. Conexión entre ferrocarril y puerto: escasa cobertura regional

La interfase entre transporte marítimo y ferroviario no presta mayores conflictos en cuanto a detención o inmovilización de flujos de carga que circulan por Salina Cruz. De

ZONA DE INFLUENCIA DE SALINA CRUZ.



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

hecho en la actualidad los movimientos realizados por ferrocarril en el puerto son escasos y por lo tanto poco problemáticos, sobretudo en el corredor transistmico. Además, se observan mejoras en la coordinación entre el puerto y la empresa ferroviaria en cuanto al movimiento de vagones dentro del recinto portuario, el ferrocarril se introduce al patio de contenedores donde es cargado y / o descargado quedando liberado en pocas horas.

Los flujos son más lentos cuando se realiza el desplazamiento de graneles agrícolas y minerales ya que se realizan con servicio semimecanizado; estos movimientos son poco frecuentes en el puerto pero implica evidentes sobrecostos en operación generando problemas de estrategia logística, sobretudo por el tiempo de recorrido que aún es excesivo por el movimiento de contenedores vacíos.

Fuera de algunos movimientos en el corredor transistmico el ferrocarril no es utilizado en las cadenas de transporte organizadas por los usuarios del puerto debido a los excesivos tiempos de recorrido y a las carencias de infraestructura, puntualidad y eficiencia operativa adecuada a este modo de transporte.

2.3.9. Principales problemas de integración modal en el puerto

En los últimos años el puerto comercial de Salina Cruz ha mejorado su operación y con ello sus estándares de rendimiento en el manejo de carga. En el rubro de contenedores se ha manifestado una reducción de tiempos en maniobras y en permanencia de los buques en el recinto portuario.

Ahora bien, la rapidez en la circulación de los flujos de mercancías tan necesarias para la competitividad actual de los puertos junto con la reducción de tiempo de estadia y por lo tanto de inmovilización del transporte marítimo se logra no solo mejorando la operación de maniobras, sino también programando la utilización de muelles, reduciendo los tiempos de espera, tanto para acceder a muelles como para iniciar maniobras.

El movimiento de carga interior del puerto ha mejorado en su operación, sin embargo, los alcances terrestres muestran problemáticas dependiendo de los modos de transporte, del tipo de productos manejados y de los actores sociales involucrados en la estrategia logística del puerto para su integración modal.

En el caso de Salina Cruz los componentes de la infraestructura del transporte carretero requieren procesos de modernización precisamente en el eje de conexión al puerto. El corredor transistmico que une Salina Cruz con Coatzacoalcos tiene ramificaciones a las ciudades del sureste y centro del país.

Otro eje es la conexión de Salina Cruz con el estado de Chiapas "la ventosa" donde es indispensable una rehabilitación de la ruta .

La red ferroviaria muestra escaso desarrollo en la región, sobre todo en las conexiones directas entre Salina Cruz y las ciudades cercanas. El principal eje ferroviario es el Transistmico que tiene conexiones con municipios de Veracruz y algunos estados del sureste. El aspecto primordial es la necesidad de rectificar las curvaturas más agudas de la región. Otra conexión es la vía que enlaza la zona costera de Chiapas desde los límites de Guatemala hasta el corredor transistmico, esta vía se concentra principalmente en el movimiento de diesel y gasolina⁷⁸ (*Mapa 18-19*)

Cabe señalar que a pesar de algunos cambios positivos en el movimiento de mercancías aun no se ha logrado consolidar un sistema integrado del transporte por lo tanto se requiere de estrategias logísticas más agresivas y ajustadas a la actividad del puerto considerando que el transporte modal debe de integrar las cadenas de transporte que minimizan costos y tiempo.

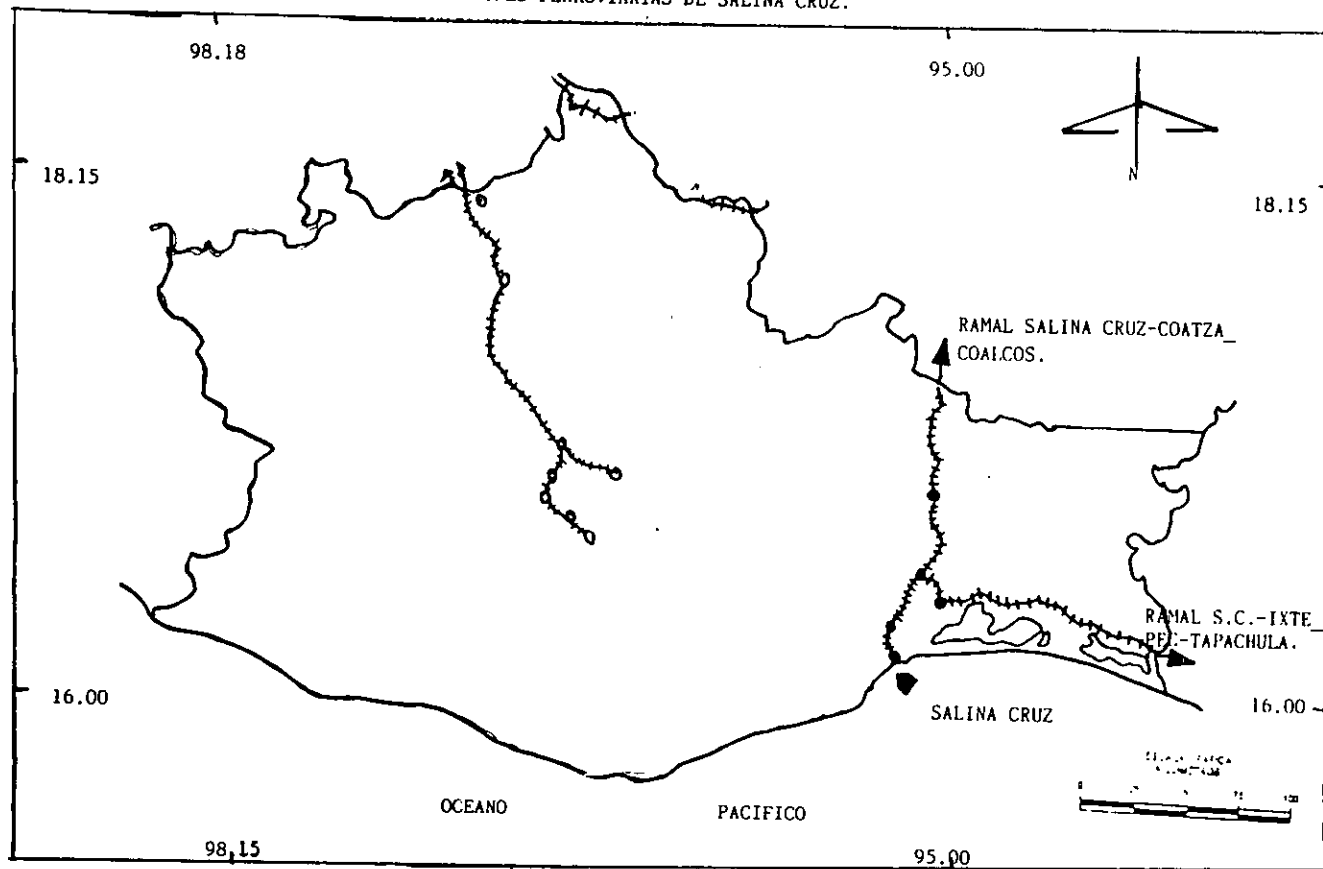
(*Mapa 20-21*)

2.4 Potencial estratégico del sistema intermodal

A partir de las dos últimas décadas la economía de los países ha venido experimentando cambios muy importantes que generaron la consolidación de tres grandes bloques continentales que dominan los flujos comerciales del planeta. Al frente del bloque Norteamericano esta los Estados Unidos de Norteamérica; en la Comunidad Europea, Alemania liderea a Francia, Inglaterra y al centro de Europa; y en el Lejano Oriente, Japón comanda al grupo de nuevos países industrializados - Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong y Singapur - entre estos países, altamente productores y consumidores se inicio el intercambio intensivo de bienes y servicios (mediados de los sesenta y principios de los ochenta) principalmente a través del Canal de Panamá. En

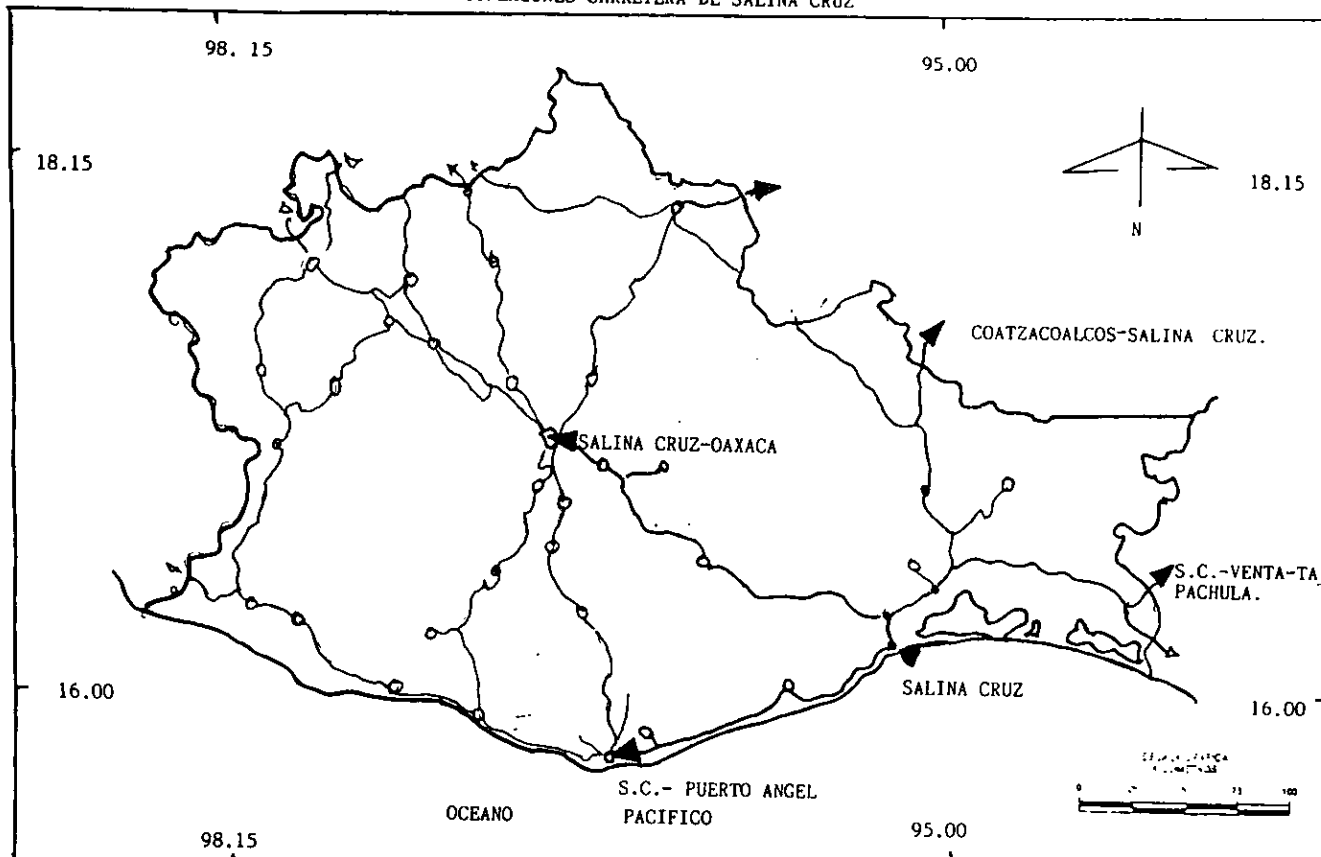
⁷⁸ *Problemas de conectividad . Op. Cit . , p 86.*

CONEXIONES FERROVIARIAS DE SALINA CRUZ.



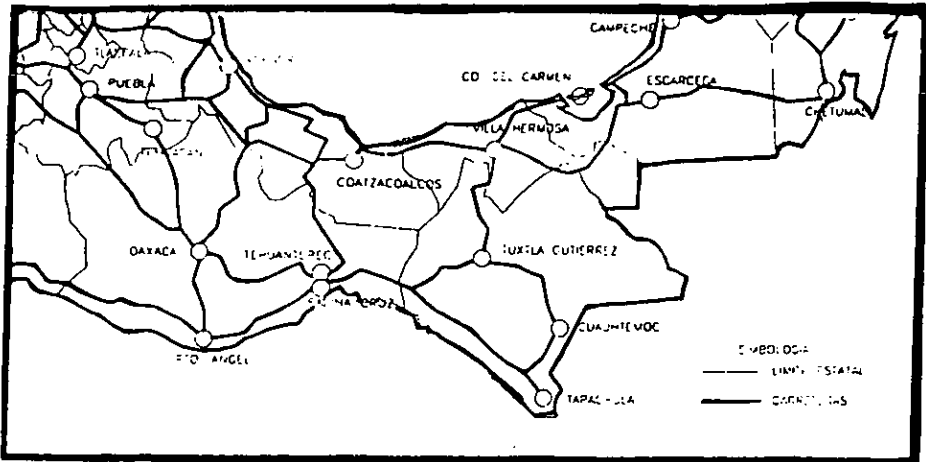
FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE OXACA, INEGI-ESTADO DE OAXACA, INEGI-EDO DE OAXACA, 1999, p 31 (MAPA 18).

CONEXIONES CARRETERA DE SALINA CRUZ

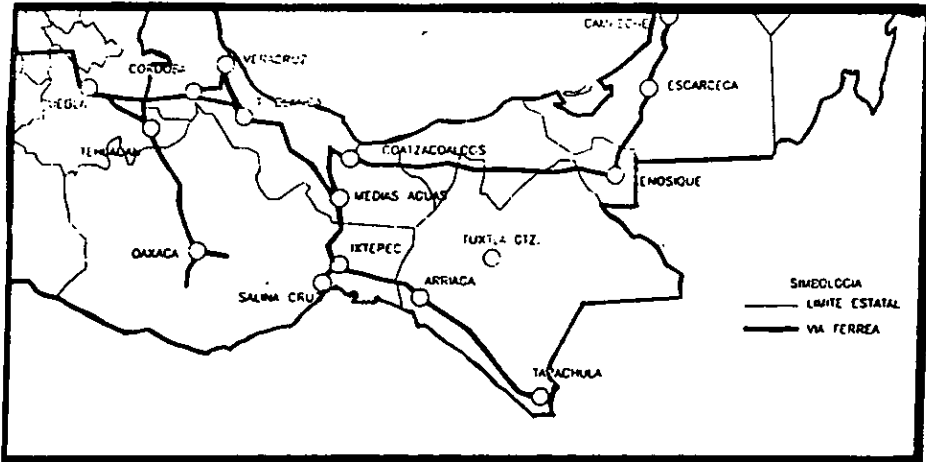


FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE OAXACA, INEGI-EDO. DE OAXACA, 1999. p.31 (MAPA 19)

RED TRONCAL DE CARRETERAS DEL SURESTE.

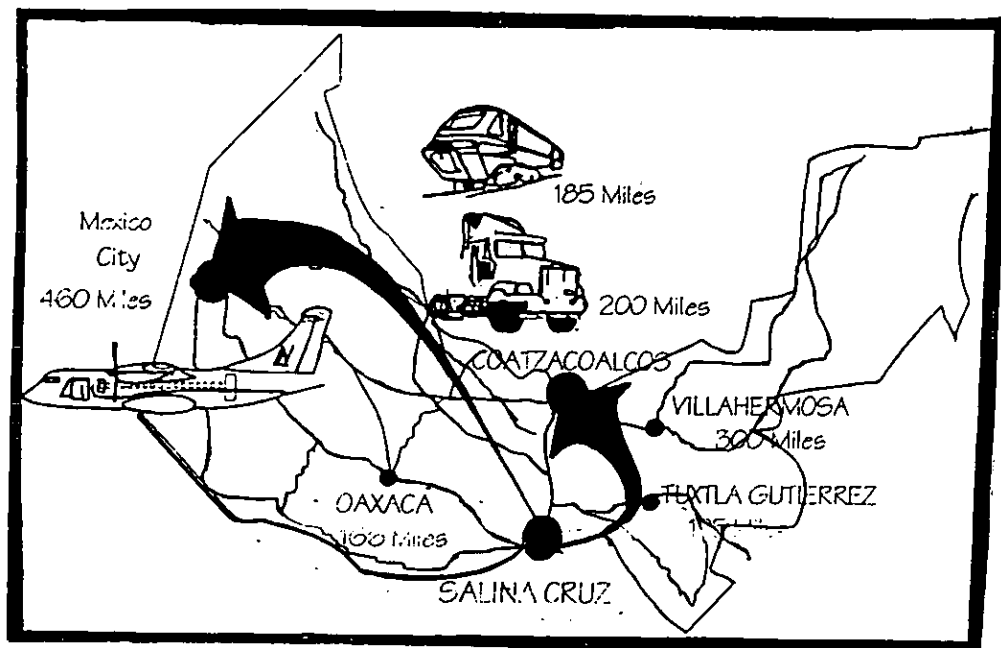


RED FERROVIARIA DEL SURESTE



FUENTE: MANUAL ESTADISTICO DEL SECTOR TRANSPORTE 1992. IMT-SCT P.86 (MAPA 20).

INTEGRACION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE EN EL ISTMO.



FUENTE: MANUAL ESTADISTICO DEL SECTOR TRANSPORTE, 1992 IMT SCT P. 87.

(MAPA 21)

este sentido la comunicación Asia - América - Europa provocó signos de saturación debido al intenso tráfico que lo cruzaba, por lo tanto, se vislumbraron proyectos complementarios al canal de Panamá entre los cuales destacaban:

- El segundo canal de Panamá para permitir el paso a embarcaciones mayores (Post - Panamax)
- El puente terrestre de Costa Rica
- El canal interoceánico de Nicaragua
- El puente Transistmico mexicano

Estos proyectos presentan altas posibilidades de competir por los flujos internacionales de transporte; sin embargo, el panorama del transporte internacional actual ha cambiado radicalmente.

El incremento en la eficiencia de los servicios de transporte ha modificado la logística mundial al realizar los intercambios internacionales particularmente en los mercados de consumo y producción más grandes del mundo, particularmente Estados Unidos, el cual ha influenciado la forma de comerciar en el resto del planeta.

2.4.1 Características e interpretación del transporte intermodal

Dentro de la dinámica de la logística intermodal internacional, las características en la distribución ágil y competitiva emergen de :

- La globalización de la economía mundial
- La liberación del comercio y la apertura de los mercados internacionales
- Las nuevas y sofisticadas tecnologías de computación, informática y telecomunicaciones
- El nuevo mundo de la desregulación y privatización de los servicios públicos y en particular de transporte⁷⁹

De acuerdo a estas características concluimos que el propósito del intermodalismo no es el de crear alternativas ingeniosas de combinaciones de modos de transporte, más bien, es establecer un verdadero espacio común que potencie las ventajas competitivas de precio, calidad y servicio en conjunto para lograr una inserción más adecuada en los mercados de transporte internacional.

* Panamax, con capacidad de 2500 Teu's, Post - Panamax con capacidad de 2500 Teu's y Super Post - Panamax con capacidad de más de 3500 Teu's

⁷⁹ Ing. San Martín Romero, José "Análisis comparativo de competitividad entre los corredores de transporte intermodales y el puente transistmico mexicano" México 1997, p. 15

2.4.2. Competitividad del puente transistmico mexicano dentro de la cadena logistica de transporte intermodal

Desde el punto de vista geográfico se observa que el puente Salina Cruz - Coatzacoalcos presenta una ventaja estratégica, por su corta distancia entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico (300km.) e infraestructura en transportes (puertos, carretera y ferrocarril).

Es así como se puede llegar a la errónea conclusión de que el Istmo mexicano tiene una ventaja definitiva para competir y absorber parte del mercado mundial, principalmente norteamericano.

Para poder determinar la competitividad del Istmo de Tehuantepec es necesario analizar las variables fundamentales dentro de las cadenas logísticas integrales de transporte más importantes del mundo, estas variables son:

- "a) Tarifas de traslado de los diversos modos de transporte involucrados en las rutas y las tarifas de operación de transferencia.
- b) Los tiempos de recorrido en los diversos segmentos de la cadena.
- c) La frecuencia con que se presenta el servicio integral."⁸⁰

Tomando en cuenta estas variables y los tres principales bloques económicos mundiales se analizó los flujos comerciales del Lejano Oriente - Norteamérica y Lejano Oriente - Europa, por los puentes terrestres estadounidenses y el Istmo de Tehuantepec.

EJEMPLO I

Puerto de Yokohama (Japón) en el Lejano Oriente hacia el centro de consumo y producción más importante al Noreste de Estados Unidos (región de los Grandes Lagos), la costa Este (Nueva York y Chicago) y el Sureste (Texas) vía Los Angeles / Long Beach y el Istmo de Tehuantepec.

Podemos observar que una de las circunstancias que dificultan enormemente el incremento de la competitividad del Istmo de Tehuantepec es el número de transferencias adicionales, mayor costo y mayor tiempo que requiere para completar la cadena intermodal.

⁸⁰ Ing. San Martín Romero, José. *Op cit.* p. 20.

FLUJO COMERCIAL LEJANO ORIENTE - NORTEAMÉRICA ⁸¹					
ORIGEN	DESTINO	VIA	TARIFA	TIEMPO	TRANSFERENCIA
YK	NY	LA/LB	3300 DLS	15 DIAS	3
YK	NY	IT	5990 DLS	22 DIAS	6
YK	HO	LA/LB	2700 DLS	14 DIAS	3
YK	HO	IT	4840 DLS	20 DIAS	5
YK	CH	IT	5790 DLS	21 DIAS	6

YK Yokohama NY Nueva York LA Los Angeles
 IT Istmo de Tehuantepec HO Houston LB Long Beach
 CH Chicago

Fuente: Transportación Marítima Mexicana (TMM); American President Line (A.P.L.); Southern Pacific (SP); Union Pacific (UP); Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)

EJEMPLO II

Muestra la cadena con origen en el Lejano Oriente al Norte de Europa y el Mediterráneo, vía los puentes terrestres de Seattle / Tacoma / Nueva York; Los Angeles / Long Beach / Houston; y el Istmo de Tehuantepec.

Existe una diferencia cuantitativa entre la potencial cadena de transporte del Istmo de Tehuantepec y los corredores integrados Lejano Oriente - Europa por Estados Unidos, en cuanto a costo y tiempo.

FLUJO COMERCIAL LEJANO ORIENTE - EUROPA ⁸²					
ORIGEN	DESTINO	VIA	TARIFA	TIEMPO	TRANSFERENCIA
YK	BA/MF	S/T/NY	4630 DLS	22 DIAS	3
YK	BA/MF	LA/LB/HO	4140 DLS	21 DIAS	3
YK	BA/MF	IT	6050 DLS	25 DIAS	3
YK	HV/RT	S/T/NY	4580 DLS	22 DIAS	3
YK	HV/RT	LA/LB/HOP	4090 DLS	21 DIAS	3
YK	HV/RT	IT	5950 DLS	25 DIAS	3

YK Yokohama BA Barcelona MF Marsella
 HV Le Havre RT Rotterdam S/T Seattle/Tacoma
 LA Los Angeles LB Long Beach IT Istmo de Tehuantepec
 NY Nueva York HO Houston

FUENTE: Transportación Marítima Mexicana (TMM); American President Line (A.P.L.); Southern Pacific (SP); Union Pacific (UP); Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)

⁸¹ Ing. San Martín Romero, José. *Op cit.* p. 48.

⁸² Ing. San Martín Romero, José. *Op cit.* p. 52.

En el anterior análisis competitivo, el transistmico mexicano muestra desventajas en los precios, transferencias y tiempos de recorrido que pudiera ofrecer. Estas diferencias en las ventajas competitivas responde a factores cuantitativos y cualitativos, tales como:

a) Mercados comerciales.- La existencia de grandes mercados de consumo y producción como Estados Unidos, originan la necesidad de mover grandes volúmenes de carga internacional hacia y desde ese país, por lo que demanda servicios de transporte en gran escala.

Los corredores intermodales estadounidenses basan en gran medida su ventaja competitiva en los traslados que requiere su mercado domestico (los movimientos domésticos son de más del doble que los internacionales).

Con el tamaño de la economía mexicana que es alrededor del 5% de la estadounidense,⁸³ un proyecto de tipo transistmico, que no pasa por los mercados nacionales más importantes, no cuenta con la demanda internacional , ni tiene los tráficos domésticos suficientes, no alcanza a satisfacer su capacidad competitiva.

b) Mercados Intermedios de Transporte.- Además de atender a los grandes mercados de producción y consumo los corredores de transporte estadounidenses y europeos proporcionan el servicio a mercados intermedios muy atractivos que complementan las economías de escala.

El Transistmico prácticamente no contaría con mercados intermedios que apoyan el desarrollo de las economías de escala necesarias para sostener e incentivar a las empresas de transporte.

c) Economías de escala.- Los poderosos consorcios intermodales conformados por las líneas navieras más grandes del mundo, los principales puertos y ferrocarriles han estructurado los puentes terrestres que movilizan enormes volúmenes de carga que propician importantes economías de escala, y en consecuencia reducciones de costo y tiempo.

Estas economías de escala y reducción de costos ha sido posible debido a la desregulación , a la rápida evolución de la tecnología de transporte, de la informática y de telecomunicaciones, a los avances de logística, en control de inventarios y de administración de tráfico, pero sobre todo debido a la intensa competencia que se ha desatado entre los enormes consorcios que se han conformado a través de alianzas estratégicas.

⁸³ Ing. San Martín Romero, José *Op.Cit.* p. 25.

En el Transistmico se tendria que conjugar de forma racional y efectiva los aspectos anteriores para poder ofrecer una alternativa a los usuarios como puente de transferencia.

d) Transferencia y tiempo.- Una de las ventajas más importantes de una cadena intermodal es la de poder operar un flujo de mercancías continuo y constante con el menor número de interrupciones (transferencias).

Como se ha notado el Transistmico realiza en algunos casos mayor numero de transferencias que otros corredores, aunado a esto es necesario sincronizar el arribo y la descarga de un barco en ambos puertos para garantizar la continuidad en el flujo sin incurrir en demoras que aumentarían el costo y provocarían retraso en los itinerarios.

e) Equilibrio en los flujos de mercancía.- Para utilizar al máximo la infraestructura y darles mayor rotación a los equipos y a las instalaciones que conforman el sistema intermodal es indispensable tratar de equilibrar los flujos de intercambio en ambos sentidos.

Los llamados regresos en vacío, cuando no existe producto suficiente para llenar los contenedores y los espacios en los viajes de retorno de barcos, ferrocarriles o camiones.

En México este es una de las principales deficiencias en el traslado de productos en la zona, ya que no cuenta con los elementos suficientes para equilibrar los flujos de Importaciones y Exportaciones. En consecuencia aumenta los costos de traslado y de producción, que son pagados por los usuarios y consumidores finales.

Conceptualizando el puente transistmico mexicano tendria muy pocas probabilidades de competir contra las cadenas de transporte existentes.

Se trata de un proyecto muy complejo, cuyo éxito depende más de la evolución de la economía y la política mundial, de la logística empresarial internacional de las grandes corporaciones transnacionales y de los mercados comerciales de transporte que de la infraestructura que se pueda desarrollar y los equipos e instalaciones que se pueden construir en el Istmo.

Bajo esta óptica el sistema intermodal no sería un fin "negocio" en sí mismo, sino un elemento más para apoyar con inversiones el aprovechamiento integral y las ventajas competitivas de la región.

2.5. Impacto social y económico del Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec en el Estado de Oaxaca

Oaxaca es uno de los estados con más carencias, requiere de una mejor comunicación interna para consolidar sus centros urbanos ya establecidos, propiciar el crecimiento de las ciudades de apoyo, distribuir mejor sus asentamientos humanos y favorecer la explotación racional de sus recursos.

El estado se divide en 570 municipios, (el Istmo oaxaqueño cuenta con 49 municipios) que para facilitar su manejo se agrupan en unidades mayores quedando finalmente el estado dividido en 30 distritos.

Del sistema urbano estatal se identifican ciudades que por su importancia económica y disponibilidad de servicios son consideradas polos de crecimiento por su gran urbanización e infraestructura industrial, turística y de servicios; como polos de primer orden destacan las siguientes ciudades Salina Cruz, Juchitan, Matías Romero, Tehuantepec, Tuxtepec, Pinotepa Nacional, Puerto Escondido, Pochutla, Huatulco e Ixtepec.⁸⁴

La población que emigra del campo a la ciudad de México es cada vez mayor causa de la falta de empleo fijo accesible, la población joven económicamente activa ocupa el mayor porcentaje del sector laboral informal, propiciando la desincorporación de grupos étnicos como la Mixteca que ponen en peligro su identidad ideológica.

Un rasgo característico de la población oaxaqueña son los grupos étnicos que la componen, los más importantes son : Zapotecos, Mixtecos, Mixes, Chinantecos, Chatinos, Chochos, Huaves, Zoques, Mazatecos, Ixcatecos, Cicatecos, Amazgos, Chontales, Tacuates y Nahuas. Cada uno de ellos emplea su propia lengua.

En el estado existen extensas zonas arboladas susceptibles de aprovechamiento forestal (43% del territorio estatal) y áreas de explotación agropecuaria, destaca la producción de frutas , tabaco y café, la actividad ganadera aunque de poca importancia

⁸⁴ *Esquema director de carreteras de Oaxaca*. Coordinación general de planeación, Centro SCT de Oaxaca México, 1997.

se practica principalmente en el norte de la entidad. Cabe destacar que existen yacimientos minerales de grafito, hierro, oro, plomo, plata y varios más que no han sido explotados, en donde se detectan reservas importantes. Un recurso que adquiere cada vez mayor importancia es el turismo, ya que la entidad posee una gran riqueza de zonas arqueológicas, monumentos coloniales, paisajes de montaña, un extenso litoral con playas de gran atractivo y gran variedad de artesanías.⁸⁵

El objetivo de un desarrollo integral es el no enfrascarse en la limitada y peligrosa perspectiva de modernizar y utilizar la industria minera y petroquímica o en nuestro caso habilitar los puertos, vías y caminos; sino procurar el propósito más trascendente de aprovechar equitativamente y con respeto las potencialidades de la región tan promisoría para elevar el nivel de vida de la población en forma sostenida, abrir oportunidades crecientes de trabajo, bienestar económico y social que incluyan la educación, salud, drenaje y medios de información, entre otros.

“La comunidad esta de acuerdo en crear un modelo de autosuficiencia local y regional basado en el aprovechamiento integral de todos sus recursos para una producción basada en el rescate de tecnologías tradicionales y adopción de tecnologías apropiadas en todos los ámbitos de la vida comunitaria, la economía, la salud, la educación, el rescate de las expresiones culturales y sobre todo de las formas de organización solidarias características del estados de Oaxaca.”⁸⁶

Mientras el modelo de desarrollo moderno e industrial demuestre un fracaso en el reparto equitativo del ingreso nacional, las comunidades menos favorecidas incrementaran un modelo de vida alternativo en defensa de su actividad, de su territorio y sus recursos naturales sin embargo las reglas económicas del sector dominante provocan una competencia desleal, controlada por el mercado monopolizado del sistema.

Hoy al gobierno de Oaxaca le corresponde establecer los principios de soberanía y asumir la responsabilidad histórica de resguardar el patrimonio de la región en beneficio popular e independiente que asegure el desarrollo integral de la región para

⁸⁵ Ortiz Wadymar. *Op cit.*, p. 70.

su mejor aprovechamiento en beneficio de la mayoría de los oaxaqueños y el mayor número de mexicanos posible.

2.6 Impacto social y económico del Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec en el estado de Veracruz

El Istmo de Tehuantepec en su zona Golfo, es un área del país en donde se ha logrado un considerable desarrollo industrial y demográfico a merced de sus recursos naturales del subsuelo que representan un extraordinario manantial de riquezas, e indudablemente se constituye en uno de los más dinámicos factores de progreso del Estado.

Aparte de la rica cuenca de yacimientos petrolíferos y sulfurosos, es una región próspera para la agricultura por sus grandes extensiones sobre todo en la franja comprendida entre Acayucan y Minatitlán.⁸⁷

En Acayucan es posible observar ranchos ganaderos y algunos tipos de granjas con alto grado de integración y empleo de mano de obra calificada a distintos niveles; de igual forma se presenta el contraste de minúsculas parcelas principalmente ejidales y de pequeñas propiedades en las cuales la presión demográfica ha arrastrado a sus moradores al desempleo agrícola en escala considerable y ha dado origen a la migración masiva de mano de obra frente al problema de la desocupación de temporada como consecuencia de que en tales predios se practica la agricultura de temporal. A menudo se observa el deseo por parte de la mano de obra agrícola en desempleo, de incorporarse a las fuentes de trabajo de carácter industrial, sin embargo debido a su incipiente preparación las grandes factorías petroleras o azufreras de la zona se ven obligadas a rechazarlos, pues el nivel de calificación no coincide con los requerimientos, lo que origina un serio desequilibrio ocupacional en el mercado de trabajo.

En efecto, se observa una tendencia al cambio a corto plazo por la expansión de la educación básica, enseñanza técnica, industrial y comercial, que significan formas más

⁸⁶ García Aguirre, Miguel Ángel. *Ecología y comunidades indígenas en México. Maderas del pueblo del Sureste*. Oaxaca. 1998, p. 5.

⁸⁷ Ortiz Wadymar. *Op. Cit.*, p. 31.

diversificadas de aprendizaje, acordes a las necesidades de los sectores comerciales, industriales y de servicios.

Los cambios en el perfil de la industria a partir de la petrolización y reindustrialización han llevado al Estado a ocupar un nuevo papel en la división regional del trabajo, sobre todo por el proceso de urbanización general, por las modificaciones en la agricultura tradicional hacia otra comercial, han impactado a la propiedad minifundista y ejidal. Estos movimientos han significado un cambio en las bases de sus costumbres, hábitos, practicas y valores, aunado a ello las nuevas inversiones de capital nacional y principalmente extranjero han propiciado la generación de un nuevo grupo de proletariado - con importante participación de migrantes - organizado en agrupaciones sindicales, que buscan arribar a los nuevos centros de poder.

Finalmente observamos que estas transformaciones están generando no solo nuevas contradicciones económicas y sociales sino también nuevos agentes y fuerzas laborales.

En Veracruz se han creado múltiples centros industriales y urbanos en donde existen verdaderos polos de desarrollo especializados en alguna actividad económica, principalmente en la explotación petrolera en la franja costera de Poza Rica, Coatzacoalcos y Minatitlán.⁸⁸

⁸⁸ Amezcua Cardiel, Hector. *Veracruz, sociedad, economía, política y cultura*. Centro de investigaciones Interdisciplinarias en Humanidades, UNAM México, 1990, p. 18.

CAPITULO 3.
INVERSION.

3. INVERSION.

3.1 DEFINICION.

“Inversión extranjera es aquella que constituye el ahorro canalizado en servicios financieros que busca reproducirse en distintos lugares del mundo

Este concepto va ligado a las empresas transnacionales que canalizan el ahorro de distintos ciudadanos y empresas a la producción de mercancías o servicios en países que ofrezcan las mejores condiciones de rentabilidad, seguridad jurídica y repartición de utilidades.”⁸⁹

3.2. Antecedentes históricos de la inversión extranjera en México.

Desde tiempos de Juárez se consideró necesario acudir a la inversión extranjera para emprender las grandes obras de industrialización y comunicaciones que activarían el desarrollo de la nación.

Los capitales del país no eran suficientes, por lo que se aceptó la entrada de capitales foráneos para que comenzaran a construirse los primeros ferrocarriles y se cedió la explotación de algunas minas a compañías extranjeras. Estas inversiones provenían de Inglaterra, Francia y los Estados Unidos de América.

Bajo esta línea, en 1876 inicia una de las etapas históricas más polémicas de México con el mandato del General Porfirio Díaz, quien al darse cuenta que en el país la formación de capitales era imposible por la situación social y económica de este y a sabiendas que se necesitaban recursos económicos para comunicar a los territorios de la nación y dotarlos de los servicios necesarios, analizó las posibilidades que tenía para atraer esos recursos del extranjero, tenía dos opciones, una era elegir al capital norteamericano y quedar bajo el yugo de estos o alentar la participación europea para limitar la fuerte influencia norteamericana. Sin embargo, en lugar de elegir, propició una

⁸⁹ Hernández Ramírez, Laura. *Comercialización Internacional de los Servicios en México*. México, Mc Graw Hill, 1998 p. 19

rivalidad sutil entre ambos bloques, consiguiendo para México los capitales que necesitaba y no hacer caer a la nación en un solo bando. Las inversiones extranjeras en este periodo se plantearían acorde a la situación de los sectores más importantes en el Porfiriato, siendo el petróleo, la minería, ferrocarriles y el sistema financiero los ramos más beneficiados de la inversión durante la administración del Presidente Díaz.

La industria petrolera inicia en los últimos años del Porfiriato, la política de puertas abiertas que se dió al capital foráneo; propició la privatización del subsuelo petrolero, en ese entonces, se creía que el capital nacional no era suficiente para poner en marcha el desarrollo industrial y además la mayor parte de los empresarios se mostraban nerviosos y temerosos de invertir en ramas desconocidas por ellos.

Las primeras concesiones exitosas en este ramo fueron otorgadas a dos personas físicas, Edward L. Doheny y Sir Weetman Dickinson Pearson, en 1906 y la primera compañía que invirtió en capital foráneo fue la London Oil Trust, la suma de su inversión fue por 90.000 libras esterlinas.

Dickinson obtuvo la primera concesión importante para extraer el petróleo del subsuelo mexicano, tenía la ventaja de haber sido el ingeniero contratado por el General Díaz para construir el ferrocarril de Tehuantepec; durante su construcción fue informado del hallazgo de petróleo.

Asimismo, Dickinson celebró seis contratos de cincuenta años de duración que le permitían la explotación de petróleo en terrenos de los Estados de Veracruz, Chiapas, Tabasco, Campeche y San Luis Potosí. A cambio el Estado recibiría en renta 10% para el caso de que se explotaran terrenos de propiedad federal, también se estableció que cuando la concesión llegara a su fin, el Estado podría disponer de los yacimientos según su conveniencia.

Díaz consiente de la problemática que acarrea el que sectores tan importantes de la economía nacional cayeran en manos extranjeras logro incluir en los contratos la Clausula Calvo para evitar que las compañías en caso de problemas pudieran invocar la protección de sus gobiernos.

Otro extranjero favorecido por esta situación fue Doheny quien tuvo todo el apoyo del General Díaz concediendole los mismos privilegios fiscales que a Dickinson y le pidio que en caso de vender la empresa, la ofreciera primero al Gobierno mexicano. Díaz no queria que fuera adquirida por la Standar Oil, ya que esta última consolidaria la mayor parte del petróleo, representando esto un grave peligro para la economía mexicana.

El renglón de la minería significaba el más atractivo para los capitales extranjeros, debido a la abundancia de los yacimientos descubiertos durante la colonia.

La industria minera acarreó un gran número de inversionistas que pretendían explotar las minas mexicanas. Sin embargo, a la falta de una regulación minera y falta de garantías a los capitales quedo poco después relegada.

Por otra parte, los Ferrocarriles, industria que desde los tiempos de Juárez se consideraba como los introductores del progreso, recibió un notable impulso ya que muchos de los productos no eran explotados por la falta de vías de comunicación y medios de transporte que impedían la circulación de los productos y dificultaba la creación de un mercado nacional, así como las posibilidades de exportación.

En razón de lo anterior, se otorgaron desde tiempos de Juárez y Lerdo, concesiones a particulares para construir ferrocarriles, para el año de 1876 solo se contaba con 640.3 km. de vía férrea en todo el país, siendo la más larga y la que más promovieron Juárez y Lerdo, la ruta México - Veracruz que ocupaba más del 60 % de total con 423.7 Km.

No fue sino hasta 1880 cuando se dio un avance significativo en esta área, en octubre de ese mismo año se iniciaron las obras para la construcción del ferrocarril Central, que iría de la Ciudad de México a la de Paso de Norte en la frontera de los Estados Unidos.

Durante muchos años, el Estado no fijó los lineamientos sobre el trazo de las líneas, ni tampoco sobre los derechos que tenía sobre ésta, ni los derechos de los empresarios, quien aprovechando esto, construyeron las vías del ferrocarril a su conveniencia.

En vista de lo anterior en 1889, surge la Ley General de Ferrocarriles, bajo la dirección Del Presidente Limantour, y que consideró como dependiente de la Federación, los ferrocarriles que tuvieran el carácter de vías generales de comunicación, las de interés local en el distrito y territorios Federales, así como las de interés local en los Estados.

A pesar de los esfuerzos por mantener el control de esta actividad existía una gran preocupación entre los empresarios mexicanos de que el dominio de las grandes líneas pasaran manos de una cuantas compañías extranjeras, por lo que el 14 de diciembre de 1906 José Y. Limantour concurreó ante el Congreso a presetar un mensaje que hacía eco del temor que muchos tenían de que nuestras principales arterias de tráfico pasasen a poder de algunos sistemas ferroviarios americanos.

En 1908 se nacionalizan los ferrocarriles, el Ministro de Hacienda explica la nacionalización diciendo que la base de la política del Gobierno en materia de ferrocarriles, puede, en último analisis, concretarse a que ha constituido substancialmente:

En primer lugar a poner al país al cubierto de fatales consecuencias que le habrían acarreado la absorción de sus grandes vías de comunicación por algunas de las empresas ferroviarias de la Republica vecina.

En segundo lugar perfeccionar la red de ferrocarriles mexicanos y facilitar la organización financiera de las compañías respectivas.

El proceso para lograr la mexicanización de los ferrocarriles duro un largo periodo, es hasta 1970 que el gobierno mexicano realiza la última compra a la compañía ferrocarrilera privada que existía , la de Tijuana y Tecate.

Por último, el sistema financiero, el cual debido a la situación pauperrima del país en los años de principio de siglo era, imposible la formación de capitales y la ausencia de ahorro por parte de la población no daba lugar a la canalización de inversiones bursátiles para promover el desarrollo económico.

Durante muchos años el sector financiero no fue objeto de control en lo que toca a la participación extranjera dentro de éste, ni siquiera la fundación del Banco Central en 1925, ni la creación de la comisión Nacional Bancaria en 1932 influyeron de manera decisiva en el control de la estructura del capital en los negocios bancarios ni en la participación foránea, en ambos casos el funcionamiento se concretó a inspeccionar y vigilar las operaciones de crédito y emisión. No obstante esa falta de control gubernamental, el sistema bancario fue pasando a manos mexicanas y no fue sino hasta 1965 cuando el H. Congreso de la Unión prohibió la participación en el capital de las instituciones financieras a gobiernos o dependencias oficiales extranjeras, fueran sociedades o personas físicas.

Uno de los pilares centrales para la reglamentación de la inversión extranjera tendría su advenimiento con la revolución mexicana, y más específicamente en los artículos que de ella emanan siendo el artículo 27 uno de los más importantes para las políticas que en materia de inversión extranjera directa se refiere, sin embargo, para los objetivos del presente trabajo hablaremos más adelante del mismo.

Los antecedentes históricos de la inversión extranjera nos indican su importancia para el desarrollo económico de México desde el siglo pasado hasta 1938, incrementándose de manera excepcional a partir de la Segunda Guerra Mundial.

Asimismo, cabe aclarar que el impulso de la inversión extranjera ha estado supeditado a las decisiones gubernamentales guiadas por las situaciones que viva cada etapa o conflictos que tenga cada gobierno, así como el contexto internacional imperante. Claro ejemplo de ello es que a partir de la Segunda Guerra Mundial, durante la cual México sirvió como maquilador de los bienes necesarios para las sociedades de los países que se encontraban en guerra, se convirtió en blanco perfecto para los capitales de los países poderosos como nación receptora de capital y tecnología.

A partir de los años 70 se da el auge en los nuevos sistemas económicos y el impulso a la creación de bloques económicos o sistemas regionales insipientes y que a la larga sentarían las bases a los grandes bloques que conocemos actualmente. Asimismo, en esa época el Presidente Luis Echeverría promovió una Ley para fomentar la inversión mexicana y regular la inversión extranjera. En ella se fijó la participación del capital foráneo en un porcentaje no mayor al 49 %. Asimismo, la Ley para promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera (LIMIE) sentó sus principios en los trabajos de la Comisión Mixta Intersecretarial de 1947.

Por otra parte, desde que tomó posesión López Portillo apuntó el agotamiento de proyecto económico imperante en el país y enfatizó la necesidad de modificarlo. La meta era única, crecer de manera acelerada. Y el instrumento que permitiría su consecución era el petróleo. En lo que se refiere a inversión extranjera en el régimen del Presidente López Portillo, esta fue nula, salvo en lo referente a la industria maquiladora.

Durante el sexenio del Lic. Miguel de la Madrid debido a la situación desastrosa del país, era claro que se tenía que comenzar de nuevo. En su gobierno puso fin a la discusión acerca de un cambio en la estructura social que se había seguido durante los últimos años. Es precisamente durante su mandato se presentan las modificaciones a quince artículos de la Constitución, entre los que destacan las modificaciones a los artículos 25, 26, 27 y 28.

En ese periodo el papel del Estado pasaría de rector de la economía a eje de desarrollo.

Asimismo, las reformas constitucionales pondrían en igualdad de condiciones a los sectores público, privado y social.

Podemos decir, que el régimen del presidente de De la Madrid reestructura la política social y económica del país, dejando al margen de la nueva política los proyectos de crecimiento con los recursos provenientes de la inversión extranjera.

No es, sino hasta el periodo del Presidente Carlos Salinas De Gortari que la Inversión Extranjera en México recibía un impulso mayúsculo con la creación del Reglamento

de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de mayo de 1989.

Con las disposiciones contenidas en el ordenamiento se da un impulso y promoción a los inversionistas extranjeros para canalizar sus recursos a nuestra nación, eliminando requisitos y obligaciones a los capitales extranjeros. En este periodo se da una apertura a la inversión extranjera en la Ley de Inversión Extranjera publicada el 27 de diciembre de 1993.

En presente sexenio y siguiendo la política neoliberal de Carlos Salinas de Gortari, se publica el 8 de septiembre de 1998, en el Diario Oficial de la Federación, el nuevo reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y el Registro de Inversiones Extranjeras, decretado por el Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León.

3.3. El contexto mundial y el impulso a la inversión extranjera como base para el cambio de nuestra política económica.

La política económica ejercida por nuestros gobiernos siempre ha sido definida más por el contexto mundial que en una política de planeación y desarrollo, tal es el caso del impulso actual que goza la inversión extranjera. Durante el sexenio de Carlos Salinas de Gortari la inversión extranjera tendría uno de sus más grandes impulsos, al mismo tiempo, se da un auge en la constitución de sistemas regionales económicos que ya existían o tenían las bases para surgir, tal es el caso de la Unión Europea, el Mercosur, y el TLC de Norteamérica. Asimismo, el cambio y advenimiento de políticas monetarias, fiscales, y sociales vendrían a poner los lineamientos a seguir por los gobiernos principalmente subdesarrollados en el contexto de la globalización. Algunos de estos lineamientos y políticas serán mencionados a continuación para que observemos como los países en desarrollo como México tienen que virar su actuación para poder subsistir en la actual era económica que vivimos, observando así también que el tema que nos ocupa en el presente trabajo es una consecuencia del modelo económico seguido por nuestro gobierno para poder insertarse en un mundo globalizado.

3.3.1. La inversión extranjera en América Latina.

Los gobiernos de América Latina y el Caribe han adoptado políticas destinadas atraer capitales extranjeros. Con tal objetivo, en casi todos los países se les otorga un tratamiento similar al de los inversionistas nacionales. Se han minimizado los requisitos de transferencia de utilidades al exterior, lo cual junto con la libre convertibilidad de las monedas facilita el flujo de inversiones. Además se han reducido notablemente los sectores reservados al Estado o a la inversión de origen nacional.

Con el fin de dar mayor seguridad jurídica a los inversionistas, se han suscrito acuerdos multilaterales y bilaterales de protección y promoción de inversiones. En varios países se ha eliminado o transformado en una mera formalidad el registro o aprobación previa de la inversión extranjera.

3.3.2. Política actual.

En años recientes la mayoría de los gobiernos de la región han adoptado un enfoque de política económica basado en la apertura de las economías al comercio exterior, el estímulo a la entrada de capitales extranjeros y la creación de condiciones favorables para el sector privado.

Estas políticas se iniciaron como ensayos para enfrentar la crisis de la deuda y adquirieron consistencia a medida que fueron instrumentándose programas de ajuste estructural, habitualmente asociados con el apoyo financiero de los organismos multilaterales de crédito.

El logro de equilibrios macroeconómicos básicos, la eliminación de políticas de protección y de controles administrativos, el incremento de la competitividad, así como la inserción en los mercados internacionales

3.3.3. Apertura externa.

La apertura al comercio exterior ha sido una de las políticas de mayor impacto para el funcionamiento de las economías de la región y para su inserción en los mercados internacionales.

La rebaja de los niveles arancelarios y la simplificación de la estructura tarifaria -de manera unilateral- por casi todos los países ha estado acompañada por la eliminación de prohibiciones y restricciones cuantitativas, y han conducido a una dinamización tanto de las exportaciones como de las importaciones.

Como consecuencia de esta apertura -que a su vez facilitó el avance de los acuerdos de integración subregional -el comercio intrarregional se ha recuperado y ha superado los niveles anteriores a la crisis de la deuda.

Un efecto de más largo alcance ha sido la reestructuración de importantes actividades productivas -en especial de las empresas transnacionales- para organizarse a nivel del mercado regional y aumentar su competitividad internacional.

3.3.4. Reformas institucionales.

Como complemento de la estabilización política y económica los países de América Latina y el Caribe han emprendido reformas institucionales de carácter interno y de alcance internacional.

En lo internacional se han incorporado o incrementado su participación en organizaciones tales como la Organización Mundial de Comercio (OMC) y el Acuerdo Multilateral de Garantías de Inversión (MIGA) , algunos de ellos se han incorporado a la OCDE y varios países o grupos de países han suscrito acuerdos para la protección de inversiones.

A nivel hemisférico y regional los acuerdos de integración y libre comercio han contribuido a la adopción de leyes y reglamentos que fomentan el comercio internacional y las corrientes recíprocas de inversiones.

En lo interno, los marcos regulatorios se han ido modificando de acuerdo a las exigencias de las reformas emprendidas, con el objeto de lograr mayor transparencia en el mercado y evitar la competencia desleal. Los sistemas judiciales tienden a modernizarse para ofrecer mayor seguridad jurídica, y en varios países se han avanzado programas de descentralización administrativa.

3.3.5. Privatización.

El traspaso de las empresas del sector público a empresas privadas nacionales e internacionales, que se inició como una modalidad de reducción de la deuda externa (por la vía de conversión de deuda en capital) y de reducción del déficit fiscal, se transformó en uno de los pilares de las reformas estructurales promovidas en la región.

Entre 1985 y 1992 se privatizaron en América Latina y el Caribe más de dos mil empresas públicas en áreas diversas tales como bancos, seguros, telecomunicaciones, aerolíneas, carreteras, puertos, electricidad, servicios sanitarios, petróleo, minería y comercio.

Mediante modificaciones legislativas se han abierto a la inversión privada sectores anteriormente reservados al Estado y se han establecido diversas formas de relación entre el sector público y los particulares que permitan la participación privada en nuevas áreas.

3.3.6. Disciplina Monetaria.

El control del crédito interno y la disciplina monetaria han sido otros de los instrumentos utilizados en procurar de la estabilización económica y la reducción de las tasas inflacionarias.

Las políticas emprendidas con este objetivo se llevaron a cabo, en la mayoría de los países, simultáneamente con programas de desregularización de los mercados financieros. Esto condujo a la liberación de las tasas de interés -tradicionalmente reguladas- y a menudo a un aumento pronunciado de sus niveles, con una reducción posterior en los casos de éxito.

Los bancos centrales recurrieron a instrumentos indirectos de política monetaria, simplificaron los requisitos de encaje y redujeron significativamente los controles cuantitativos y las asignaciones de crédito a sectores determinados. En varios países el Banco Central pasó a ser una entidad independiente.

La coordinación de las políticas monetarias con las de tasas de cambio adquirió especial importancia, lo que condujo a experimentar con diferentes modalidades de

sistemas cambiarios de libre convertibilidad constituyen los objetivos inmediatos de este enfoque.

3.3.7 Liberación Financiera.

Las reformas financieras avanzadas por muchos países de la región han estado dirigidas no solo a la eliminación de controles administrativos sino también a la promoción de los mercados de capitales y la participación en las corrientes internacionales de capital.

Una de sus características principales ha sido la reducción de barreras de entrada a los mercados financieros nacionales, lo que ha estimulado la presencia de empresas extranjeras.

La desregularización de los mercados financieros requería de un fortalecimiento del marco supervisorio y regulatorio que no siempre se instrumentó oportunamente. Después de algunas experiencias negativas, se están adoptando las medidas correctivas pertinentes y actualmente se tiende a lograr la solvencia y transparencia del sistema financiero y sus instituciones mediante la aplicación de las reglas del Acuerdo de Basilea.

Las nuevas condiciones hicieron posible una expansión acelerada de los mercados de valores durante los últimos cinco años.

3.3.8. Composición de la inversión en América Latina.

La Inversión Extranjera Directa y la inversión de cartera constituyen actualmente los componentes más importantes de los flujos de capital hacia la región. En contraste, la participación de los préstamos de bancos comerciales disminuyó pronunciadamente hasta 1994, pero se recuperó en 1995.

Mientras entre 1977 y 1982 tres cuartas partes de los ingresos de capital estuvo representada por préstamos de instituciones bancarias y organismos oficiales, en el período 1990-1995 la mayoría de la inversión fue directa o de cartera.

En 1995 la inversión en cartera en la región disminuyó como resultado de las salidas de capital de México, Argentina y Venezuela. En Brasil, por el contrario, se produjo un aumento sustancial de las entradas de capital. Las inversiones directas se mantuvieron

relativamente estables y aumentaron los créditos oficiales otorgados a México y Argentina. Actualmente el capital de corto plazo representa una fracción moderada en la mayoría de los países de la región.

3.4. Inversión requerida para el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec.

El hablar de un proyecto de tal embergadura, nos lleva a pensar cuanto capital necesitara para poder poner en marcha el proyecto. En el estudio realizado por Felipe Ochoa y Asociados, la inversión, como es natural forma parte del motor que impulsara el Proyecto. Dentro de facetas del mismo, según Ochoa y Asociados la inversión esta contemplada de la siguiente manera:

IDENTIFICACIÓN DE FASES PRIMORDIALES EN LA EJECUCION DEL ESTUDIO⁹⁰

PRIMERA FASE	SEGUNDA FASE
Identificación de recursos	Recursos para el arranque del programa Promoción de la cartera de proyectos con organizaciones empresariales e inversionistas en general. Financiamiento del programa.

De los once proyectos la inversión solicitada es cuantiosa, estamos hablando según cifras arrojadas por el proyecto presentado por Felipe Ochoa y Asociados de 18,706.80 millones de pesos, esta cifra contempla los 11 paquetes detonadores para la región, por lo tanto creemos pertinente mostrar las cifras dadas por el estudio antes mencionado.

INVERSION REQUERIDA PARA EL MEGAPROYECTO⁹¹

PQTE.	SECTOR	INVERSION (\$ MILL.)
1	REFINACIÓN	4, 850.00
2	QUIMICA Y PETROQUIMICA	10, 860.10
3	FORESTAL	428.60
4	AGROINDUSTRIAL	271.10
5	PESCA	199.80
6	INDUSTRIAL	279.30
7	MINERALES NO METALICOS	57.50
8	INFRAESTRUCTURA EN COMUNICACIONES	460.00
9	INFRAESTRUCTURA EN DESARROLLO	515.70
10	INFRAESTRUCTURA EN DESARROLLO TURISTICO	330.30
11	CORREDOR DE TRASPORTE INTEROCEANICO	454.40
TOTAL		18,706.80

Respecto a materia de comunicaciones de manera general podemos hablar de una inversión según el proyecto de:

INVERSION EN TRANSPORTE⁹²

SECTOR	1 FASE	2 FASE	3 FASE
PUERTOS	33,000.00	65,000.00	170,000.00
VIA TERRESTRE	20,000.00	35,000.00	50,000.00

* Inversión en miles de dolares.

3.5. Países interesados en el corredor transistmico

Sin menoscabo de otras regiones de México y en estudios serios realizados en el pasado, es posible afirmar que la zona istmica es una región no únicamente

⁹⁰ Ochoa Rivera y Asociados . *Op cit.* . p. 2

⁹¹ *Idem.* p. 27

⁹² *Programa de impulso. Op. Cit.* p. 11.

estratégica por su ubicación geográfica, sino también por sus recursos naturales con grandes posibilidades de explotación.

La actual era de globalización se refleja en la necesidad de abrir múltiples rutas de acceso hacia el extremo oriente que presenta una reciente maduración económica la cual abre radicalmente nuevos mercados con una gran masa regional de trabajadores baratos; esto presupone la persistencia de una economía mundial con amplias necesidades de comunicación, por ello es que ante el agotamiento del tratado Torrijos - Carter 1999 (contrato entre Estados Unidos y Panamá), se resaltan las pretensiones geopolíticas norteamericanas, europeas y asiáticas en torno al Istmo de Tehuantepec.

Estados Unidos puede encontrar en territorio mexicano el acceso a las costas del Pacífico más cortas, eficientes y baratas que cuentan además con una masa óptima de trabajadores calificados y semicalificados para competir con los baratos salarios chinos.

Diversos escritores norteamericanos y mexicanos se han referido a la importancia de tránsito por Tehuantepec en el comercio mundial. El territorio istmico es desde hace mucho tiempo punto de interés para grandes naciones especialmente de la más próxima geográficamente, Estados Unidos, que se ha manifestado en negociar con México para obtener tierra, pero en especial en la apertura de mercados para su industria, de modo que la expansión territorial se consolida como punto central hacia la expansión económica.

“En el contexto continental, nuestro país es la bisagra geográfica y cultural en la que se empalman dos grandes porciones de América. México está demasiado cerca de Estados Unidos por lo que se habla de una dualidad cultural y geográfica, entre riqueza y cercanía”⁹³

El negociar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) representa una parte de la nueva estrategia de desarrollo económico en México y constituye un símbolo en la que el país se adapta a los grandes cambios internacionales. Evidentemente, en la suscripción de una integración económica, las motivaciones de

⁹³ Rozental, Andrés. *La política exterior de México en la era de la modernidad*. México, FCE, 1994, p. 67.

cada parte fueron de interés estratégico particular; el proyecto estadounidense para integrar su economía a la de México y Canadá corresponde a la necesidad de asegurar fuentes de abastecimiento energético y para competir en un sistema de bloques comerciales (Japón y Unión Europea).

Estados Unidos ha visto con cierto recelo el curso de la integración europea, especialmente desde un perspectiva económica, pero también en términos políticos y de seguridad pues se cuestiona el papel político de Estados Unidos en el viejo continente especialmente por Francia y Alemania.

El objeto de Europa es precisamente convertirse en el principal competidor mundial para la economía estadounidense y japonesa; si bien la reacción de América del Norte ha sido conformar su propia zona de comercio con sus propias vías de comunicación para enfrentar de mejor manera el reto europeo.

En términos generales el TLCAN representó para México un importante aval y magneto para las inversiones extranjeras; en Europa y Japón este proceso ha generado una importante atención por sus implicaciones de competitividad a nivel internacional.

En efecto se han captado capitales europeos y asiáticos en volúmenes importantes, además de grandes flujos de inversión proveniente de Estados Unidos y Canadá de hecho en los últimos años México se ha convertido en uno de los países más atractivos para la inversión extranjera.

Inversión extranjera directa realizada en 1998

(millones de dólares)⁹⁴

PAIS	VALOR	PARTICIPACION
ESTADOS UNIDOS	3,153.30	70.5 %
CANADA	123.20	2.8 %
UNION EUROPEA	873.10	19.5%
JAPON	84.60	1.90%

⁹⁴ Comisión Nacional de Inversión Extranjera. Informe Estadístico sobre el comportamiento de la inversión extranjera en México, enero-diciembre 1998.

Esto garantiza el acceso a fuentes de tecnología que contribuye a elevar la productividad de nuestros trabajadores e incrementa la competitividad general de la economía frente al exterior, ya que el gobierno federal capta una cuantiosa cantidad de dinero por inversión privada. Sin embargo el concepto de privatización no resuelve la falta de ingresos del gobierno, toda vez que el problema es estructural, pues nunca es repartido equitativamente, del mismo modo, la privatización contribuye a solucionar una situación de corto plazo y no resuelve los problemas estructurales de fondo.⁹⁵

El Pacífico, se ha convertido en el espacio geográfico de mayor dinamismo económico mundial, así como, en el escenario de grandes transformaciones tecnológicas; la pertenencia natural de México en la Cuenca del Pacífico ofrece una vinculación muy promisoría al proceso de cooperación económica y estratégica que allí se generan al cual estamos ligados mediante estrechos lazos económicos con los dos mayores polos de poder económico mundial Estados Unidos y Japón (Japón es uno de nuestros principales socios comerciales y financieros, ocupa el cuarto lugar en inversiones así como un papel importante en la importación de petróleo mexicano).

La tendencia de los mayores grupos empresariales nacionales de asociarse con el capital extranjero por medio de la inversión extranjera directa en asociaciones estratégicas adoptan una intención de largo plazo, previsiblemente permanente, que tiene como objetivo el mercado interno y los mercados internacionales. Este tipo de asociaciones modifica la estructura organizativa de la empresa nacional y tiene un impacto en dos aspectos fundamentales: tecnológico y financiero. Se convierte por lo tanto en el sustento de una globalización de su capital.

3.6. Potencial económico como fundamento de la inversión extranjera.

Apertura y globalización se han convertido en indicadores de desarrollo económico para todas las naciones del orbe y aunque para cada economía nacional ambos términos representan diversos niveles de avance y de potencialidades, de liderazgo y dependencia, es un hecho que ambas tendencias dominan en un territorio internacional cada vez más integrador.

⁹⁵ Rodríguez, Leticia "El gobierno debe abandonar la producción y fungir solo como regulador:IP" *El Financiero*, México, 26 enero1999. p. 42.

Uno de los factores de dicho proceso es el factor asociativo con el capital internacional de punta, orientándose a la reconversión productiva de las empresas en los sectores estratégicos para el cambio económico nacional. México es un país que ha optado por la apertura económica y en el que sus capitales privados de mayor importancia muestran evidencias claras de una tendencia hacia la globalización.

El Istmo de Tehuantepec codiciado por intereses extranjeros se prepara para convertirse en una vía de comunicación y transporte de mercancías que otorguen una viabilidad económica, la privatización del corredor transistmico ferroviario y la construcción de un corredor industrial en el que se explotan las riquezas naturales, las vías de comunicación, los bosques y la fuerza de trabajo es una de las premisas de un mundo globalizado que depende de la inversión, de la producción y la competitividad de mercados abiertos para beneficio de los poderosos creando un ilusorio bienestar común.

Los cerca de 310 Km. de distancia entre Salina Cruz y Coatzacoalcos, es decir, entre Atlántico y Pacífico, muestran la existencia de una gran angostura continental que constituye un preciado recurso estratégico de nuestro país; una razón fundamental y evidente de la relevancia de esta región y objeto de interés ancestral ha sido el potencial natural y el ahorro de tiempo - en sentido complementario al Canal de Panamá - que implica el cruce por Tehuantepec.

La construcción de una vía de comunicación interoceánica en el Istmo de Tehuantepec hace posible ver las desigualdades que existen entre la parte centro, norte y sur de México, ya que todas las regiones del país cuentan con grandes riquezas naturales, que al ser bien aprovechadas generarían un bienestar total para la nación; sin embargo el gobierno federal ha creado un sistema desequilibrado de bienestar social en el que la zona sur del país se ve seriamente afectada por la marginación y la pobreza, a pesar de ser una zona con gran potencial económico no se ha logrado establecer un programa equitativo acorde a los requerimientos de desarrollo integral que demanda la región.

El Istmo como hemos destacado anteriormente, es una región rica en recursos naturales, minerales, contiene petróleo, azufre y otros minerales valiosos, así como recursos pesqueros, por poseer costa en ambos lados muchos de estos recursos han sido explotados irracionalmente con gran depredación del medio ambiente como en la selva de los Chimalapas, lo mismo en tierras de riego y temporal mal utilizadas que hacen que el precio de los alimentos sean relativamente caros por el fracaso de los programas agropecuarios instrumentados en la región. Su infraestructura productiva y social es en consecuencia todavía muy pobre y desorganizada pero sobretodo desequilibrada en sus dos regiones, Istmo de Oaxaca e Istmo de Veracruz, en las cuales se marca un contraste total pues en la zona de Coatzacoalcos se encuentra presente una economía industrial petrolera que sobrelleva las necesidades económicas de sus pobladores; por otro lado, Salina Cruz con una población integrada principalmente por grupos indígenas que desarrollan una actividad agrícola-artesanal y la constante amenaza de despojo de sus recursos crea un ambiente de desconfianza por parte de sus pobladores hacia los inversionistas foráneos, lo que se traduce en ser uno de los estados con mayores recursos para la explotación pero con la mayor pobreza y marginación del país.

“En realidad el proyecto de desarrollo urbano industrial del gobierno mexicano viene a destruir las raíces y estructuras más antiguas y profundas del desarrollo agrícola y urbano de México incluidos sus últimos cien años de industrialización en los cuales se constituye la difícil productividad nacional”⁹⁶

Ante la posición estratégica del Istmo de Tehuantepec y el potencial natural ya descrito, el principal interés del gobierno federal es promover la zona para la industria y atraer inversiones extranjeras, por lo cual las grandes potencias como Estados Unidos y Japón han visto la riqueza istmeña y han manifestado gran entusiasmo hasta el punto de realizar estudios propios para evaluar la potencialidad del lugar.

El corredor istmico cuenta con los requerimientos básicos en infraestructura, comunicación y recursos naturales para lograr la instalación de empresas en diferentes actividades económicas. Algunas de las compañías con serios planes de inversión.

⁹⁶ Andres Barreda Marín “Istmo de Tehuantepec espejo de México” Ponencia del Foro el Istmo es nuestro 1998, celebrado en la Camara de Diputados, México, D.F., p. 2.

3.7. Las empresas transnacionales.

Uno de los aspectos que debemos de tratar en relación a la inversión pretendida en el Istmo de Tehuantepec y que es una de las premisas fundamentales del programa es el corredor industrial que se quiere instalar a lo largo de la franja istmeña. Este corredor estará integrado por una serie de industrias de diversas nacionalidades y con poderío económico para iniciar en una región. Estas compañías seguramente serán empresas transnacionales, que se han convertido en uno de los eslabones más importantes para la globalización mundial. Esta figura no es nueva, si embargo, ha tenido un acelerado desarrollo desde que surgió la corporación moderna y ha crecido gracias a la fuerza y flexibilidad que le permite su calidad de ser un conglomerado de varias corporaciones, sus objetivos son los de producir y vender bienes con mayor eficiencia y agilidad, su utilidad es inegable, ya que su gran aportación a la economía mundial no puede ser minimizada, sin embargo su propia composición y objetivos se acomodan mal en la estructura de instituciones políticas y sociales establecidas durante largo tiempo, principalmente en las naciones subdesarrolladas como México; que por su capacidad de traspasar fronteras y conectando activos de diferentes jurisdicciones nacionales parece tomarse en una amenaza al concepto de nación como unidad integral, ya que su gran tamaño puede significar poder.

Sin embargo no se trata de descalificar a las empresas transnacionales, pero sí de analizar el impacto que tendrán en el Istmo Tehuantepec, una zona de pobreza principalmente en el lado oaxaqueño, y que no estamos seguros tenga la capacidad de enfrentarse o integrarse a los cambios que generaran cientos de compañías que se instalarán.

Las empresas transnacionales han significado explotación de los recursos de los países receptores. América Latina ha sido por cientos de años abastecedor de materias primas como el petróleo y minerales. Hablar de empresa multinacional sugiere de inmediato a los gigantes de la industria petrolera principalmente de Estados Unidos que se orientan a apoderarse de las fuentes de petróleo crudo para reducir su vulnerabilidad.

Principalmente la zona del sureste que reporta grandes yacimientos de crudo se ha convertido en el blanco de las gigantescas organizaciones petroleras del mundo haciendo imprescindible mencionar la gran aportación de la franja del istmo a la

producción del petróleo a nivel nacional, y que las actuales políticas han derivado en la concesión de la producción de la petroquímica básica como uno de los primeros objetivos del Programa de Desarrollo Integral del Istmo. Sin embargo, hay que ir más allá de la posición de país subdesarrollado, también debemos mencionar las grandes aportaciones que estas empresas tienen a las economías y sociedades de las naciones donde se instalan. Muchas veces la compañía transnacional se compromete a iniciar programas de exploración y explotación de las zonas donde se poseen, asimismo, algunas veces proporcionan bienes primarios a sus empleados como vivienda, servicios sociales y entrenamiento al personal, pero no siempre es así, esta situación depende principalmente de los acuerdos que establezcan con los gobiernos receptores. Si bien, el gobierno tiene actualmente establecido un programa para el impulso de la inversión extranjera debe ser cuidadoso en qué accede y qué obtendrá a cambio para el bienestar nacional. Asimismo, debemos de ser conscientes que la inversión debe ser solo un instrumento y no una condición para el crecimiento de la nación, ya que cuando los gobiernos aumentan su ingreso procedente de operaciones de materias primas no disminuyen sus problemas de equilibrio presupuestal, ya que un aumento de la entrada de fondos crea su propia demanda a largo plazo. A medida que aumenta el nivel de los gastos recurrentes el riesgo de que los ingresos puedan bajar algún día se vuelve intolerable, lo que hace que los gobiernos se sientan amenazados constantemente por el hecho de que el flujo de dinero dependa de los deseos de los inversionistas. Es ahí donde deberá de entrar una nueva estrategia gubernamental, es decir preparar a su economía para cambios de flujos de monetarios, no debe ser una condición de crecimiento la inversión extranjera, el gobierno federal con programas como el que pretende en el istmo debe de estar preparado y consciente de la situación económica reinante en la zona y adecuar los programas para generar un crecimiento y distribución del ingreso equitativo. Ya no es posible instalar y realizar planes que en nada benefician a la sociedad

3.8. Marco jurídico mexicano para regular la inversión extranjera

No cabe duda que el tema de la Inversión Extranjera ha sido uno de los más polémicos temas en México. La problemática no es exclusiva, en realidad es sólo uno de los resultados de la interdependencia económica que prevalece en el mundo.

La cuestión no se finca en abrir o cerrar la puerta al inversionista foráneo sino en como controlar y regular ese flujo de recursos y de conocimientos con sujeción a las prioridades de nuestro desarrollo.

El Istmo de Tehuantepec es una de las regiones que por su riqueza se ha convertido en el blanco de pretensiones extranjeras y que actualmente es objeto de uno de los planes más ambiciosos de nuestro país, su mismo potencial atrae las miradas de los países exportadores de capital. Sin embargo, creemos pertinente analizar el marco jurídico que debe ser tomado en cuenta para la realización de los proyectos detonadores de la región por medio de este proyecto y en el cual la inversión extranjera es una de las bases fundamentales para la consecución del mismo.

3.8.1. Artículo 27 constitucional.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, encumbro todos los motivos que impulsaron la Revolución, satisfizo en buena medida las demandas planteadas durante la misma, principalmente en lo que concierne a la propiedad y la explotación de subsuelo. Con Carranza culminaba así otra etapa histórica del país. Sin embargo, después de su muerte y al ascenso de De la Huerta a la Presidencia, las compañías petroleras vieron una oportunidad de oro para que la política petrolera fuera más blanda que con Carranza, también las empresas extranjeras, estuvieron a punto de convencer al Presidente de dar marcha atrás al artículo 27 Constitucional (en especial a los productos del subsuelo) ofreciendo buenos beneficios al gobierno.

De la Huerta y Alvaro Obregon fueron presionados en gran medida por compañías extranjeras a derogar el artículo, sin embargo, no lo consiguieron.

Durante todo el tiempo que las empresas extranjeras explotaron el petróleo de México, es decir, desde principios de siglo hasta 1938, la influencia del capital extranjero se sintió en todos los niveles de la economía. Su influencia en los negocios y la influencia en decisiones políticas y el control de muchos medios de difusión fueron patentes.

Con la expropiación petrolera decretada el 18 de marzo se cierra un capítulo de las inversiones extranjeras en la industria petrolera, concluyendo una lucha de muchos para poder hacer valer el artículo 27 de la Constitución y reivindicar a la nación los

recursos del suelo. Esto resulta paradójico en la actualidad vivida por la nación, en los últimos años, se han concesionado los ferrocarriles, puertos y algunos sectores de la industria petrolera, esto en denemérito de las luchas que tuvo que librar la nación para hacer valer sus derechos y evitar la injerencia extranjera en aspectos tan importantes como los antes mencionados.

Sin embargo, creemos pertinente mencionar que el proyecto istmico es consecuencia de esa actualidad, el desarrollo del proyecto en una región sur del país que produce más del 80 % del petróleo, sería considerado una contradicción en la supuesta capacidad de nuestro gobierno de la salvaguarda de nuestros recursos, ante las presiones y un contexto adverso al espíritu de nuestra leyes contenidas en la Carta Magna que no fue otra cosa más que los deseos de proteger nuestra integridad territorial y como nación.

Artículo 27 Fracción I. De la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

" I.- Solo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones Exteriores en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar, por lo mismo, la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquellos, bajo la pena en casa de faltar al convenio, perder en beneficio de la Nación, los bienes que hubieren adquirido en virtud de los mismo. En una faja de 100 Kilómetros a lo largo de las fronteras y de 50 en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas..."⁹⁷

El artículo 27 es uno de los artículos más importante al parecer nuestro, ya que contempla y salvaguarda de uno de los componentes de una nación, el territorio y da fuerza a la capacidad que tenemos los mexicanos sobre nuestro país como lugar de residencia y desarrollo. El artículo 27 contempla también el objetivo de la Clausula

⁹⁷ *Constitucion Politica de los Estados Unidos Mexicanos. México, Talleres Gráficos de la Cámara de Diputados, 2000. p 35*

Calvo, la cual surge como defensa del intervencionismo de las potencias extranjeras siendo que estas involucraban a sus gobiernos en caso de ingerencia o daño de sus pertenencias, lo cual causaba a los países receptores, generalmente países subdesarrollados, conflictos y una posición desigual a sus nacionales.

La teoría de Carlos Calvo, encontró en México su expresión en el compromiso contractual asentado en el artículo 27 Fracción I. De la Constitución de 1917 y que, de allí derivado, ha sido adoptado explícitamente en todo estatuto mexicano de sociedades mercantiles cuando los extranjeros son parte del mismo.

3.8.2. Ley de Inversión Extranjera.

La ley de inversión extranjera es publicada como mencionamos anteriormente en 1993 y reformada en 1996. Esta ley abrogaba a la anterior (Ley de 1993), permitiendo así la participación del capital extranjero en sectores exclusivos como los ferrocarriles, puertos y petróleo. (art. 5°).

La ley es una serie de concesiones en ciertos rubros que anteriormente eran reservados para el dominio del Estado. Es preciso, también hacer mención que la Ley surge de las políticas impulsadas por el neoliberalismo contraveniéndose a los modelos de gobierno que anteriormente regían al país y comenzando con una serie de reformas encaminadas a la liberación del sistema económico, social y político del país.

La ley de Inversión Extranjera define a la misma "para efectos legales como:

- a) La participación de inversionistas extranjeros, en el cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas;
- b) La realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero; y
- c) La participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados por esta ley.⁹⁸

Desde nuestro punto de vista la inversión extranjera, es todo aquel capital que intervenga en cualquier sociedad o negocio de origen extranjeras en nuestro país, sin importar la cantidad del capital que aporte. Asimismo, la ley sienta las bases para

⁹⁸ Ley de Inversión Extranjera. México, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 1996. p.3.

ofrecer las condiciones favorables y "tiene como objeto la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que esta contribuya al desarrollo nacional para la atracción de capitales y propiciar el desarrollo".⁹⁹ Esto como consecuencia de la competencia existente entre los países en desarrollo para traer la inversión y por efectos de globalización de la economía.

La ley tiene como objetivo establecer un marco normativo que, con apego a la Constitución, promueva la competitividad del país, brinde seguridad a la Inversión extranjera en México y establezca reglas claras para canalizar capital internacional a las actividades productivas.

La ley de Inversión extranjera consta de 39 artículos y 11 artículos transitorios que contienen las disposiciones generales de los individuos que actúan, tanto como inversionistas y el estado como receptor, así mismo, dota de definición y derechos a ambas partes y da el marco de regulación para el proceso de la inversión, así como, determina las instituciones encargadas de regular las actividades en materia de inversión. Establece los lineamientos a seguir y las actividades económicas sujetas a restricción para los inversionistas.

A continuación mencionaremos los artículos de la ley que son afines a nuestro tema.

Artículo dos fracción VI que a la letra dice:

"Fracción II : Zona Restringida: La faja del territorio nacional de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta a lo largo de las playas, a que hace referencia la fracción I del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y"¹⁰⁰

La importancia de esta sección del artículo cambia de manera excepcional el concepto de zona estratégica para el país, el istmo de Tehuantepec contaba con la seguridad que le dotaba ser una de las zonas estratégicas para el país por su ubicación, poniendo en entre dicho el artículo anteriormente versado pues la franja del istmo cuenta tan solo con 310 kilómetros y sin embargo se pretende establecer un corredor

⁹⁹ *Idem.*

¹⁰⁰ *Idem* p 4

industrial en donde un sin número de empresas pretenden establecerse o están establecidas como lo son:

- * Fertilizantes Tapachula. Proyecta la instalación de una planta productora de fertilizantes, con una producción anual estimada mayor a 450,000 tons. y una inversión cercana a 2.6 millones de dólares.

La construcción de la planta "Fertilizantes Tapachula S.A de C.V" de capital Noruego, Guatemalteco y Mexicano, tiene como objetivo proveer fertilizante a la región y exportarlo por medio de los dos puertos existentes, la expectativa de la empresa es iniciar con un volumen de 200,000 tons. para el primer año y gradualmente alcanzar las 450,000 tons. anuales.

- * Grupo Acerero del Norte. Pretende establecer una planta procesadora de acero con una expectativa de producción entre 5 y 8 millones de tons. por año y además una planta termoeléctrica generadora de energía que reemplace la ya existente con una inversión total de ambas plantas de 2600 millones de dólares. El proyecto incluye la explotación de los depósitos de hierro cercanos a Salina Cruz.

- * Agronitrogenados. Prevé la instalación de una planta de fertilizantes especulando una producción de 400,000 tons. por año con una inversión cercana a 1.5 millones de dólares. Esta compañía está operando en la zona industrial de Coatzacoalcos y estos planes son para instalarse en Salina Cruz. Este fertilizante es para consumo local y exportación.

- * Desarrollo Forestal (PULSAR GROUP). La instalación de un aserradero con producción estimada de 200,000 a 300,000 tons. y una inversión cercana a 1,500 millones de dólares. Esta empresa exportará diversos productos derivados de la madera a través del puerto de Salina Cruz el cual está localizado cerca de las extensas plantaciones del Sureste (Tabasco, Campeche y Chiapas)provisorias de maderas preciosas.¹⁰¹

- * Para el tramo ferroviario hay cerca de 40 empresas estadounidenses interesadas entre ellas: Burlington, Santa Fe, Souther Pacific, Railtex y Kansas City South. Para la energía está lista York Windpower Corporation.¹⁰²

¹⁰¹ *Salina Cruz Port Investment Opportunities*. Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, México, 1998.

¹⁰² Zuñiga, Juan Antonio "Abren el Istmo al capital extranjero" *La Jornada*, México, 22 julio 1996, p. 20

* Entre las empresas propuestas para que administren las operaciones multimodales de transporte se encuentran: Danzas Corporation, Llie Hub Group, Kulme and Nagel, Alliance y Panalpina con operaciones en Suiza, Estados Unidos y Alemania.

* Las propuestas para operar terminales de contenedores son P&O (Australia, Filipinas y Argentina), Stevedoring Services (Estados Unidos, México y Panamá), Eagle Marine (Estados Unidos), e International Container Terminal Service (Filipinas y México).

* Las propuestas para empresas mexicanas solo se orientan en materia de ingeniería especializada y construcción, las cuales están integradas por Ingenieros Civiles Asociados (ICA), Grupo Mexicano de Construcción y Tribasa.¹⁰³

Lo anterior implica una participación mayoritaria de empresas con presencia en el extranjero contra tres que operan formalmente en el país, lo que pone en entre dicho el respeto a la inversión nacional resaltando el alcance de la política nacional de vender los bienes de la nación y provocar más y más inversiones extranjeras que paso a paso desplazan a los productores de nuestro país. Dentro de las privatizaciones de las comunicaciones y transportes de nuestro país, el gobierno federal ha encontrado una directriz captadora de recursos que se traduce entre 45 y 50 millones de pesos de ellos 6 millones corresponden a la concesión de diversos servicios portuarios.¹⁰⁴ Por lo cual podemos afirmar que el potencial económico de la región y de los medios de transporte es ilimitado, siempre que se utilice adecuadamente para bien de la comunidad.

Artículo siete fracción IV "hasta un 49 % en...

p) Administración portuaria

q) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, en los terminos de la Ley de la materia,

r) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje con excepción cruceros turísticos y la

¹⁰³ Alcantara, Leticia "Prefieren empresas extranjeras en el proyecto transistmico" Noticias de Oaxaca, Oaxaca, 22 agosto 1996. p. 22.

explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria,

s) Servicios conexos al sector de ferrocarriles, que consten en servicios a pasajeros, mantenimiento y rehabilitación de vías, libramientos, talleres de reparación de equipo y de arrastre, organización y comercialización de trenes unitarios, operación de terminales interiores de carga y telecomunicaciones ferroviarias y"¹⁰⁵

Artículo 8°.- " Se requiere resolución favorable de la Comisión para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49 % en las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación:

I.- Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje;

II.- Sociedades naiveras dedicada a la explotación de embarcaciones exclusivamente en táfico de altura"¹⁰⁶;

Artículo 29.- " Para evaluar las solicitudes que se sometán a su consideración, la Comisión atenderá a los criterios siguientes:

I.- El impacto sobre el empleo y la capacitación de los trabajadores;

II.- La contribución tecnológica;

III.- El cumplimiento de las disposiciones en materia ambiental contenidas en los ordenamientos ecológicos que rigen la materia; y

IV.- En general, la aportación para incrementar la competitividad de la planta productiva del país"¹⁰⁷

¹⁰⁴ Hernández, Jaime. "La ruta de la Privatización". *El Financiero*, México, 28 enero 1999. p. 44.

¹⁰⁵ *Ley de Inversión Extranjera*, *Op cit.*, pp. 6-8.

¹⁰⁶ *Idem.* p. 8.

¹⁰⁷ *Idem.* *Op cit.* p. 15.

La inversión extranjera es todavía necesaria en México , sin embargo debemos recibirla con criterio selectivo y bajo ciertos parámetros, la ley y los criterios de las autoridades deben darnos la pauta y fijar el marco jurídico para su control.

Nuestros funcionarios emprenden giras al exterior, buscando empresarios que quieran invertir en México, cuando los nuestros venden sus acciones a empresas extranjeras establecidas en el país.

En el desarrollo económico nacional, la inversión extranjera es el resultado de la necesaria y cada vez mayor interdependencia económica entre los pueblos, a la cual México no es extraña y por ende la acepta e inclusive promueve en ciertos sectores.

Dentro de la modernización de las comunicaciones y transportes los puertos son fundamentales para la integración eficiente de las cadenas de comercialización que de manera intermodal se están conformando a raíz de la apertura comercial.

A pesar de que la mayoría de la población rechaza la entrada de capitales extranjeros a la explotación de nuestros recursos estratégicos y la fragmentación del territorio que supone la privatización de la franja istmica, se promueve facilitar la inversión privada extranjera (japonesas, coreanas, canadienses, estadounidenses) y en menor costo la nacional al lo largo del Istmo de Tehuantepec formando un corredor industrial apoyado de la infraestructura ya existente, creando así una empresa multinacional sólida desde el punto de vista operativo y financiero.

Lo anterior pone a prueba la capacidad del Estado para crear un marco legal y establecer instrumentos de política que resalten la capacidad real tanto del gobierno como de los inversionistas privados para poner en práctica dichos instrumentos y alcanzar las metas previstas en un verdadero desarrollo integral.

Para los puertos mexicanos la apertura comercial y la globalización económica mundial exige grandes niveles de competitividad, gracias al potencial heredado de la excelente localización y condiciones naturales del país, así como a los cambios significativos en la actividad portuaria (creación de las Administradoras Portuarias Integrales API's), el mejoramiento y concesión de la red ferroviaria y la promoción de un nuevo marco jurídico más claro y transparente que se adecua con flexibilidad al entorno internacional ofreciendo la seguridad necesaria para facilitar nuestro comercio a través de las redes de transporte.

En materia portuaria se publicó la Ley de Puertos (19 - julio - 1993 en el Diario Oficial de la Federación) que rige la administración de las Administradoras Portuarias Integrales (API's) y define las condiciones para otorgar las concesiones de las terminales marítimas.

3.8.3 Ley de Puertos.

"Artículo 1o .- La presente ley es de orden Público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

Artículo 2o .- Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes

II Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

VII Servicios portuarios: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

IX Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria integral."¹⁰⁸

"Artículo 20 .- Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión o permiso que otorgue la Secretaría conforme a los siguiente:

¹⁰⁸ Ley de Puertos Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1993

I. Concesiones para la administración portuaria integral.

II. Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral

a) Concesiones sobre bienes del dominio público que además incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias y

b) Permisos para prestar servicios portuarios.

Para construcción y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua fuera de puertos, terminales y marinas se requiere de permiso de la Secretaría sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Desarrollo Social.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios según el caso, en los términos previstos en esta ley y además disposiciones aplicables.

Artículo 23 .- La Secretaría podrá otorgar las concesiones hasta por un plazo de 50 años, tomando en cuenta las características de los proyectos y los montos de inversión. Las concesiones podrán ser prorrogadas hasta por un plazo igual al señalado originalmente. Para tales efectos el concesionario deberá presentar la solicitud correspondiente durante la última quinta parte del periodo original vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión. La Secretaría fijará los requisitos que deberán cumplirse.

.....¹⁰⁹

Esto implicó otorgar a la administración de cada puerto, hoy Admisitradora Portuaria Integral (API) autonomía operativa y administrativa para actuar comercialmente.

Un aspecto esencial es el separar y delimitar, claramente las funciones de la administración y de la autoridad a fin de evitar la intervención discrecional y constante de éstas últimas en la operación comercial del puerto. En este contexto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) como autoridad portuaria es la responsable

¹⁰⁹ Idem.

de la formulación de políticas generales, de la supervisión, del otorgamiento de las concesiones de la verificación de su cumplimiento y de la aplicación de sanciones.

Gracias a esta apertura, los puertos comerciales e industriales del país ya no reciben subsidios, son superavitarios, pagan impuestos y canalizan grandes inversiones que en los últimos tres años han alcanzado 800 millones de pesos. En el proceso de modernización del sector portuario ha sido muy importante la confianza de los inversionistas nacionales y extranjeros, durante los últimos tres años la iniciativa privada ha canalizado 2,400 millones de pesos.¹¹⁰

Como observamos en los artículos mencionados, la inversión extranjera tendrá las puertas abiertas a regiones y sectores estratégicos para el país, así como zonas que anteriormente era exclusiva del manejo de los mexicanos como los son puertos que son la puerta de entrada y salida de una nación y el Istmo de Tehuantepec que con sus 310 Km. significaba una zona de resguardo por seguridad nacional. Sin embargo, la ley otorga derechos a los inversionistas extranjeros, ofreciéndoles seguridad y rentabilidad para establecerse en nuestro territorio, así como les da igualdad en menoscabo de nuestros inversionista

Si bien somos conscientes de la división que existe entre países exportadores de capital y naciones que requieren de capital. La situación en lugar de beneficiarnos nos perjudicará, en tanto, no seamos una nación capaz de canalizar esos recursos a sectores productivos, porque no sólo se trata de permanecer como receptores, sino que nuestro gobierno deberá fomentar el ahorro y la capacidad para poder invertir nosotros mismos, también otro deber que tiene el gobierno es proteger a nuestros propios inversionistas los cuales efectivamente dejan sus ganancias en nuestro país mejorando nuestra situación de vida propiciando el desarrollo.

¹¹⁰ Cruz Valdés, Hugo. *Op cit.* p. 26

CAPITULO 4.
SOBERANIA DE MEXICO
Y EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

4. LA SOBERANÍA DE MÉXICO Y EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

4.1. Generalidades.

Es pertinente definir, qué es la soberanía para poder entender la importancia o decremento de la misma en el actual contexto mundial.

La soberanía es definida por la constitución como "todo poder dimanado del pueblo y que se instituye para beneficio de este..."¹¹¹ asimismo, la constitución nos refiere a la soberanía como el poder de la federación que emana del pueblo y deber ser ejercido por él para beneficio de éste, es decir, contempla las fronteras de nuestro país para ejercicio y protección de la soberanía, como un Estado-Nación conformado por un pueblo y un territorio, sin embargo, la actual era globalizadora con la expansión planetaria de las actividades económicas, políticas y de comunicación transnacional, esta transformando o eliminando las fronteras de cada país, sin que desaparezca el Estado - Nación pero si que sufra una transformación sustancial si quiere subsistir en el ámbito mundial, cambiando el significado de soberanía.

La defensa de la soberanía para México siempre ha presentado diferentes formas y modalidades: en el siglo XIX estuvo evocada principalmente a la preservación de la integridad territorial del país; en la actualidad el resguardo de la soberanía encara aspectos sumamente variados.

El cambio en nuestra política exterior y definición de la soberanía se acentúa con mayor intensidad con el gobierno del Presidente Salinas de Gortari cuando por coincidencia se dan los cambios en el contexto mundial, terminando la guerra fría y la bipolaridad creando las condiciones para el auge de la globalización.

México tenía que transformarse, tenía que reflejar las aspiraciones de una nación por insertarse en el contexto mundial, sin embargo, al término de su mandato estos supuestos logros se derrumbaron cuando la economía se desplomo y el conflicto social estallo en la región sureste de nuestro país, claro esta, las empresas paraestatales y bienes de la nación a pasaron a manos privadas gracias al impulso que dió a esta rubro el Presidente Salinas.

¹¹¹ *Constitución Política Op cit.* p 40.

La soberanía es uno de los conceptos más polémicos de la ciencia política y del derecho, debido a los diversos matices que tiene para cada nación, a pesar de la supuesta aceptación del término en el ámbito internacional, y decimos supuesta, ya que como mencionamos, anteriormente, para algunas naciones, ha significado la salvaguarda de su territorio y autonomía mientras que para otras "Naciones Poderosas" significó uno de los obstáculos a vencer en el pasado, para el imperialismo y en la actualidad para la realización de supuesto mercado mundial, que tiene como premisa el impulso del mercado libre y la aceleración de medios y formas de transporte más efectivas.

4.2. Que es la soberanía, Origen e Historia.

La soberanía como se menciona anteriormente es un concepto difícil de explicar, debido a los intereses que representa pero en general podemos decir que es:

"Aquel supremo poder de mando que pertenece a la más alta entidad, en una persona o grupo en los que se halla concentrado el máximo poder de decisión de un estado"

"La soberanía le corresponde al pueblo, de quien emanan todos los poderes del Estado, aunque se ejerzan por representación"¹¹²

La soberanía según estos conceptos es la capacidad de autoridad que tiene un pueblo sobre si mismo, para decidir su destino y tomar decisiones para su manejo depositando este poder en manos de un representante elegido democráticamente quien tiene la obligación de gobernar con base a las decisiones y objetivos que engrandezcan y protejan a quien lo detento a esta función.

Mario de la Cueva en su libro "Estudio Preliminar de la Soberanía de Herman Heller sustrae el siguiente fragmento que bien explica la importancia e injerencia de la soberanía en los pueblos "La historia de la soberanía es una de las más extraordinarias aventuras de la vida y del pensamiento del hombre y de los pueblos por conquistar su libertad"¹¹³

Es muy difícil conocer su origen siendo un concepto tan matizado pero podemos comenzar por citar la defensa de los griegos frente a los persas, como uno de los actos

¹¹² Acero, Alfredo, *Op. Cit.* v. 12

¹¹³ De la Cueva, Mario. *Estudio preliminar de la soberanía de Herman Heller*, México. 1965, p.8

de defensa de la soberanía. Pero es hasta la época medieval que comienza a tomar forma y definición el concepto como consecuencia de las luchas entre el clero y los señores feudales para obtener el poder para posteriormente imponer la monarquía sobre el papado. Hobbes, Bodino comienzan a utilizar el término en sus escritos pero es Juan Jacobo Rousseau que expone el concepto y las ideas que acompañan al mismo, colocó al hombre como la fuente y fin único del orden jurídico. Con su obra el Contrato Social da solución a encontrar una forma que defendiera y protegiera a las personas o bienes de cada asociado y que por la que cada cual uniéndose a todos no obedezca más que así mismo. La organización de la sociedad civil va a resultar de un acuerdo de todos los hombres los cuales quieren exactamente lo mismo, la libertad y la igualdad. Esta unión de voluntades, constituyendo la voluntad general, sin la existencia de discrepancia. Con estos conceptos Rousseau da forma y pone de manifiesto la idea de detentor de la soberanía, nominando al pueblo como titular de este, existiendo como el mismo hasta la actualidad, así también le dió todo el poder al pueblo y no al rey "Dentro de cada Estado, cada individuo posee una parte igual e inalienable de soberanía, considerada en su totalidad y se recobra de nuevo, bajo la protección del Estado, los derechos de que se desprendió la primera vez". "La voluntad general es la única manifestación de soberanía". "De igual modo que la naturaleza da a cada hombre un poder absoluto sobre sus miembros, así el pacto social da al cuerpo político un poder absoluto sobre sus miembros, el pacto social da al cuerpo político un poder absoluto sobre todo su yo"¹¹⁴. Este mismo poder es el que dirigido por la voluntad general, lleva el nombre de soberanía. Estas frases, nos llevan a comprender la importancia de la soberanía en las sociedades. Asimismo, Rousseau hace la división entre la soberanía interna y externa, la externa significa independencia de un pueblo frente a otros pueblos formados unos y otros por hombres libres buscando un mismo objetivo, aplicando los principios de libertad e igualdad. En la interna, los hombres viven buscando lograr el aseguramiento de un máximo de libertades en sus recíprocas relaciones.

La evolución del término de soberanía ha tenido múltiples facetas y ha estado sometida a los cambios históricos de las naciones que la ostentan.

¹¹⁴ Moreno, Daniel. *Derecho Constitucional Mexicano*. México, Pax-México, 1988 p.265.

Sin embargo, podemos coincidir con Felipe Tena Ramírez en su afirmación de que la evolución de la soberanía culmina al localizar al Estado como titular del poder soberano, ya que al tener "el más alto poder de decisión como un conjunto de voluntades plural y no subordinada a ninguna otra unidad política superior"¹¹⁵ "La cualidad de la independencia absoluta de una unidad diferente a cualquier otra es la voluntad decisoria universal y efectiva"¹¹⁶ Lo cual ha quedado expuesto a la situación actual. Observando los conceptos de juristas y politólogos podemos afirmar que la soberanía va a tener que librar su más grande batalla frente al globalismo, pues ahora en el contexto moderno las naciones defensoras de este concepto han tenido que insertarse en la dinámica de formación de bloques cediendo parte de su soberanía, al acceder a ciertos lineamientos establecidos por las políticas integracionistas. Que como conoceremos más adelante, estas naciones consideraban a la soberanía como valuarte de defensa ante las naciones poderosas y ahora la han desestimado por la búsqueda de capitales extranjeros.

4.3. La soberanía y los países subdesarrollados.

A partir de los años 70's comienzan una serie de movimientos tendientes a darle valor al concepto de soberanía principalmente en las medianas y pequeñas naciones.

Durante este periodo veremos al concepto de soberanía es más aplicado por las naciones que recurrían a él como defensa. El más claro ejemplo de esta situación lo encontraríamos en la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados. Dicho documento trataba de frenar a las potencias respecto a su actuación en el contexto mundial. México fue uno de los impulsores y luchador incansable para que la Carta fuera firmada. La firma representó un gran debate en el pleno de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y a pesar de los votos y abstenciones de las naciones poderosas; se concluyó a favor de los creadores de la carta.

Decimos que la soberanía fue totalmente impulsada, solo basta citar el contenido del artículo 2do. De la misma para saber la importancia que tenía en esos momentos para los países no poderosos "Todo estado tiene y ejerce disposición sobre toda su riqueza, recursos naturales y actividades económicas"¹¹⁷ facultando al Estado en la regulación de la inversión extranjera. En el segundo párrafo del mismo artículo indica

¹¹⁵ De la Cueva. *Op. Cit.* p 20 y 22

¹¹⁶ *Idem.* p. 197.

que todo Estado tiene el derecho de: "reglamentar y ejercer autoridad sobre las inversiones extranjeras dentro de su jurisdicción nacional con arreglo a sus leyes, reglamentos y prioridades nacionales. Ningun Estado deberá ser obligado a otorgar un tratamiento preferencial a la inversión extranjera".¹¹⁸ Conceptos que en el contexto actual parecen un impedimento para el libre mercado y un lastre para las naciones que apelen a ella para mantenerse. Hoy un requisito indispensable para insertarse en el proceso globalizador es la cesión de derechos y principios dando incluso trato preferencial a extranjeros, modificando los sistemas jurídicos e incluso estatutos constitucionales.

4.4. México, Globalización VS Soberanía.

Para México el concepto de soberanía tiene tal importancia que se encuentra definido en la carta Magna que rige al país. Esto debido al devenir histórico por el cual a travezado la nación, siendo está una arma de defensa para poder mantener nuestra integridad como nación.

La constitución define a la soberanía como: "La soberanía nacional reside esencial y originariamente en el pueblo. Todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste. El pueblo tiene en todo tiempo el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su Gobierno"¹¹⁹.

La constitución define a la soberanía como el poder de la federación y el territorio que lo conforma, este poder emana del pueblo, y debe ser ejercido para el pueblo, contempla las fronteras de nuestro país para el ejercicio y la protección de la soberanía como un Estado-Nación comprendido por un pueblo y un territorio. La soberanía para México siempre estuvo revestida de diferentes formas y modalidades, durante el S.XIX estuvo evocada principalmente a la preservación de la integridad territorial del país, en la actualidad encara a un sistema en donde la soberanía no tiene cabida.

Savigny sostenía "el derecho es un producto determinado por el espíritu de cada pueblo"¹²⁰ situación totalmente aplicable a la evolución constitucionalista mexicana.

¹¹⁷ Sepulveda Bernardo, *Derecho Intenacional y soberanía nacional*, México, UNAM, 1997 p 34

¹¹⁸ *Idem*, p 34

¹¹⁹ *Constitución*, *Op cit.* p 37.

¹²⁰ Moreno Daniel *Op cit.*, p 269

Desde la constitución de Apatzingan se siguió la corriente de las ideas liberales francesas y se estableció como facultad del pueblo, la soberanía. A lo largo del S.XIX nuestros documentos constitucionales siguieron conservando esta tesis, en el art. 3ro. Del acta de 1824 " la soberanía reside radical y esencialmente en la nación y por lo mismo le pertenece este derecho de adoptar y establecer por medio de sus representantes la forma de gobierno y demás leyes fundamentales que le parezcan convenientes para su conservación y mayor prosperidad modificandolas y variandolas según sea conveniente"¹²¹ Tesis olvidada por la actual política mexicana y que explicaremos más adelante.

En 1917 queda consagrada plenamente la doctrina de la soberanía nacional que reside esencialmente en su origen y principio en el pueblo mexicano, no en los individuos o en las personas aisladas, sino en el pueblo, siendo una de las características de la soberanía la indivisibilidad, la unidad se explica que sea el pueblo que forma la nación, al que se considere depositario de este tributo.

Como hemos observado la soberanía para México había significado la integridad y autonomía como nación, sin embargo, la actual era de globalización con la expansión planetaria de las actividades políticas, económicas han transformado o en su caso eliminado las fronteras de las naciones transformando conceptos como el que tratamos en el presente capítulo.

México había mantenido una sólida defensa de conceptos vitales para su existencia, sin embargo, la política exterior de México haría un viraje de 360° cambiando los métodos y principios que regían a México en su exterior e interior. El cambio de nuestros principios y de la soberanía se enfatiza en mayor grado con el gobierno del Lic. Carlos Salinas de Gortari cuando por coincidencia se dan cambios en el contexto mundial afirmando la era de la globalización. Andrés Rosental en su libro *Política Exterior* argumenta: " La política exterior de México ha buscado ser el fiel reflejo de las aspiraciones de seguridad y bienestar de todos los mexicanos ante las nuevas y cambiantes circunstancias mundiales"¹²² Como propósito estaba la inserción del país en el contexto mundial con la supuesta meta del beneficio y desarrollo de México. Sin

¹²¹ *Idem.* p. 272

¹²² Rosental, Andrés. *Op cit.*, p.12.

embargo, al finalizar su sexenio fuimos testigos del desplome de la economía de México, eliminado por completo las aspiraciones de convertirnos en una nación del primer mundo gracias a la apertura comercial y los cambios en nuestros principios. Siendo claro ejemplo de ello y demostrando que por más que se trate de insertar a una nación en el nuevo contexto, abriendo y cediendo a políticas extranjeras, si el país se encuentra en situación de pobreza y medio desarrollo, nada se conseguira e incluso impulsaria más los conflictos sociales existentes, como sucedio el primer día de enero de 1994, cuando nos dimos cuenta que en nuestro país habia una guerra, sin embargo, ya nuestras empresas se encontraban en manos de privadas gracias a las iniciativas impulsadas por el gobierno como la ley de inversion extranjera y otras tendientes a la apertura comercial y al libre mercado. Así también, observamos que la globalización fortalecería añejas pretensiones tendientes a disminuir el carácter absoluto de la soberanía con el fin de extender la capacidad de acción del Estado más allá de los límites de su jurisdicción.

La mayor importancia concedida por la comunidad internacional a la economía y redes de mercado, la lucha contra problemas globales y la preservación del medio ambiente ha generado en algunos países a favorecer el derecho de injerencia en asuntos internos de Estados siendo esta una flagrante violación de la soberanía de las naciones y derrumbando los supuestos beneficios de esta nueva economía global. Reflexionando, acerca de esta perdida como dice Luis Carlos Moreno Durazo "el concepto de soberanía nacional, desde luego para los países en vías de desarrollo como México no puede ni debe abandonarse, y que que apesar de las teorías de las metropolis industrializadas que manejan el sistema financiero internacional y deciden sobre los caminos de la globalización económica, han de seguir sosteniendose ambos conceptos, también por razones políticas de seguridad nacional nuestra."¹²³ Para el autor el mundo globalizado no es obstáculo para mantener incolume la soberanía de un país sino que, por el contrario, gracias a que los Estados mantienen su carácter de soberanos pueden interactuar con otros Estados estableciendo compromisos internacionales. Si embargo, nosotros diferimos con el respecto a su segunda afirmación ya que esto se podría considerar como un utopía, ya que la autonomía de los Estados como base de su interacción a pasado a segundo término, puesto que en la actualidad da más peso y poder a los flujos económicos y capacidad monetaria, representados

¹²³ Moreno Durazo, *Soberanía nacional. Globalización y Regionalismo*, México. UNAM, 1997, p. 266.

por compañías y algunos países de un selecto grupo en donde los países en desarrollo no tienen cabida.

4.5. La constitución vs. Globalización.

"La constitución de un país es la ley fundamental de la organización de un Estado, modelo en que se inspira toda la regulación legal de un país. Es el conjunto de reglas fundamentales que organiza la sociedad política, estableciendo la forma de gobierno y garantizando los derechos de los ciudadanos. Las competencias de los distintos poderes" ¹²⁴ Para México "El principio fundamental sobre el que descansa nuestro régimen constitucional es la supremacía de la Constitución. Solo la Constitución es suprema en la República. Ni el gobierno federal ni la autonomía de sus entidades, ni los órganos del Estado que desempeñan y ejercen las funciones gubernativas, ya sean órganos del poder federal, ya sean órganos del gobierno local, son en nuestro derecho constitucional soberanos... todos ellos están limitados expresa o implícitamente, en los términos que el texto positivo de nuestra ley fundamental establece".¹²⁵ Para México es la ley más importante que se había escrito, dictándonos nuestro comportamiento, así de como encontrar soluciones a nuestros problemas y a el actuar de nuestro gobierno, tales afirmaciones nos harían pensar que como la ley suprema de toda una nación no estaría sujeta a ningún otro poder superior, solo al pueblo que rige, sin embargo, nuestra constitución se había mantenido "intacta" solo con algunas modificaciones sin gran importancia, por ser considerada como el espíritu de nuestra nación, sin embargo, la era globalizadora ha logrado que algunos artículos sean modificados o no sean cumplidos con tal de lograr la inserción de nuestro país, analizando las últimas políticas implementadas por nuestros gobiernos y que van en contra de algunos lineamientos establecidos en nuestra Carta Magna disfrazados de proyectos que mejoraran nuestro país y que sin embargo solo lo han sumido en la pobreza y el subdesarrollo, claro ejemplo de ello el artículo 25 constitucional, que dice lo siguiente:

" Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y al empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la

¹²⁴ Acero Alfredo. *Ob. Cit.* v. 3. p 159

¹²⁵ Moreno Daniel. *Op cit.*, p. 274

dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución.

Bajo criterios de equidad social y productividad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía sujetándolas a las modalidades que dicte el interés público y al uso en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente”¹²⁶.

Y que en realidad ni el supuesto desarrollo por medio de políticas hechas por el gobierno han contribuido al mejoramiento de las condiciones de nuestro país, solo basta observar la caída del poder adquisitivo de la población, la pobreza y marginación creciente en zonas precisamente como el istmo de Tehuantepec, que apesar de la gran riqueza natural, no ha podido salir del círculo de pobreza del país. Asimismo, las actuales políticas se contraponen al ideal de fortalecimiento de la soberanía y democracia expresados por dicho artículo, así mismo, el principio de equidad social y productiva de todos los sectores de la población parecen más un idealismo que un principio básico de la constitución

De igual manera el art. 26 establece:

“ El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación

Los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática mediante la participación de los diversos sectores sociales recogerá las aspiraciones y demandas la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la administración pública federal...”¹²⁷

Este artículo nos habla de un proyecto nacional, los últimos proyectos realizados por el gobierno no han sido del todo exitosos. El proyecto del Istmo involucrado en el Plan Nacional de Desarrollo pretende ser una medicina para remediar todos los malestares

¹²⁶ Constitución Política *Op. cit.* P16-17

¹²⁷ *idem.* p 17-18.

sociales de la región, pretendiendo un desarrollo eminente, sin embargo como podríamos creer que este proyecto sería la caja de pandora que solucionaría la situación local, si más que nada, obedece a intereses extranjeros que a soluciones locales, puesto que la globalización necesita canales efectivos de comunicación que mejor que un corredor, que será de paso de toda la utilidad económica obtenida por el acortamiento de la distancia, no se quedara en el país, sino al contrario solo correrá hacia otros destinos, asimismo, la pretensión de instalar un corredor industrial generará una zona maquiladora que solo favorecerá a la población con un salario estable pero solo como obreros sin aspiraciones a mejores puestos ya que estos, serán solo de los que vengan a establecerse a la región, principalmente compañías extranjeras y de naciones exportadoras de capital, mientras que México seguirá siendo solo receptor de una parte, no significando el crecimiento del nivel de vida de los mexicanos y yuxtaponiéndose al principio de incorporar las demandas de todos los rubros de la sociedad como premisa fundamental de las políticas y planes que establezca el gobierno.

Con el proyecto no solo está en juego la situación social, sino también nuestro territorio, solo basta recordar viejas pretensiones de las potencias por tener una de las cinturas de América.

4.6. Derecho Mexicano Vs. Globalización.

No cabe duda que la globalización es un fenómeno que no solo afecta la vida social, económica y política de un país, sino también uno de los aspectos que más se ha visto afectado es el derecho interno de cada nación. Los nuevos lineamientos económicos están obligando a las naciones no solo a ceder en cuestiones económicas, políticas o sociales, sino judiciales, ya que se le está favoreciendo más a instancias judiciales internacionales, como La Corte Internacional de Justicia o instancias extranjeras para la solución de controversias, esto debido a la carrera que los países en desarrollo realizan para la obtención de divisas y capitales.

Esta competencia por recursos nacionales, sin embargo, no debería conducir a desestimar la función del Estado y a sus atributos soberanos. Vulnerar la jurisdicción nacional, delegando facultades esenciales en favor de una instancia externa, constituida por un tribunal internacional de arbitraje, para el ejercicio de poderes que corresponden

originalmente al Estado nacional, es uno de los impuestos que los países tienen que pagar para insertarse en el contexto mundial.

Una tradición política y jurídica que México auspició y defendió durante largo tiempo ha surgido una nueva orientación con la entrada en vigor de varios tratados, convenios y políticas a partir de 1994. En efecto, la letra y el espíritu del artículo 27 constitucional y los principios enunciados en la Clausula Calvo son objeto de una reconsideración como consecuencia de las disposiciones tomadas por el gobierno. Ello frustra una de las vertientes de la Doctrina Calvo que postula el agotamiento de los recursos jurídicos locales como instancia necesaria y previa a cualquier otro recurso que intente un extranjero en contra del Estado anfitrión. Este principio quedó vulnerado al establecerse como regla para la solución de controversias entre México y otros inversionistas la vía del arbitraje internacional. Esta medida favorecedora a los países exportadores de capital no favorece en nada al país puesto que México nunca ha sido exportador de capital.

La primacía de las leyes y de los tribunales nacionales es una de las presiones necesarias de la soberanía. Sin embargo, la cuestión ha sido un término controvertido, al pretender los países exportadores de capital un régimen de excepción cuya consecuencia es sustraer del orden jurídico nacional a los intereses foráneos. Los abusos derivados de esta pretensión condujeron a generar una corriente política y legal tendiente a evitar que la prioridad jerárquica de la jurisdicción nacional se hiciese nula. En el caso mexicano, la Constitución política promulgada en 1917, en la primera fracción de su artículo 27, señala que:

"sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y los ciudadanos mexicanos tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones Exteriores en considerarse como nacionales respecto a dicho bienes y no invocar, por lo mismo, la protección de su gobierno por lo que se refiere a aquéllos: bajo la pena en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la nación los bienes que sugieren adquirido en virtud del mismo"¹²⁸.

¹²⁸ Sepulveda . *Op. Cit.*, p 43

El texto constitucional ha producido una serie de efectos importantes en el transcurso de su aplicación histórica. Es importante recalcar que los extranjeros tendrán los mismos derechos que los mexicanos en la adquisición de un cierto tipo de bienes, a condición de reclamar un régimen privilegiado, en monoscabo de los mexicanos.

El derecho Mexicano tendrá que buscar una nueva visión que le de fuerza de coerción ante las nuevas políticas ejercidas por el gobierno Mexicano y mantener su capacidad de rectoría frente a nacionales y extranjeros.

Las nuevas reglas a las que se ha sometido el sistema jurídico mexicano, son discriminatorias, afectan a los nacionales mexicanos, ya que no tiene una competencia especial para dirimir posibles controversias con las autoridades mexicanas tal como sucede como con los extranjeros, violando el principio de igualdad entre nacionales y extranjeros.

4.7. Consecuencias de la Globalización.

El fenómeno de la globalización genera resultados aparentemente contradictorios: por una parte logra relaciones entre entidades de distinta índole; pero simultáneamente provoca ciertas reacciones de rechazo, como los fundamentalismos sociales y étnicos por pérdida de identidad o desplazamiento cultural, que se traduce en pérdida de soberanía nacional.

“La construcción y defensa de la soberanía depende del pleno ejercicio de los derechos ciudadanos, pues es en ellos donde reside esencialmente.”

4.8. Cambios sociales y culturales de la región como símbolo de identidad

Las políticas y medidas de liberalización económica han tenido inevitablemente varias implicaciones sociales y políticas que no necesariamente actúan en el sentido de aquellas, y por el contrario con frecuencia revelan sus ambigüedades, las complican y obstaculizan.

Las reformas neoliberales del Estado en la economía ha requerido para su realización, el uso de instrumentos y mecanismos propios de un fuerte intervencionismo estatal de autoritarismo, incluso en los casos extremos. Los abundantes ejemplos al respecto

corresponden a la rígidas políticas monetarias, financieras y fiscales, el control de precios, salarios, desplome de empleo, y de los salarios reales.

Asimismo, el procedimiento y el estilo de las privatizaciones, el proteccionismo en favor de las grandes empresas, los métodos autoritarios y represivos para el manejo de la conflictividad social y la política, mostrándonos las grandes contradicciones que encierra la apertura comercial .

Las reformas cumplidas han conllevado desde el principio un alto costo económico y social para grupos considerables para la respectiva nación en su conjunto. La liberalización hacia afuera y hacia dentro no ha traído todos los beneficios esperados, y han crado o contribuido a fenómenos negativos y destructivos, amenazas actuales y potenciales de todo tipo, con sus secuelas de tensiones y conflictos de considerable gravedad. Se suscita así el reconocimiento de lo social y lo político con dimensiones ineludibles y promordiales de una política de desarrollo y la reafirmación del intervencionismo estatal como regulador de un mercado incapaz de cumplir con esta función.

Las reformas del Estado, inicial y primordialmente económicas y administrativas no pueden menos que ir requiriendo un acompañamiento de reformas políticas. Estas se vuelven necesarias para viabilizar y cumplir las reformas económico-financieras, complementarias, suplir sus insuficiencias y vacíos, atenuar las frustraciones y vacíos, las consecuencias negativas y conflictivas de la liberalización intrínseca. Las reformas del sistema político deben aumentar las posibilidades y probabilidades de la gobernabilidad democrática de la adecuada estabilidad política, condición indispensable para la integración.

En el Istmo la riqueza natural y cultural va en paralelo a la pobreza, la injusticia, el distanciamiento social y la destrucción ambiental.

El Istmo de Tehuantepec es una región singular en el escenario geográfico y cultural de México, su abrupto paisaje encuentra desniveles que permiten la formación de una enorme gama de microclimas y nichos ecológicos que lo convierten en un lugar único

entre las zonas tropicales del país. Zona de contacto entre el grupo de ecosistemas que albergan entre 30 y 40 % de la biodiversidad del planeta¹²⁹

Desde hace siglos es un autentico mosaico de culturas, olmecas, nahuas, mixes, zapotecos y huaves, conquistadores y colonizadores españoles han enriquecido la vida de la región; lugar de tránsito y de encuentro entre los pueblos del altiplano central, los mayas del sureste mexicano y centroamericano, y los Zapotecas del sur, el Istmo tuvo un lugar de primer orden en el mundo prehispánico.

Al arribo de los conquistadores españoles no tardaron en descubrir la importancia estratégica de la región, era un lugar ideal para una ruta comercial entre las naciones del Lejano Oriente y los países europeos. Desde entonces la idea de establecer una comunicación interoceánica figuró en la agenda de quienes gobiernan este país.

La historia moderna del Istmo se caracteriza por las tentativas para explotar sus recursos hidroeléctricos, petroleros, azufreros, forestales, pesqueros y turísticos creando el polo industrial más importante del sureste mexicano con posición geográfica excepcional.

En consecuencia, la capacidad nacional, regional y comunal para aprovechar las potencialidades de la región para un desarrollo basado en los modos y estilos de vida compatibles con la preservación de los recursos naturales y la cultura se ve truncado con la implementación de programas económicos que merman la riqueza natural del Istmo empobreciendo la vida de los pobladores.

Ahora que se presenta la posibilidad de crear un corredor transistmico es primordial el garantizar y exigir el derecho a la información sobre lo que se pretende hacer, pues la falta de conocimiento provoca falsedad de información cayendo en un punto paradójico que afecta principalmente los intereses de la población. La falta de información adecuada y oportuna ha causado una serie de controversias en las que se pone en riesgo la soberanía e identidad social de la región. Mucho se ha exigido ante el Secretario de Comunicaciones y Transportes y ante el Congreso de la Unión que otorguen información sobre los proyectos, los planes y estudios que se han realizado en la zona (Consultoría de Ochoa y Asociados), pues de acuerdo a la Constitución

¹²⁹ Toledo, Alejandro. "El Istmo de Tehuantepec ¿Del paraíso terrenal al infierno petrolero?" La Jornada Ecológica No. 52. México, 26 noviembre 1996. p. 1.

Política de los Estados Unidos Mexicanos en sus artículos 25 y 26 , se menciona que todos los planes que se instrumenten por el gobierno deben ser consultados por la sociedad, en este caso la comunidad tanto nacional como regional desconoce el proyecto, solamente los grupos sociales organizados y los representantes étnicos que hablan el castellano se han visto en la tarea de investigar para así informarse sobre los planes del gobierno para dicha zona.

Ante esta visión los istmeños, basados en experiencias anteriores de codicia por el territorio, aceptan el reto de crear una opción viable que los saque del pasmo económico y social, siempre que se resguarde totalmente la soberanía nacional, que se respete los usos y costumbres de la comunidades, que el desarrollo del progreso sea integral y abra oportunidades de bienestar social sin privilegios ni exclusiones, aunado a esto, la necesidad de una educación y capacitación para y en el trabajo a fin de que los istmeños estén aptos a vincularse y contribuir al desarrollo de la región. Así el consenso general es el promover su desarrollo de forma integral evitando enfocarse al mero tránsito comercial mediante las vías de comunicación.

Siendo una zona que atañe a toda la nación, no solo a los istmeños, es primordial que cualquier proyecto debe contribuir al repunte del desarrollo económico y social nacional mediante la creación de empleo, la generación de divisas y el despliegue de potencialidades regionales en armonía con el resto del país, siendo posible atraer inversiones públicas, sociales y privadas nacionales, sin requerir de capital extranjero.

El Istmo es ya escenario de acciones sustantivas que sirven al desarrollo de la región dentro de una perspectiva moderna y visionaria, las acciones e ideas conjuntas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial están convocando a un acuerdo empresarial para evaluar las oportunidades de inversión y comercio que ofrece el proyecto. En particular las vías de comunicación como factor estratégico, la excelente posición geográfica, la riqueza natural y mineral de Istmo, crean un atractivo natural para desarrollar cualquier objetivo. Por lo tanto, podemos decir que el gobierno federal y sus dependencias al desarrollar una política abierta a las inversiones privadas extranjeras (preferentemente), buscando justificar la imposibilidad federal de financiar el proyecto por lo tanto se acude "no a la privatización sino a la concesión de los servicios" de manera que las instalaciones ferroviarias y

portuarias ya concesionadas y administradas por particulares siguen siendo propiedad de la nación por el hecho de estar dentro del territorio nacional, sin tomar en cuenta la influencia social que esto atrae.

El proceso globalizador implica la interdependencia de todos los elementos del sistema mundial, pero no implica un equilibrio común entre naciones, ni un equilibrio entre grupos sociales pertenecientes a un Estado; por lo tanto, este modelo presenta una disyuntiva para el México actual, ya que por un lado los recursos naturales y sociales son considerados como simples mercancías para extracción, producción y venta, valiéndose de la propiedad privada para justificar su explotación masiva (por los gobernantes y las grandes empresas transnacionales); y por otro lado el modo indígena y campesino de manejar y utilizar los recursos naturales en forma organizada logrando una distribución comunitaria para crear un desarrollo justo y duradero que no erosione ni destruya cultura y naturaleza. Este dilema está respaldado por un paquete histórico - ideológico basado en un sistema de dominación que ha fracasado en su promesa de proporcionar progreso y bienestar a todo genero humano.

En todos los países los asentamientos humanos se ubican en zonas con diversidad biológica por la apropiación, utilización y manejo de los recursos como garantía de supervivencia y reproducción, México no es la excepción, pues tiene una variedad de climas y ecosistemas muy variados, propio para la manifestación de expresiones culturales que reflejan la fusión de la vida humana con la naturaleza en un retroalimentación solidaria. Al hablar de una identidad cultural no sólo nos referimos a la concentración ideológica de ciertos grupos étnicos, sino, al acontecer histórico de México. En la mayor parte del país los modos de vida propios se han venido modificando, transformando o erradicando con el paso del tiempo; hay que recordar que parte fundamental del desarrollo humano es el adaptarse constantemente, es el evolucionar hacia un punto cada vez más elevado. Sin embargo el cambio no significa erradicar una forma de vida, ni tampoco es el desplazar a un grupo de su lugar de origen. Actualmente en la zona del Istmo de Veracruz los grupos sociales se encuentran empalmados en una modernidad industrial creciente gracias a los proyectos de química y petroquímica ya implantados, es decir que la industrialización ha llevado a la sociedad a un nivel de organización dependiente de un proceso económico y social traducido a un ambiente asalariado en el que las organizaciones

sociales, sindicales y comunales son la nueva imagen de una sociedad regional frente a los grandes grupos empresariales que dominan el capital humano y monetario del país. En caso contrario la región del Istmo de Oaxaca es una zona eminentemente rica natural y culturalmente, no obstante es una región marginada, con pobreza y problemas sociales causados por el abuso y la constante amenaza de despojo tanto de sus tierras como de su identidad y sus recursos; a pesar de la instalación de industrias de cemento y petroquímicas, principalmente (con buenos resultados a nivel empresarial) no han podido tener el éxito social deseado, la falta de capacitación laboral crea un ambiente no favorable para reactivar su economía social. Sabemos que en Oaxaca hay grandes reservas en recursos naturales y que sus pobladores quieren un bienestar social, económico y cultural, por ello es que no se oponen a los nuevos programas económicos siempre que sean tomados en cuenta como individuos y sean parte del mismo sin exclusiones ni preferencias.

El Istmo de Tehuantepec con 80 municipios es el asiento de las más populosas regiones indígenas ubicada en los lugares de mayor biodiversidad del país (Oaxaca y Chiapas) que durante siglos han vivido y convivido con su medio creando una cultura que en el pasado prehispánico alcanzó un elevado nivel de conocimiento y manejo de su entorno como la Maya, la Olmeca o Mexica, bajo modelos de producción y reproducción social muy organizados, sin embargo, ante el modelo occidental, que crea para México un desarrollo industrial moderno cuyo objetivo es la acumulación de capital por encima de la ética y la moral de las formas comunales de organización.

Las consecuencias de este modelo - traducido al proceso globalizador - para México son terribles desde el punto de vista social, ya que según estimaciones de la Organización de Naciones Unidas el 60 % de las familias mexicanas viven en situación de pobreza dentro de las cuales su mayoría son niños¹³⁰ víctimas de la violencia intrafamiliar y la desintegración familiar ocasionada por tener que emigrar hacia los centros industriales de trabajo en donde por falta de preparación no pueden ser contratados lo que provoca que se integren al sector informal como vendedores ambulantes, limpiaparabrisas, tragafuegos, etc. De ser un país exportador de granos básicos por su clima propicio para la agricultura, México, ha pasado a ser importador de elementos básicos en la dieta de las familias mexicanas; esto refleja la falta de

¹³⁰ García, Miguel Ángel . Op cit. p. 3.

equidad para aprovechar de forma favorable los programas regionales y comunales de agricultura, los cuales se plantean el objetivo de dar bienestar a las personas que trabajan la tierra creando una economía próspera para bien de las comunidades y de la nación. Así el Istmo asume el desafío del Programa de Desarrollo Integral para el Istmo de Tehuantepec con pasos firmes para dignificar la vida de los pobladores y de los mexicanos a fin de elevar la conciencia nacional basada en principios soberanos con beneficio popular e independiente al asegurar un desarrollo integral verdadero. Por ello las comunidades indígenas producen un modelo alternativo de vida en defensa de su territorio y sus recursos, creando una forma de organización que permita mantener el control de sus procesos productivos dándoles un carácter económico real eliminando los intermediarios.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES.

Podemos concluir que el Proyecto de Desarrollo Integral de Istmo de Tehuantepec no es viable en las condiciones actuales de la región, la desigualdad económica y social en la zona es muy marcada, falta que el gobierno federal asuma la realidad de la región sureste, la cual será la más afectada, no basta con buscar la inversión, es necesario el análisis real de las condiciones económicas y sociales existentes en todo el Istmo y que se realice una difusión por parte del gobierno de su contenido, para poder realizar tareas conjuntas de todos los sectores y la sociedad para encara la problemática existente y así poder dar una base social y un sustento al Programa que en realidad beneficie a la región, siendo este el objetivo que persigue el Proyecto.

Asimismo, se requiere de un análisis detallado de las implicaciones sociales y económicas en la región, la cual ha logrado mantener su cultura a través de siglos de colonialismo y racismo social y ha soportado las políticas económicas excluyentes que la han llevado a la pobreza a pesar de contar con la mayor riqueza en recurso que hasta la fecha solo han beneficiado a los capitales de grandes empresas nacionales y extranjeras, de no tomarse en cuenta la situación real podríamos sumir aún más la región y sus pobladores en un deterioro económico y ambiental, que significaría a corto plazo una crisis social en todo el país. De igual forma el establecimiento y reforzamiento de un marco jurídico que realmente proteja los intereses del país siendo este un punto estratégico para nuestra seguridad nacionales imperante.

En materia de comunicaciones se lograra un avance debido a la inversión planeada en la infraestructura del istmo pero si no existe un compromiso real de Estado por proteger nuestras vías de comunicación como parte fundamental de nuestro desarrollo solo beneficiara a la iniciativa privada y no al sector ni al país en general, convirtiendose incluso en un peligro por la perdida de control de la región.

Este es el cuarto proyecto que se presenta en la región, la cual cuenta con una historia trascendente guiando la acción de la vida política del país. Desde el Tratado de la Mesilla, el Tratado Mc Lane - Ocampo, el Proyecto Alfa - Omega, culminando con el Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec se ha buscado convertir a la región en una zona libre para el paso de mercancías y personas. Desde que México es una nación independiente había tenido que salvaguardar la región

debido al gran interés por parte de los extranjeros por obtener este libre paso por razones militares y comerciales. A principios del siglo XX el capitalismo impulsaba a las naciones poderosas a localizar y asegurar regiones importantes para el avance de sus economías, así como, mantener su hegemonía; como resultado Estados Unidos buscaría un paso ya fuera en Centroamérica, Panamá o México, lográndolo en Nueva Granada (Antiguo nombre de Panamá en 1846). Sin embargo, nunca desechó la posibilidad de hacerlo en México que tiene una mejor posición geográfica en comparación con Panamá. La política mexicana que se había sostenido y caracterizado por su proteccionismo sufrió un cambio radical a partir de los años noventa en donde la apertura económica y política ha sido sello de las actuales gobiernos.

Los gobiernos de países en vías de desarrollo como México se han visto obligados por el contexto comercial actual ha crear planes y políticas de desarrollo que permitan la inserción del país en el contexto mundial, como ejemplo la línea seguida por el Plan Nacional de Desarrollo del actual gobierno federal, que ha generado variados cambios en las políticas económicas y de desarrollo, permitiendo la inversión en diversos sectores como, las comunicaciones y transportes. Asimismo, ha impulsado muy diversos proyectos en dicha materia, tal y como es el Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, en donde la región ubicada en la parte más estrecha del país con tan solo 309 617 Km. de distancia entre el puerto de Coatzacoalcos y Salina Cruz, el primero en el Océano Atlántico y el segundo en el Océano Pacífico permitiría el traslado de mercancías en lado una otro en un corto tiempo

El Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec es consecuencia del nuevo orden mundial y políticas nacionales, por su situación como canal efectivo de traslado y la ya existente infraestructura que con inversión crearía un sistema multimodal del transporte permitiendo el desarrollo de la región en el sur del país, comprende once paquetes divididos en 67 paquetes en diferentes sectores, tiene como principal objetivo el desarrollo total del área, pero el Programa ha estado rodeado por la desconfianza de diversos sectores, primeramente por la poca difusión por parte del gobierno para conocer el mismo, en segundo lugar, si bien sabemos que traerá u avance tecnológico en lo que respecta al desarrollo social creemos será la

situación más difícil de solucionar, ya que hablamos de la zona más pobre y atrasada social y económicamente, el nivel de vida de la población es de los más bajos del todo el país.

El empleo que generara la puesta en marcha del proyecto (12 300 más o menos) no beneficiara a la mayoría de la población puesto que esta se compone de más del 80 % de indígenas que en realidad no seria favorecida por la creación de dichos empleos, los cuales requerirán ciertos perfiles de educación y capacitación, los cuales no se puede exigir a una población que vive en pobreza y rezago por parte autoridades, primero deberíamos de hablar de capacitación para la población, lo cual llevara mucho tiempo antes de que podamos ver los resultados efectivos que pretende el proyecto.

El desarrollo integral de un país no debe ser suscrito únicamente por las tendencias mundiales, ya sean económicas o políticas o solamente basarse en un análisis localista de los factores productivos y sociales, es necesario, estudiar la situación real de la economía y saber aprovechar las potencialidades con las que contamos para poder participar en los esquemas como actor principal y tener capacidad de decisión en la economía, el Proyecto tal parece que se ha desprendido de las necesidades del contexto mundial y no de los retos del país, es cierto, que no podemos solo observar lo a que acontece en el mundo y quedar fuera del sistema, pero no debe ser a consta de nuestros interés y bienestar, el proyecto tal parece que ha tomado solo en cuenta aspectos para lograr un estándar e insertarse en el contexto mundial. Pero ha olvidado la realidad y el potencial que tenemos para poder actuar en beneficio del país. Es necesario ser rector de las decisiones que nos afecten, ya que el proyecto pondrá en riesgo la identidad cultural de nuestras comunidades indígenas, el intercambio que se suscitara traerá cambios estructurales a la sociedad que habita en la región, que ha logrado mantenerse a pesar del tiempo y la modernidad.

Nadie se opone a un programa incluyente en el que el desarrollo económico sea justo en lo social y cultural, respetando todas las formas de vida, costumbres y entorno.

Otro aspecto es la existencia de contraste es que el programa se basa en el supuesto de un desarrollo sustentable en donde el respeto al entorno ecológico es premisa de avance, sin embargo, la industria química y petrolera ya existente en la región se ha encargado de contaminar los suelos y aguas a nivel nacional contraponiéndose a la

idea del buen aprovechamiento y cuidado de los recursos naturales, es necesario analizar las consecuencias de la implementación de dicho proyecto que podrían ser devastadoras no solo para la región sino también para todo el país sin consideramos que esta es la región es donde se encuentra la mayor riqueza biótica de la nación y la pérdida de está significarian cambios irreversibles para todo el país.

Este proyecto tiene muchos dificultades para sobresalir, pues depende del exterior, de la evolución de la economía, la política mundial, de las políticas empresariales internacionales y de las grandes corporaciones y no solo de la infraestructura que posea o desarrolló la zona, para poder hacer viable dicho proyecto debe existir gran demanda y para que exista la misma, la calidad y operatividad deberá ser efectiva en los puertos, que aun no se encuentra listos para hacerle frente a esta nueva situación.

Los factores mencionados han contribuido a crear una ambiente de recelo y desconfianza, debido a la poca difusión que se ha dado al proyecto del cual la población no tiene conocimiento de su existencia y si los supuestos beneficios será equitativos, ya la región antes ha tenido iniciativas de esta índole, que atrajeron un sin numero de empresas principalmente transnacionales que en lugar de beneficiar a la población solo han contribuido a la explotación de los recursos naturales y reclutamiento de mano de obra barata.

México al inicio de la década de los 90's comienza cambios estructurales en todos los sectores de la economía, impulsando la privatización de sectores vitales como los transportes. Los puertos que se encontraban en una situación de atraso en materia administrativa y operativa verían redefinida su situación a partir de 1993 resultado la modernización de los puertos y la publicación de la Ley de Puertos y la Ley de Navegación que dieron origen la figura conocida como Administración Portuaria Integral (API) que operarían como sociedades mercantiles quien mediante una concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encargarían de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos en donde solo el Estado tendrá un carácter normativo y supervisor permitiendo y favoreciendo la participación privada extranjera y nacional. Esta situación ha sido impulsada principalmente por la nueva apertura de un mercado que exige medios y canales de

transporte más eficientes y rápidos para el traslado de mercancías del dinámico comercio internacional en la actual era de globalización.

En materia de transporte existen varios obstáculos para poder lograr un sistema integral en donde cada uno de los transportes de la región juegue un papel importante que le permita desarrollarse a un mejor nivel. Primero que nada existe una diferencia sustancial entre ambos puertos Coatzacoalcos cuenta con una vasta infraestructura, sin embargo, Salina Cruz necesita de manera urgente una actualización de sus equipos que hasta ahora pudieron hacer frente a la demanda nacional existente pero al hablar de una cadena integral que funcione como medio de traslado eficaz y rápido de mercancías, requiere de un equipo y de personal calificado, para poder enfrentar a la demanda futura, estamos de acuerdo que la actividad portuaria en ambos recintos es una de las más importantes por su capacidad de transferencia del petróleo y sus derivados. Así también, de las mercancías en general, y la condición que genera al unir a Europa y Asia que hace que su influencia este en aumento, pero para poder implantar una cadena de transporte existe la infraestructura pero no es suficiente puesto que uno no logra una integración total de los modos de transporte y conexión del sistema que se ha convertido en una limitante para su expansión, así mismo, no solo basta con la ubicación geográfica que tiene el istmo, también deben de ser analizadas situaciones como tarifas de traslado, tiempo de recorrido y frecuencia del servicio, comparando a la región con otras del mundo esta en desventaja en cuanto a costo y tiempo. Esta diferencia corresponde a que la necesidad de consumo de grandes mercados origina la necesidad de mover grandes volúmenes de carga internacional por la gran demanda que requiere un mercado, es decir, debe existir gran demanda interior y no solo externa para no depender de ello, es necesario atender mercados intermedios ya que entre mayor es la actividad más reducen los costos y la competencia ya establecida con sistemas grandes y consolidados.

Asimismo el proyecto tendrá que agilizar de manera inmediata sus operaciones para evitar los tiempos muertos y los movimientos de transferencias que crean un sinnúmero de interrupciones en las cadenas, debido a la falta de sincronización de arribos y descargas de un barco en ambos puertos, sin incurrir en retrasos que aumentan los costos, situación difícil debido a la existencia de diferencias entre ambos puertos y la diferencia que existe en el desequilibrio de importaciones y exportaciones que crean vacíos físicos en el traslado haciendo más caro el servicio.

México se había caracterizado por tener un gobierno que controlaba la mayoría de los sectores económicos y una posición cerrada con respecto a ciertos rubros como el petróleo, comunicaciones y transportes considerados estratégicos, pero a partir de la consolidación del mercado y de un sistema de puertas abiertas, la situación se transformó. Conceptos como economía abierta, apertura externa y privatización comenzaron no solo a figurar en los discursos políticos, empezaron a formar parte de la nueva estrategia política de la nación, ante el nuevo sistema económico, la privatización paso a ser complemento de esta apertura obligando a los países a realizar reformas institucionales y modificaciones legislativas para dar sustento al nuevo régimen abriendo a la inversión sectores que anteriormente eran exclusivos para el Estado, la inversión siempre beneficia al sector que se le destina, pero en el caso de México nos encontramos en desventaja puesto que nunca tuvimos la capacidad de inyectar nosotros mismos capitales siempre hemos estado expuestos a capitales de países que tienen la capacidad de invertir. Así mismo, siempre hemos caído en el error de convertir a la inversión en una condición de desarrollo y no en un instrumento para el mismo.

Desde tiempos de Juárez nos hemos visto en la necesidad de atraer capitales extranjeros debido a la falta imperante de recursos propios para poder activar grandes obras de industrialización y comunicaciones. El gobierno en varias ocasiones ha recurrido a la captación de divisas provenientes del extranjero pero siempre ha existido la preocupación generalizada acerca de los riesgos que implica la intervención de capitales foráneos en sectores económicos de la nación, situación que fue contemplada incluso en nuestra carta magna en el artículo 27 constitucional que tenía como principal objetivo la protección de la marcada intervención extranjera, tiene su principal sustento en la Doctrina Calvo que respondía a la necesidad de establecer un lineamiento que terminara con la excesiva intervención de los extranjeros, sin embargo, esto no ha sido suficiente debido a que las autoridades no han hecho respetar esta normatividad ya sea por intereses propios o el contexto que ha obligado a que no sean respetados, ejemplo de esta situación fue el petróleo antes de la Expropiación Petrolera de 1938, situación que podría suscitarse de nuevo con la puesta en marcha del Proyecto. Es necesario conocer y crear un marco jurídico efectivo para evitar el abuso por parte de cualquier sector, así como de buscar medidas

efectivas para acabar con la corrupción y otras situaciones que en nada benefician a la región.

La soberanía es uno de los conceptos más polémicos de la ciencia política y del derecho, debido a los diversos matices que tiene para cada nación, a pesar de la supuesta aceptación del término en el ámbito internacional, y decimos supuesta, ya que para algunas naciones, ha significado la salvaguarda de su territorio y autonomía mientras que para otras "Naciones Poderosas" significó uno de los obstáculos a vencer en el pasado, para el imperialismo y en la actualidad para la realización de supuesto mercado mundial, que tiene como premisa el impulso del mercado libre y la aceleración de medios y formas de transporte más efectivas.

La soberanía siempre ha significado un enclave muy importante para el país, ya que durante toda la vida como nación independiente, hemos tenido que defenderla de pretensiones extranjeras, actualmente vivimos una era llamada globalización que se concibe como una serie de cambios multidireccionales de procesos que han llevado a la interdependencia mundial a una diversidad de aspectos ya sea políticos, económicos, culturales, etc.

El cambio en nuestra política exterior y definición de la soberanía se acentúa con mayor intensidad con el gobierno del Presidente Salinas de Gortari, cuando por coincidencia de dan los cambios en el contexto mundial, terminando la guerra fría y la bipolaridad creando las condiciones para el auge de la globalización.

México tenía que transformarse, por lo cual se dieron cambios substanciales en el manejo de nuestra política exterior que paso de una política conservadora y aislacionista a un apertura comercial sin precedentes,

México se ha tenido que adecuar a esta nueva situación cambiado sus objetivos y principios, esta nuevas condiciones nos hacen reflexionar acerca de que será o es la soberanía en estos momentos para México, ya que el Proyecto para el Desarrollo integral del istmo se encuentra íntimamente involucrado siendo una consecuencia de la actual era globalizadora.

La defensa de la soberanía para México siempre ha revestido diferentes formas y modalidades: en el siglo XIX estuvo evocada principalmente a la preservación e la integridad territorial del país; en la actualidad el resguardo de la soberanía encara aspectos sumamente variados.

Así mismo, los efectos de la globalización han comenzado a mostrar sus efectos negativos que acaban con el supuesto desarrollo del bienestar social impulsado por él , ya que la globalización a fortalecido añejas pretensiones tendientes a disminuir el carácter absoluto de la soberanía con el fin de extender la capacidad de acción del estado mas allá de los límites de su jurisdicción nacional. La mayor importancia concedida por la comunidad internacional a la economía y redes de mercado, a la solución de problemas mundiales y la preservación del medio ambiente han generado en algunos países a favorecer el derecho de injerencia en asuntos internos de estado siendo esta una flagrante violación a la soberanía de las naciones y poniendo en alerta a las naciones menos desarrolladas como México, que siempre han sido presa de los intereses e intervenciones de países poderosos.

Es ahí donde nosotros analizamos la existencia y la importancia de nuestra soberanía en el marco del Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec para la apertura en el corredor istmico, ubicado en una zona de vital importancia debido a la ubicación geográfica y la existencia de los mantos petrolíferos más importantes del país (aproximadamente el 80% de la producción nacional), sin olvidar claro esta la historia que tiene la región como objetivo de las potencias para obtenerlo como paso exclusivo de sus mercancías y pasajeros que no solo se limitaban al transito, sino a la posesión de la zona más estrecha de la República uniendo a dos océanos en un recorrido de tan solo 311 Km.

GLOSARIO

GLOSARIO.

ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL (API)

Sociedad mercantil quien, mediante concesión para el uso aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

ALTURA

Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puertos del extranjero.

ARRIBO

Llegada de la embarcación a un puerto para cargar o descargar, o para evitar algún peligro.

CABOTAJE

Cuando solo se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales y marinas nacionales.

CALADO

Distancia vertical medida desde la parte sumergida más baja de un bardo hasta la superficie del agua (línea de flotación). En un puerto es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

CARGA CONTENERIZADA

Carga manejada en contenedores que se intercambian entre los modos de transporte.

CARGA GENERAL FRACCIONADA O SUELTA

Es la carga que se maneja en sacos, cajas, bultos, pacas, piezas, maquinaria, etc.

**CARGA TOTAL POR
PUERTO**

Es la suma de carga en tráfico de altura y cabotaje que se mueve por el puerto.

CONTENEDOR

Caja prismática de sección cuadrada o rectangular, destinada a transportar y almacenar cantidades máximas de todo tipo de productos y embalajes, que encierra y protege los contenidos de pérdida y daños, que puede ser conducido por cualquier medio de transporte, manejado como "unidad de carga" y trasladada sin remanipulación del contenido. Las dimensiones del contenedor con uso más extensivo son 8 x 8 x 20 pies y 8 x 8 x 40 pies

DRAGADO

Operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, lagos, etc.

ESCOLLERA

Una estructura que penetra en el mar abierto y proyectada para evitar el azolvamiento de un canal por los materiales del acarreo litoral, así como dirigir y encauzar una corriente o refluo de marea (vaciente). Las escolleras se construyen en la desembocadura de un río o de un canal de marea para ayudar a profundizar y estabilizar el canal de navegación.

ESPIGON

Es una estructura protectora construida generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el transporte litoral o retardar la erosión de la playa.

GRANEL

Es la carga que se maneja suelta, es decir sin envase o empaque. Se aplica a carga seca como granos agrícolas y productos minerales, y fluidos como petróleo y derivados, azufre, melazas, aceites vegetales, etc.

**INFRAESTRUCTURA
PORTUARIA**

Son las construcciones integradas por las obras de protección (rompeolas, escolleras, espigones, diques),

faros y señales, áreas de fondeo, muelles, patios, accesos ferroviarios, carreteros, fluviales y oleoductos.

INSTALACIONES PORTUARIAS

Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

LANCHAJE

Servicio que se presta con una lancha para conducir a los pasajeros tripulantes, pilotos y autoridades hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas o regresarlos a tierra.

MOVIMIENTO DE EXPORTACIÓN

Es la cantidad de carga que se mueve por un puerto nacional con destino a un puerto del extranjero.

MOVIMIENTO DE IMPORTACION.

Es la cantidad de carga que se mueve por un puerto nacional procedente de un puerto del extranjero.

MUELLE

Obra o construcción formada artificialmente a la orilla del mar, río, lago, etc. Que puede ser utilizada para atracar las embarcaciones para facilitar el embarque y desembarque de mercancías y personas.

OPERADORES

Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos, son responsables de terminales o instalaciones portuarias.

PATIO

Area en tierra dentro del puerto, donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la intemperie bajo cuidado.

PILOTAJE

El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias.

PRESTADORES DE SERVICIOS

Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos proporcionen servicios inherentes a la operación de los puertos.

RECINTO PORTUARIO

La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por la de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

REMOLQUE

Es el servicio portuario que se presta con remolcadores para auxiliar a las embarcaciones en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto.

ROMPEOLAS

Una estructura que protege del oleaje un área de playa, un puerto o un refugio.

TERMINAL

La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

TRAFICO DE ALTURA

Es la cantidad de carga que se mueve por los puertos nacionales con origen o destino en puertos del extranjero.

TRAFICO DE CABOTAJE	También conocido como tráfico costero es el volumen de carga que se mueve entre los puertos del extranjero.
TRAFICO PORTUARIO	Es la cantidad de carga transportada por las embarcaciones y que se mueve a través de un puerto.
TEU	Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies de largo. Siglas del termino en inglés "Twenty Equivalent Unit".
TIPO DE CARGA	Agrupación de las mercancías que se mueven por los puertos conforme a su forma y características físicas.
ZONA DE INFLUENCIA	También conocida como hinterland, es la zona terrestre atrás del puerto en la cual se consumen, producen o transforman los productos que se mueven a través del puerto.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA GENERAL

Acero, Alfredo, et al. *Cultural Junior Salvat*. 12 v. España, Pamplona, 1979.

Amezcuca Cardel, Hector. *Veracruz sociedad, economía, política y cultura*. México, UNAM/Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Humanidades, 1990.

Anuario Estadístico del Estado de Veracruz, Tomo I. Instituto Nacional de Estadística y Geografía - Gobierno del Estado de Oaxaca, México 1999

Anuario Estadístico del Estado de Veracruz, Tomo I. Instituto Nacional de Estadística y Geografía - Gobierno del Estado de Veracruz, México 1999

Atlas de México, Educación Primaria Dirección General de Materiales y Métodos Educativos de la Subsecretaría de Educación Básica y Normal. Secretaría de Educación Pública, México. 1997

Barrios Roberto. *El Istmo de Tehuantepec en la encrucijada de la historia de México*, México, Centro de Estudios Económicos y Sociales, 1987,

Barrios Roberto y López Matus. *El Istmo de Tehuantepec 1821-1855*. México, Cía. General de Ediciones, 1961.

Burgoa, Ignacio. *Derecho Constitucional Mexicano*. México, Porrúa, 1985.

Castañeda, Jorge G. y A. Robert, Jorge. *Límites en la amistad México y Estados Unidos*. México, Planeta, 1989.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Talleres Gráficos de la Cámara de Diputados, 2000.

Cue Canovas, Agustín. *El Tratado Mc.Lane-Ocampo*. México, Nueva América. 1956.

- De la Cueva, Mario. *Estudio Preliminar de la Soberanía de Herman Heller*. México, 1965.
- De la Madrid Hurtado, Miguel. *Estudios de Derecho Constitucional*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.
- Díaz Luis Miguel. *Globalización de las Inversiones Extranjeras. Nuevos aspectos jurídicos*. México, Editorial Themis, México, 1991.
- El papel del Derecho Internacional en América Latina. La soberanía nacional en la era de la integración regional*. México, UNAM. The American Society of International Law. 1997.
- González Ramírez, Manuel. *El codiciado Istmo de Tehuantepec*. México, DDF, 1973. (Metropolitana, 18)
- González Souza. *Soberanía Herida. México - EU, en la hora de la globalización*. México, Nuestro tiempo.
- Hernández Ramírez, Laura. *Comercialización Internacional de los Servicios de México*, México, Mc.Graw-Hill, 1998.
- Larraiza, Manuel. *Vías de comunicación Interoceánicas por el Istmo de Tehuantepec*. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1877.
- Ley de Inversión Extranjera*. México, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 1996.
- Ley de Puertos* . México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1993
- Lira Trinidad, José de Jesús. *Inversión extranjera directa. Maquila de exportación, fuente directa de ingresos y empleo en México*. México, 1999. (Tesis de licenciatura en Comercio. Universidad Tecnológica de México).

- Los puertos mexicanos en cifras 1991-1997*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1998.
- Marquet, Guerrero. *La estructura constitucional del Estado Mexicano*. México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1985.
- Memorias del seminario de la OCDE sobre redes de transporte intermodal y logística*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1998.
- México y la Globalización*. Dabat Alejandro (Coordinador). Cuernavaca, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias UNAM, 1994.
- Moreno, Daniel. *Derecho Constitucional Mexicano*. México, Pax - México, 1988.
- Olivaria y Ferraria. *México a través de los siglos. México Independiente 1821-1855*. México, Cía. General de Ediciones. 1961.
- Ortiz, Federico. *Los puertos Mexicanos*. México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1976.
- Ortiz, Wadymar, Arturo. *Aspectos de la Economía del Istmo de Tehuantepec*. México UNAM.
- Oriyama, Leticia. *Economía contra sociedad: El Istmo de Tehuantepec 1907-1986*. México, Nueva Imagen, 1994.
- Raymond Vernon. *Soberanía en Peligro. La difusión multinacional de las empresas de E. U.* México, Fondo de Cultura Económica, 1973.
- Rozental, Andres. *La política exterior de México en la era de la modernidad*. México, Fondo de Cultura Económica, 1994.
- Problema de Conectividad en el Puerto de Salina Cruz, Oax.* Queretaro, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1997.

Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Coatzacoalcos. Veracruz, Administración portuaria Integral de Coatzacoalcos, 1973.

Puertos Mexicanos. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1973

HEMEROGRAFÍA

Alcantara Leticia "Prefieren empresas extranjeras en el proyecto transísmico" *Noticias de Oaxaca*, Oaxaca, 22 agosto 1996.

Arellano Melchor. "México 44 del Mundo por el tamaño de su flota" *El Financiero*. México, 21 octubre 1996.

"Programa de fomento a la marina mercante". *El Financiero*. México, 21 octubre 1996.

"Avances en los puertos durante la presente administración" en *Boletín Portuario*. México, No. 5, Abril - Junio 1998.

Castillo García Gustavo. "Promueven 64 proyectos para el Istmo" *La Jornada*. México, 3 enero 1997.

Coatzacoalcos. Veracruz, Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, 1999.

"Día de la Marina, el Sector Marítimo Portuario de respuesta inmediata al creciente dinamismo del comercio exterior mexicano: EZPL" en *Boletín Portuario*. México, No. 5, Abril - Junio 1998.

García Huerta, Ruben. "Paso comercial alterno al canal de Panamá". *El Nacional*, 1 junio 1997.

Hernández Jaime. "La ruta de la privatización" *El Financiero*. México, 28 enero 1999.

Labra Armando. "Mitos, metas, retos" *Excelsior*. México, 25 septiembre, 1996.

Marín Nidia. "El Istmo, región nacional de Conquista y zona estratégica sujeta a los prejuicios y ficticios" *Excelsior*. México, 17 octubre 1996.

Reina Leticia "El Istmo de Tehuantepec una historia desempolvada. *El Financiero*, México, 5 agosto 1996.

Ríos Narvarte, Humberto. "El megaproyecto de Tehuantepec: los que están a favor y en contra coinciden en que se necesita más información". *Proceso*. México, No. 1123, 1998.

Rodríguez Leticia. "El gobierno debe abandonar la producción y fungir sólo como regulador: IP" *El Financiero*. México, 26 enero 1999.

"Sistemas integrados de transporte en América latina y el Caribe: iniciativas convergentes" en *Boletín de la Secretaría de la comisión económica para América Latina y el Caribe*. México, XXII, No. 143. Mayo - junio, 1998.

"The Harbor of Salina Cruz" *Fishing*, Oaxaca, 1998.

Toledo Alejandro, "El Istmo de Tehuantepec ¿Del paraíso terrenal al infierno petrolero?" *La Jornada Ecológica* No. 52, México, 26 noviembre 1996.

Zuñiga, Juan Antonio, "Abren el Istmo al capital extranjero" *La Jornada*, México., 22 julio 1996.

DOCUMENTOS

Base de Datos para las inversiones en el Istmo de Tehuantepec. Octavio Luis Pineda, síntesis ejecutiva . Gobierno del Estado de Veracruz, 1997.

Andrés Barreda Marín "Istmo de Tehuantepec espejo de México" Ponencia del Foro el Istmo es nuestro 1998, celebrado en la Cámara de Diputados, México.

Cruz Valdés Hugo. Gestión Portuaria en México. Trabajo posterior a la III Reunión Extraordinaria del Comité Portuario de la OEA 7-9 de julio 1998. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.

Concesión de la Administradora Portuaria de Coatzacoalcos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes México, 1994.

Estudio geográfico de Salina Cruz, Oaxaca. Dirección General de Oceanografía y Señalamiento Marítimo, Secretaría de Marina, México, 1974.

García Aguirre, Miguel Angel. *Ecología y Comunidades indígenas en México.* Maderas del Pueblo de Sureste, Oaxaca, 1998.

Istmo de Tehuantepec, Corredor Transitsmico. Reporte enero 1997, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1978.

Los puertos mexicanos: inversión hacia el futuro. Proceso de reestructuración y privatización. Dirección General de Administraciones Portuarias Integrales, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México.

Ochoa, Felipe y Asociados. *Consultoría Maestra para el Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec.* Resumen Ejecutivo, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México. 1996.

Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec. Resumen Ejecutivo. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1996.

Programa de Impulso al Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Fracción parlamentaria del PRD, México, 1998.

Proyecto Alfa - Omega. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1978.

Proyecto de Desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec. Presentación ejecutiva. Gobierno del Estado de Veracruz, 1997.

Salina Cruz Port. Investment Opportunities. Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, México 1998.

DIRECCIONES DE INTERNET.

INFOPORT. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

www.infoport.com.mx

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.

www.inegi.gob.mx

SECRETARIA PERMANENTE DEL SELA. OFICINA DE DIFUSION.

www.sela.oea.com