



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

EL ORDEN LOCAL Y EL ORDEN GLOBAL:
EL CASO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

TESIS



PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN GEOGRAFÍA
P R E S E N T A
A M I L C A R R U B Í N R O B L E S

DIRECTORA DE TESIS:
DRA. GEORGINA CALDERÓN ARAGÓN



MÉXICO, D.F.

MAYO, 2005

M344116



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

Pa' mi Agüe, Micaela Escobar M. †,
Gracias por todo, te amo.
Nos veremos pronto.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco profundamente a mi madre y a mi padre por todo su cariño, esfuerzo, confianza, tolerancia y apoyo que me han brindado toda la vida, a ambos les externo mi gratitud por tantos años que han estado conmigo y quiero decirles que ahora los entiendo mejor. A mis hermanos, Leopoldo y Edgar por estar conmigo, por su amistad, cercanía y respaldo, gracias.

Quiero agradecer a mi esposa Dulce por su paciencia, su amor incondicional, ayuda, compañía y por dar luz a mi vida, que ahora se hace eterna gracias a la hija que me ha dado, y que se ha convertido en gran esperanza y motivo, tanto para realizar este trabajo como, para existir, te amo Aranza.

A mi Alma Mater, por ser un centro donde diversas ideas confluyen, coexisten y se intercambian y ser un espacio incluyente, y espero que esas características de universalidad, que la hacen ser LA UNIVERSIDAD continúen por mucho tiempo. A mis compañeros por ayudarme, junto con este recinto, a reconocer las múltiples formas de pensar, de construir valores e ideas, y que en esos tiempos de anarquía me ayudaron a cuestionar el mundo y saber que existen cosas más allá de lo que notamos a simple vista, y todo ello transformo mi ser, porque después de esos días de incertidumbre que pasamos juntos no volví a ser el mismo.

Quiero agradecer a la Dra. Georgina Calderón Aragón por su trabajo de asesoría, sus comentarios, por ayudarme a construir mi conocimiento y cuestionar las ideas establecidas, fundamental para llevar a cabo esta tesis; También agradezco el tiempo que dedicó, sus observaciones, confianza y amistad al Dr. José Gasca Zamora, quien me dio el impulso para formular el proyecto inicial y por su ayuda para realizar distintos trabajos; A la Dra. Verónica Ibarra por sus clases y discusiones que fortalecieron mis ideas, además de estar siempre atenta a las inquietudes de sus estudiantes. A la Dra. Lilibian López Levi por sus enseñanzas, comentarios y tiempo dedicados a este trabajo; al Dr. Boris Berenzon Gorn por sus observaciones y por tomarse el tiempo para revisar esta tesis.

Reconozco, especialmente, las facilidades ofrecidas por PROBETEL y que su personal me brindaron en el transcurso de esta investigación.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	1
INTRODUCCIÓN	2
ESPACIO Y GEOGRAFÍA.	
La geografía raya el alba.	9
El establecimiento de la geografía.	12
La región y la geografía.	13
La "nueva geografía".	15
En busca de alternativas.	20
GEOGRAFÍA Y GLOBALIZACIÓN.	
El espacio geográfico, un espacio social.	35
El nuevo escenario del espacio: neoliberalismo y globalización.	39
La globalización del espacio.	47
EL ORDEN GLOBAL Y EL ORDEN LOCAL.	
Réquiem por un istmo.	55
El istmo y sus recursos.	68
Infraestructura y el megaproyecto.	87
Los invisibles: el orden local.	115
EPÍLOGO	124
BIBLIOGRAFÍA	132

INTRODUCCIÓN

PLANTEAMIENTO

El Istmo de Tehuantepec tiene una tradición como zona estratégica geopolítica pero durante el Porfiriato se consolida tal situación, específicamente en el año de 1907 cuando se inaugura el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (FNT), proyecto que rindió frutos como paso interoceánico de mercancías, situación que duro poco tiempo, ya que el capital en busca de mejores condiciones para su reproducción y gracias al avance técnico construyó el canal de Panamá, con lo que el istmo perdió su importancia frente al canal, esto refleja cómo el capital provoca la guerra entre lugares, dejando regiones abandonadas y relegadas para trasladarse a regiones con mejores condiciones para obtener mayores ganancias. Después se volvió a mirar hacia este lugar como corredor interoceánico, pero los proyectos planeados no se han realizado, como resultado de la confrontación entre dos proyectos; uno que responde al *orden global* con sus técnicas duras e inflexibles, las cuales son representativas de sistemas hegemónicos que tratan de instalarse en un lugar, desalojando a los sistemas autónomos flexibles o tratan de incluirlos en su lógica; esta dureza de la técnica es tanto de los instrumentos como del método de utilización, también movilizan medios considerables y utilizan especialistas, en resumen, responden a la demanda del poder, y otro de *orden local* con técnicas blandas y flexibles, las cuales son combinación de la imaginación de las masas, al inventar objetos, y el saber hacer. En este lugar existe una población predominantemente indígena que es representativa de estas técnicas blandas. Es importante analizar los dos proyectos que se dan en este lugar para poder entender la forma en que la población produce un espacio, y así tratar de realizar propuestas alternativas a las impuestas por el poder.

Se deben verificar cómo se modifican algunos puntos clave, como la socialización de la naturaleza, el impacto del desarrollo industrial, el impacto de las áreas portuarias y de transporte y los esquemas alternativos propuestos por los actores locales. Esto con la ayuda de trabajo de campo y la realización de encuestas y entrevistas para que me auxilien en la investigación.

HIPÓTESIS

En este contexto proponemos que los proyectos para el Istmo de Tehuantepec no se han podido llevar a cabo por las cúpulas del poder, ya que, en la región predomina una cultura de masas, que obedece al *orden local* con su cosmovisión y lazos de solidaridad comunal, no se trata de no querer los proyectos sólo por capricho, sino que estas personas quieren que estos proyectos, que se llevan a cabo de manera unilateral, los incluyan como comunidad y parte del Istmo, dado que cualquier transformación espacial de la región les compete, pues les afecta.

MARCO TEÓRICO

Donde casi se juntan el Océano Atlántico y el Pacífico, en el Sureste Mexicano se encuentran el Istmo de Tehuantepec. En lengua Tarasca Tehuantepec es llamado también Guissi, esta fue durante muchos años la ciudad más importante. El Istmo de Tehuantepec se encuentran grandes recursos como yacimientos minerales y petroleros, grandes extensiones de bosques, y gran cantidad de cuerpos de agua potable.

Desde hace miles de años esta zona se caracteriza por ser un importante paso de personas y productos, este lugar era codiciado por ser vía obligada para llegar a tierras Mayas, los Aztecas exigían paso franco para sus mercancías, de esta manera, los Zapotecas tuvieron siempre la precaución de cuidar sus fronteras. Aquí también se localizó la cultura Olmeca, además destaca un sitio llamado Guiengola, cerca de la ciudad de Tehuantepec, ahí se ha identificado influencia de la cultura Quiché. Actualmente el Istmo es habitado por pueblos Indígenas: Chinantecos, Chontales, Huaves, Mixes, Mixtecos, Nahuas, Popolucas, Tzotziles, Zapotecos y Zoques (Beas, 2000). Los Mixes, Popolucas y Zoques son los pueblos más antiguos de la zona. Los Huaves y Chontales arribaron al Istmo hace aproximadamente 600 años provenientes de Centroamérica. De Zaachila, en los valles centrales, llegaron los Zapotecos hace 550 años. Los Mixtecos, Chinantecos y Tzotziles llegaron hace 30 años desplazados por la construcción de grandes presas, que se construyeron en los lugares que por generaciones habitaran (Toledo, 1995). Como podemos ver existe una importante población Indígena (principalmente Zapotecos y Mixes) de la cual el 75% de esta población realiza actividades de ganadería y agricultura. En los últimos años gran cantidad de Indígenas han emigrado, ya que el sector agropecuario sufre una crisis severa.

Además de la importancia social del Istmo, se puede reconocer que siempre ha sido apreciado como ruta comercial, por esta razón la nación Mexicana peleó grandes guerras contra Mixes y Zapotecos. Hernán Cortes en su cuarta carta de relación le escribió al Rey informándole de la gran utilidad del Istmo para la comunicación entre dos océanos. Pedro de Burgoa, en el siglo XIX, pensó en un corredor entre el Océano Pacífico y Atlántico. En 1848, Estados Unidos pretendió, además de quedarse con casi la mitad del territorio mexicano, tomar el Istmo para el paso de mercancías entre sus dos costas estando a cargo durante algún tiempo de esto la empresa *Louisianesa*. En 1859, Juárez firmó los tratados de MacLane-Ocampo, donde pide el apoyo de Estados Unidos en contra de Inglaterra y Francia a cambio de ceder a perpetuidad el tránsito por el Istmo de Tehuantepec, este tratado no se llevó a cabo por el rechazo que encontró en el senado de los Estados Unidos. Después el Gobierno mexicano aceptó diferentes proyectos y dio varias concesiones a los Estadounidenses, pero siempre anteponiendo la conservación de la soberanía del territorio, fundamental para la sobrevivencia de la nación. (Reina, 1994)

La carretera transístmica ya estaba construida cuando inició el régimen de Porfirio Díaz, este impulsó el primer megaproyecto en el Istmo en 1883 cuando

decreta una ley agraria, la cual despoja a comunidades Indígenas millones de hectáreas, de las cuales se apoderan políticos y empresarios norteamericanos, desplazando a Nahuas, Mixes, Popolucas y Zoques. Díaz se asocia con la empresa Pearson and Son Limited, de capital inglés, para la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (FNT) que fue inaugurado en 1907 con una longitud de 310 Km. uniendo a los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, el cual funcionó de manera aceptable (para los intereses norteamericanos) como puente comercial entre Hawai y San Francisco hacia Nueva York, el paso comercial fue desplomándose a partir de 1914 debido a la inauguración del canal de Panamá, además de las repercusiones que la Revolución Mexicana tuvo en la zona. A pesar de que el ferrocarril se convirtiera en un elefante blanco, los Estados Unidos manifiestan un interés por obtener concesiones en el Istmo: al término de la segunda guerra mundial y en estos tiempos, al final del siglo XX, ya que expiró la concesión que tenía del canal de Panamá. Todos sabemos que al pueblo Panameño el canal no le dejó nada, así que, debemos pensar a quien realmente le servirá el Megaproyecto del Istmo de Tehuantepec.

Bajo el gobierno de Echeverría se impulsa un programa de desarrollo, se explota más reservas petroleras se crean complejos petroquímicos, diversas empresas, se arrasan 300 mil hectáreas de selva y se abren carreteras sin ninguna consideración de tipo social, además, se propone un ferrocarril eléctrico interoceánico, proyecto que es rechazado. Con López Portillo se crea el programa *Alfa-Omega*, el cual no se realiza. Con Miguel de la Madrid se realiza un ajuste estructural impulsado por organismos internacionales, y cientos de empresas son privatizadas. Durante el gobierno de Salinas de Gortari las bases legales para la privatización de bosques, recursos mineros y tierras son sentadas, además, se firma el Tratado de Libre Comercio para América del Norte, sin considerar las asimetrías económicas entre los tres países (UCIZONI, 1999), en el sexenio de Zedillo se sientan las bases para el desarrollo de corredores industriales articulados a la economía de los Estados Unidos y se impulsa el Programa Integral para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PIDIT), la actual administración Fox ha continuado esta tarea con su propuesta del Plan Puebla Panamá (PPP) que trata de incrustar en esa lógica no sólo a México sino también a toda Centroamérica, para posiblemente seguir hasta Suramérica con la propuesta del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA). El megaproyecto del Istmo de Tehuantepec es, más que un programa de desarrollo, un asunto de geopolítica que debe analizarse a fondo.

El diseño de este megaproyecto no toma en cuenta que existen pueblos Indígenas quienes son especialistas en resistir las verticalidades que les son impuestas, como ejemplos podemos citar solo algunos: En 1660 hubo una de las revueltas indígenas más importantes en la historia colonial, denomina la rebelión de Tehuantepec; los Nahuas y Popolucas se levantaron en armas en Acayucan en 1906, tenía como objetivo recuperar tierras de las cuales fueron despojados por el gobierno en la realización del megaproyecto de Díaz; en 1958 trabajadores del ferrocarril transístmico hicieron una movilización social para sanear su sindicato, que estaba en manos de líderes corruptos, y mejorar sus condiciones salariales y

de trabajo (De la Cruz, 1983); en los años setenta se intensifica la organización y lucha de los pueblos indígenas, surgen así la Coalición Obrero, Campesina y Estudiantil del Istmo (COCEI), posteriormente en la Sierra Mixe-Zapoteca nace la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (UCIZONI), entre muchas otras; también en esta zona se localiza el primer municipio donde la oposición ganó por primera vez, Juchitán. (Toledo, 1995) Recientemente estas organizaciones preocupadas por la situación que se vive en la zona han presentado "Las propuestas alternativas para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec", en las cuales proponen que se les reconozca sus usos y costumbres, y que se les integre de verdad en el desarrollo del Istmo, además de que sean consultados y se consensen las acciones que se lleven a cabo en la zona, y su trabajo no reduce a esto, también realizan foros de discusión con diversos grupos alrededor del mundo, proyectos alternativos, han levantado movimientos y han construido organizaciones sociales además de organizarse en la Asociación Mexicana por la Autodeterminación de los Pueblos (AMAP). Esto refleja la gran tradición de lucha social de la región.

Sin embargo, el Istmo de Tehuantepec no es un lugar *per se*, aislado, sino que está articulado con todos los demás espacios a una economía global, y debemos tener en cuenta que en la actualidad nos encontramos en una fase más de la evolución del capitalismo, llamada *globalización*, esta etapa presenta características, como lo es la presencia de una esfera financiera, que es la base actualmente para la reproducción del capital, esta esfera ha sido posible gracias a tres aspectos que Santos (2000) ha llamado unicidad de la técnica, que es un sistema de objetos técnicos cuya intencionalidad es la información, este sistema hace posible, por su impresionante velocidad de transmisión de información, otro aspecto que es la unicidad del tiempo el cual tiene como rasgo fundamental el posibilitar el conocimiento instantáneo de acontecimientos lejanos y así percibir su simultaneidad, estos dos permiten al capital circular por muchos lugares del planeta, así como también estar en movimiento las 24 horas del día todos los días, ayudando cada vez mas a generar la plusvalía que es el ultimo aspecto al que Santos denomina como el motor único.

Para lograr esto, la llamada *globalización* es auxiliada por políticas que promueven la liberalización, desregulación, privatización, es decir, la apertura económica que trae consigo un aparente debilitamiento del estado-nación, además, gracias a todo esto el capital se consolida en empresas-red, las cuales logran traspasar sus fronteras (Arroyo, 1998). Esta expansión del capitalismo como ya mencioné es sólo una fase de su evolución, ya que, como señala Harvey (1982) el capitalismo a través de sus diferentes etapas busca su expansión geográfica en busca del plusvalor y de nuevos mercados una vez que se satura el propio, y para salir de esta crisis devalúa lugares al transferir los capitales a otros que le dejarán mayores tasas de ganancias, así se da el desarrollo geográfico poco uniforme (la fase imperialista del capitalismo es un buen ejemplo), en este contexto debemos analizar el discurso que actualmente el poder maneja y donde pregona lo que llama "Desarrollo regional", ya que como hemos visto en el sistema capitalista este "desarrollo" sólo es posible confrontando lugares, unos se

Integrarán y otros, que no ofrezcan buenas condiciones para la generación de plusvalía, quedan simplemente marginados y relegados. Esto es lo que este mismo autor domina la guerra entre lugares.

Así es como la globalización crea, transforma y destruye espacios (espacio visto como una construcción social) en pro de la acumulación, es importante hacer notar que la globalización se nos muestra como algo dado por el discurso del poder y es necesario que como seres sociales participemos en este proceso, dado que "los lugares nos fueron entregados por generaciones pasadas, fueron contruidos mediante luchas sociales (...) y una mejor apreciación de este proceso tiene mucho que enseñarnos a cerca de como construir lugares alternativos (...) liberar los lugares es parte inevitable de cualquier política progresista". (Harvey, D. 1996)

La población del Istmo se ha caracterizado por estar comunicada, comunicación entendida como una negociación social que implica lazos sociales, también ha tenido una cosmovisión de colectividad y cualquier acontecimiento en su espacio debe responder al beneficio de la comunidad y no solamente para los intereses de un particular, es así como la población de este lugar no concuerda con los intereses del exterior, que sólo busca la acumulación, y no entran en la lógica de la *cultura de masas*, sino, al contrario tienen una *cultura popular*, además de tener una tradición histórica de resistencia, desde que el imperio azteca trató de subyugarlos, hasta nuestros días. Es por esto que debemos preguntarnos si esta es la razón por la cual el orden global no se ha impuesto sobre el orden local, o si existe otra razón.

De acuerdo con lo anterior el objetivo principal de esta tesis es reconocer que existen dos proyectos que se confrontan con intereses muy distintos, y es por esto importante conocer la racionalidad a la que obedecen cada uno de estos proyectos, para así lograr una propuesta que pueda salvar las diferencias entre los dos proyectos, y así, el tan mencionado desarrollo del Istmo de Tehuantepec se convierta en una realidad, y podamos empezar a construir "Un mundo donde todos quepamos".

OBJETIVOS

- Analizar la construcción del espacio en el Istmo de Tehuantepec, desde una perspectiva marxista, apoyado en el materialismo histórico geográfico propuesto por David Harvey (1982)
- Examinar las razones socioculturales y económicas por las cuales los proyectos para el Istmo de Tehuantepec no se han concretado.
- Reconocer las racionalidades que obedecen a un orden global y un orden local en el Istmo de Tehuantepec.

JUSTIFICACIÓN

En este marco de la globalización, proponemos el estudio espacial del Istmo de Tehuantepec, para el cual es necesario tener una visión del espacio socialmente construido y que se realiza a través del tiempo (espacio y tiempo son uno). Es importante analizar esta situación con esta perspectiva, ya que no existen estudios en este lugar con una visión de espacio. La gran mayoría de los estudios geográficos realizados en el Istmo de Tehuantepec tienen un enfoque monográfico o sintético, que se quedan sólo en la descripción o en la realización de mapas.

En este contexto consideramos que se debe trabajar este problema desde la perspectiva de la Geografía Radical, ya que como Mattson (1978) señala, ésta tiene un enfoque donde se puede analizar situaciones como un todo, como un proceso, y no como un hecho o fenómeno, es decir, tomar en cuenta que a través del tiempo el espacio se va transformando, ya que este es un indisoluble de formas-contenido (Santos 2000), formas son los objetos con los que se construye el paisaje (la morfología del espacio), que es parte del espacio y contenido son las acciones que ejerce la sociedad para que el espacio esté siempre en proceso y cambiando. No podemos olvidar que el espacio es también un lugar donde se desarrollan estrategias de poder y es fundamental para el entendimiento de este (Claval, 1978). Por ello, se estudiarán las configuraciones espaciales en este lugar y tendremos una visión que tome al Istmo no como una región física, que en su definición tradicional nos refiere a la parte más angosta de un continente, por el contrario trabajaré el Istmo de acuerdo a su función con la división territorial de trabajo, como por ejemplo su importancia en cuestión de tiempo (importante para el capital), para el traslado de mercancías y personas, es así como el Istmo adquiere una función social y se le puede reconocer como espacio. Debemos considerar también que no existe impedimento para "que existan regiones dentro de otra región o lugares dentro de una región, en realidad esto no es importante dado que la distinción entre lugar y región no es relevante pues no estamos trabajando con una concepción jerárquica y geométrica, sino con la regla de la unidad y continuidad histórica, así los lugares pueden ser regiones y viceversa". (Santos, 2000)

METODOLOGÍA

Para la realización de este trabajo me apoyaré en el método dialéctico, ya que nos permite una comprensión clara, de la visión de los actores que viven en esta región, además de darnos a conocer los objetivos que tienen las diferentes empresas que se encuentran en ese espacio. También ocuparé indicadores sociodemográficos, así como una serie de descriptores de la comunidad referentes a hechos, situaciones y comportamientos de las personas ante las instituciones y empresas que se localizan en el istmo. Realizaré entrevistas que se aplicarán en puntos seleccionados debido a su repercusión espacial, como las Áreas de Puertos Integrales (API) Salina Cruz y Coatzacoalcos, empresas de transformación de productos petroleros, empresas maquiladoras,... así como, diversas organizaciones civiles como: Unión de Campesinos Indígenas de la Zona

Norte del Istmo de Tehuantepec (UCIZONI), Unión de Campesinos Indígenas de la Región del Istmo (UCIRI), entre otras.

Además, utilizaré bases de datos estadísticas de diferentes instituciones, para corroborar datos socioeconómicos, también se realizarán encuestas que nos ayudarán para contar con datos numéricos que facilitan las comparaciones estadísticas en la investigación. Obviamente no faltará la investigación bibliográfica y hemerográfica.

En el primer capítulo se describe brevemente los diferentes períodos por los cuales la geografía ha pasado, desde su institucionalización como ciencia hasta nuestros días, explicando los diversos conceptos utilizados y las diferentes corrientes de pensamiento. En el segundo capítulo se hace un análisis sobre el contexto político – económico mundial, desde una perspectiva espacio – temporal. Finalmente, en el tercer y último capítulo se analiza el caso del istmo de Tehuantepec desde una perspectiva del materialismo – histórico – geográfico propuesta por David Harvey (1982), además de reconocerse las dos lógicas existentes en el lugar, un orden local y un orden global.

1. ESPACIO Y GEOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN.

Durante mucho tiempo la geografía se ha considerado como ciencia síntesis que engloba tanto lo humano como lo físico, no obstante, parece que muchos geógrafos(as) están de acuerdo en que el campo de estudio de la geografía es: El espacio.

¿Pero qué significa este concepto?, ¿Cómo ha cambiado, o no lo ha hecho?, ¿Su uso es indiferente en el ámbito geográfico o existe preocupación y cuidado en su uso y estudio?

Para aclarar estos puntos, debemos indagar en la historia de la geografía y ver los cambios que se han producido tanto en la disciplina como en el concepto mismo.

1.1 LA GEOGRAFÍA RAYA EL ALBA.

Los estudios de tipo topográfico, cartográfico y cosmográfico son parte del conocimiento general o de otras ciencias. La geografía estuvo siempre combinada (o confundida) con ese tipo de conocimientos. Desde la época de los griegos estos conocimientos estaban englobados sin tener, relativamente, grandes diferencias entre sí.

Unwin (1995) nos dice que es Varenius quien hace los primeros intentos por delimitar de forma oficial la geografía, separa la cosmografía de la geografía en su obra *Geografía General*, en 1650, Varenius trata de relacionar la geografía con los avances científicos de su época, conocimientos de una ciencia racionalista influida por textos de Galileo, Bacon, Descartes, entre otros.

Varenius parte de la idea de que la geografía es una ciencia que se ocupa exclusivamente de la tierra, dejando así a la astronomía de lado, además de dividirla en dos partes, "una geografía general que estudia la tierra en su conjunto y la geografía especial que estudia regiones concretas, localización, división, límites,..." (Brown, 1985). Así mismo divide la geografía especial en dos partes; la corografía (descripción de lugares de tamaño medio) y la topografía (descripción de lugares de tamaño más pequeño); y la general en tres partes, la parte absoluta que se ocupa del cuerpo de la tierra y sus componentes; la relativa que estudia las consecuencias de los fenómenos celestes; y la comparativa que explica las propiedades que surgen de la comparación de dos puntos diferentes de la tierra. Además, la geografía especial se ocupa de tres aspectos de las regiones: el

terrestre, el celeste y el humano. "Varenio alió la geografía general con los métodos científicos clásicos y de la geografía especial sugirió que todo se explica sin necesidad de demostración, reconocía el problema al tratar de incorporar consideraciones humanas en la geografía, que definida como ciencia matemática" (Vila, 1983).

Esta tensión se produce porque Varenio trataba de convertir a la geografía en una ciencia matemática, reconociendo paralelamente que la inclusión de descripciones de las personas y regiones significaba la introducción de la experiencia empírica. Unwin (1995) considera que Varenio justificaba la disciplina por tres aspectos: La dignidad, el placer y la utilidad, y que los intereses teóricos de Varenio quedaron relegados ante la atención hacia las ciencias empíricas como resultado de las grandes exploraciones.

UN EMPUJÓN TEÓRICO.

En la segunda mitad del siglo XVII y principios del siglo XVIII existió un proceso intelectual que buscaba la identificación de los elementos que formaban la base del conocimiento, esta cuestión se salva con la división de dos grandes campos: Los racionalistas, seguidores de Descartes, Spinoza y Leibniz, para quienes la clave del conocimiento estaba en la reflexión racional y en toda investigación empírica subyacían principios metafísicos. Por otra parte aquellos que, como Locke, Berkeley y Hume, abogaban por el empirismo y confinaban la comprensión a los límites de la experiencia humana (Russell, 1973), durante este proceso intelectual la geografía se mantuvo rezagada y la literatura geográfica se limitó a los viajes de exploración y la descripción de los mismos.

En Alemania la geografía obtuvo un gran impulso teórico y práctico, Kant padre del idealismo alemán, más conocido por sus tres críticas "donde muestra que la opción entre empirismo y racionalismo es irreal, ya que las dos filosofías estaban equivocadas por igual y la única metafísica concebible que podía encomendarse a un ser racional debía ser tanto empírica como racionalista" (Scruton, 1983).

Kant en su Geografía Física sostiene que hay tres formas de contemplar a la tierra: Una matemática, interesada en su forma; la doctrina política, que se ocupa de la población y los tipos de gobierno; y la geografía física, que consideraba las condiciones naturales de la tierra y lo que esta contiene. Esta clasificación causó problemas relacionados con el modo en que debía tratarse el aspecto humano, pues Kant lo incluía tanto en la geografía física como en la doctrina política. Intentó resolver esta dificultad diciendo que la geografía física estudiaba el mundo tal como lo percibían los sentidos externos, por oposición a la antropología, que se ocupaba de la experiencia consciente que proporcionaban los sentidos internos. Kant parecía considerar a la geografía como parte de la historia, donde la primera es la descripción en términos de espacio y la segunda la descripción en términos de tiempo. Añade que la geografía es la base de la historia porque los

acontecimientos deben hacer referencia a algo. Kant dividía la geografía en cinco partes, además de la física:

1. G. Matemática: Estudia tamaño forma y movimiento de la tierra.
2. G. Moral: explica las diversas costumbres y características de la gente de las diferentes regiones.
3. G. Política: contempla la organización política de un estado dependiendo de su geografía física.
4. G. Comercial: Se ocupa de los intercambios comerciales y establece vínculos entre las áreas excedentarias y deficitarias.
5. G. Teológica: Estudia las transformaciones teológicas debido a las diferencias del terreno (Unwin, 1995).

Esta clasificación sugiere que Kant consideraba que las expresiones de la actividad humana en la tierra dependían estrechamente de su geografía física.

Kant afirmaba que los hechos de la geografía y la historia son *a posteriori* y empíricos, derivados del sentido de la percepción y de la experiencia, mientras que las matemáticas eran *a priori* y racionales. Para el autor el espacio y el tiempo son formas de intuición y no conceptos, son aspectos subjetivos de nuestra percepción (Kant, 1970)

Para comprender el espacio de Kant es necesario saber cómo concibe la percepción. Russell (1973) nos dice que para Kant todas nuestras sensaciones tienen causas o noumenos, y es imposible conocer una causa, todo lo que podemos hacer es percibir un fenómeno, a través de una síntesis de concepto y experiencia. "Lo que aparece ante nosotros en la percepción, lo que Kant denomina fenómeno, está compuesto de dos elementos: El debido al objeto, que denomina sensación y el procedente de nuestra propia subjetividad, que denomina forma del fenómeno que, según afirma, causa la multiplicidad que necesitara ser ordenada en determinadas relaciones". La forma del fenómeno es un *a priori*, así la forma de los sentidos externos es el espacio y de los sentidos internos es el tiempo.

Los argumentos metafísicos de Kant relacionados con el espacio, según Unwin (1995) se presentan en cuatro puntos:

1. Dice que el espacio es para referir sensaciones a algo externo y, por ello, no es un concepto empírico extraído de la experiencia externa.
2. Dice Kant que no podemos imaginar un mundo sin espacio, aunque si un espacio donde no existiese nada. Así el espacio es un *a priori*.

3. Consideraba que sólo existía un espacio y, por ello, este no era un concepto general de las relaciones entre las cosas.
4. Pensaba en un espacio de magnitud infinita, que contenía todas las partes.

De este modo para Kant el espacio era una intuición y no un concepto, en su *Crítica de la razón pura* Kant (1972) dice que la historia plantea la forma del yo interno y la geografía domina los sentidos externos. Lamentablemente los grandes avances teóricos-filosóficos de Kant fueron retomados por los geógrafos, pero de forma equivocada.

1.2 EL ESTABLECIMIENTO DE LA GEOGRAFÍA.

Humboldt y Ritter son considerados fundadores de la geografía moderna. Humboldt realizó aportaciones a la geografía como observador y comparador empírico que pretendía comprender un mundo donde las personas se contemplasen como parte de la naturaleza, su método era inductivo, entró en contacto con escritores y filósofos destacados en el desarrollo y difusión de la filosofía de Kant; como Goethe, Schiller, Fichte, Schelling,... Humboldt encontró inspiración en la obra de J. G. Von Herder, que subraya la necesidad de compilar y analizar datos acerca de las diferentes partes del mundo con vistas a comprender mejor la tierra como hogar de la raza humana (Holt-Jensen, 1992).

El periodo en el que Humboldt desarrolla las ideas de su cosmos fue de los más inspiradores en el pensamiento científico; nació el positivismo de Comte, el idealismo de Hegel, la crítica a la economía política de Marx.

El método de Humboldt consistía en recoger datos, agruparlos, realizar generalizaciones y, posteriormente, confeccionar una visión completa del mundo. Por otro lado como señala Brown (1985) Ritter publicó su obra *Erkunde*, en diecinueve partes, estos se centraban en Asia y África abarcando tres grandes temáticas:

1. La tópica (formas establecidas de los continentes)
2. La formal (características variables de los continentes)
3. La material (distribuciones localizadas de aspectos concretos de la naturaleza)

Las unidades principales utilizadas en el análisis eran los continentes, que se subdividían en vastas regiones físicas de unidades más pequeñas, por eso Ritter ha sido considerado como el padre de la geografía regional.

La diferencia entre ambos autores estriba en su consideración del lugar que ocupa el ser humano en el mundo natural. Para Humboldt, las personas formaban parte de la naturaleza, mientras, el acento teológico de Ritter consideraba que la tierra la había diseñado dios para beneficio de la humanidad.

LA GEOGRAFÍA INSTITUCIONALIZADA.

Tanto las sociedades geográficas como las universidades desempeñaron un papel fundamental en modelar la estructura institucional de la geografía y la función de los geógrafos(as) en la sociedad: la geografía era la disciplina de la exploración y los geógrafos(as) servían con frecuencia al imperialismo.

Uno de los destacados geógrafos de esta época fue F. Ratzel, que proporcionó una plataforma de apoyo a la política expansionista alemana. A través de su concepto de *lebensraum* o área geográfica en la que desarrollan los organismos vivos, Ratzel creía que los estados tenían una tendencia natural, a no ser que sus vecinos los limitaran a costa de la fuerza, esto se convirtió en una base firme para la expansión de los intereses alemanes en Europa. Este hecho produjo un aumento espectacular en la enseñanza (Unwin, 1995).

A pesar de que toda la geografía se vinculaba a los objetivos y empresas del poder capitalista, existía una "geografía crítica subterránea construida sobre las mismas tradiciones tempranas de la disciplina" (Ibíd), pero expresada en prácticas radicalmente diferentes, me refiero a la geografía anarquista, surgida de las ideas de los movimientos sociales francés y ruso. Los más destacados en esta corriente fueron Elisée Reclus y Pyotr Kropotkin. Este último defiende, como Humboldt, la síntesis y las ideas holísticas (Gómez, 1982).

1.3 LA REGIÓN Y LA GEOGRAFÍA.

Hacia principios del siglo XX la geografía se identifica firmemente con los conceptos de determinismo y la región. Además, los conceptos biológicos fueron muy importantes, influidos por el darwinismo. Las relaciones entre la población y el entorno; la comprensión de los procesos físicos y el uso de la región como objeto de la investigación fueron temas importantes en geografía. El estudio geográfico se interesaba por las relaciones entre la población y el medio y se contemplaba desde dos perspectivas principales: el determinismo y el posibilismo.

Ratzel se erigió como fundador del determinismo y en su antropogeografía expone tres tareas principales de la nueva disciplina:

1. Describir las regiones de la ecumene y la distribución de la raza humana por ella.

2. Estudiar los movimientos migratorios humanos de todo tipo con respecto "a su dependencia con la tierra".
3. Analizar los efectos del entorno natural en el cuerpo y el espíritu humano, tanto de los individuos como grupos humanos en cuanto temperamento, cultura, religión, prácticas económicas, vida social,... podían derivarse todos ellos de las influencias ambientales (Quaini, 1981).

Estas ideas deterministas se siguieron defendiendo hasta los años treinta y cuarenta del siglo XX.

Como señala Unwin (1995) otra tendencia es la representada en la obra de Marsh y Shaler, en su obra *El hombre y la naturaleza* subrayan la importancia de las personas como agentes activos que reaccionan ante el medio ambiente en que viven, y así, lo modifican (idea alejada del determinismo).

Otro exponente de esta tendencia, denominada posibilismo, fue Vidal de la Blache quien desarrolló tres conceptos clave: *milieu, gendre de vie y circulation*. Él señalaba como punto central a la región, donde podían estudiarse conjuntamente los fenómenos naturales y culturales, de modo que cada región se contemplaba como la expresión única de la interacción entre la humanidad y el medio físico a modo de una *síntesis regional*. (La Blache, citado en Gómez, 1982) de este modo la monografía regional fue el modelo base de la geografía francesa. La idea de la "posibilidad" es propuesta de manera más desarrollada por el historiador Lucien Febvre (1955) quien dice que "sólo existen posibilidades en todas partes, y al hombre como maestro de las posibilidades corresponde decidir sobre su uso".

Carl Sauer, a principios del siglo XX, en su trabajo sobre morfología del paisaje, anunció el fin del determinismo ambiental. Sostenía que el campo de estudio de la geografía es el área o paisaje, citaba a Vidal de la Blache para apoyar la idea de que la geografía estaba basada en la realidad de la unión de elementos físicos y culturales en el paisaje, el trabajo de Sauer suscitó una serie de monografías regionales. La tradición francesa de la geografía regional está íntimamente asociada a la obra de Vidal de la Blache, fue ante los sociólogos, y no los geógrafos ante quienes debió justificar la existencia de una geografía independiente, alegando que se trataba de un estudio científico de los lugares (Romero, 2000).

Sauer al igual que otro geógrafo contemporáneo Hartshorne, desarrolló muchas de sus ideas a partir de sus contactos con los geógrafos alemanes y franceses, sin embargo, sus conclusiones son distintas. Sauer denota la trascendencia del papel histórico desempeñado por el ser humano en una modificación del paisaje y Hartshorne pondera en la experiencia empírica del análisis regional contemporáneo.

Inspirándose en Hettner, Hartshorne decía que los aspectos nomotéticos e ideográficos, en particular "del conocimiento científico, están presentes en todas las ramas de las ciencias", y sugería que algunas ciencias se caracterizan por "un mayor desarrollo de conocimiento nomotético", otras por una mayor del conocimiento ideográfico, centrándose en el conocimiento y no en los métodos de investigación. Defiende la idea de que la geografía requiera tanto de estudios genéricos como estudios de casos individuales (parte nomotética, parte ideográfica) y al respecto decía que "el propósito último de la geografía, es el estudio de la diferenciación entre las áreas del mundo, y este expresado en la geografía regional por sí misma es estéril, y necesita de los conceptos y principios genéricos de la geografía sistemática para lograr su objetivo" (Hartshorne, citado en Gómez, 1982).

La obra de Hartshorne fue criticada por diferentes autores, pero fue Schaefer (1977) quien hace una crítica formal hacia lo que consideraba una corriente de excepcionalismo en la geografía, (es decir, que se interesaba por fenómenos únicos) sus ideas son un punto de partida para analizar como en la geografía se introduce el positivismo lógico.

Hasta ahora sólo con Kant he hablado de espacio, ya que en la literatura geográfica de este periodo existieron conceptos más utilizados y apreciados que el de espacio como, por ejemplo, paisaje, región, género de vida, por mencionar algunos, no se hace referencia a este término y si se hace es solamente de manera indiferente y sin preocuparse por su definición, como en el caso de Ratzel (*espacio vital*) y Hartshorne, pero podemos decir que en general el espacio en esta época es visto como un espacio natural o físico separado de la sociedad y al cual hay que someter, un espacio vacío que se debe llenar, en resumen un espacio absoluto, que es un receptáculo que contiene a las cosas y en el cual existe una combinación única de procesos, tanto naturales como sociales. Es en el periodo de la llamada revolución cuantitativa cuando comienza una discusión formal sobre el concepto de espacio.

1.4 LA "NUEVA GEOGRAFÍA".

La geografía regional fue base de la mayor parte de la enseñanza e investigación geográfica desde la decadencia del determinismo hasta la década de 1940. Hacia 1950 existió una gran serie crítica hacia el concepto de región y la reputación de la geografía como ciencia, se trataba de decidir si la geografía se ocupaba de lo exclusivo o lo general, y en las diferencias entre la descripción y explicación. Fue de estas discusiones de donde nació una disciplina revitalizada, que se centró más en una metodología que en una temática específica (Ortega, 2000).

El ensayo de Schaefer (1977) *Excepcionalismo en geografía* fue un intento por incluir a la geografía en la corriente de la ciencia positivista, influido por Gustav

Bergman, refugiado alemán antiguo miembro del círculo de Viena de los positivistas lógicos de los años veinte, y gracias a él, Schaefer aprendió mucho sobre el positivismo lógico (Unwin, 1995).

Para Schaefer (1977) la geografía se concibe "como la ciencia que se ocupa de la formación de las leyes que rigen la distribución espacial de determinadas características por la superficie de la tierra", así pretendía desarrollar un nuevo tipo de geografía.

Distinguía entre la explicación (cometido de la ciencia) y la descripción y argumenta que la explicación requería la formulación de leyes, así la geografía científica debía ocuparse de identificar y aplicar dichas leyes explicativas y no de la antigua práctica descriptiva propia de la geografía regional. Schaefer (1977) dice que "invocando la autoridad formidable de Kant, Hettner había logrado imprimir en la geografía, el sello excepcionalista propio de la historia."

Defendía que la geografía debía convertirse en una ciencia positivista, centrándose en la producción de tres tipos de leyes:

1. Las leyes de la geografía física.
2. Las leyes morfológicas de la geografía económica.
3. Las leyes de procesos.

Hartshorne respondió al artículo de Schaefer sosteniendo que "la predicción no es el objetivo de la ciencia" y que la formulación de leyes tampoco es su propósito final, sino que "la ciencia debía considerarse en el sentido activo de la búsqueda del saber." Al rechazar la formulación de leyes con capacidad predicativa, Hartshorne nadaba contracorriente (Unwin, 1995).

Este debate entre Hartshorne y Schaefer no tomaba en cuenta el campo de estudio de la geografía física. Este campo se interesó en gran parte por la noción de proceso, las mediciones cuantificables y con el desarrollo de leyes y modelos; ocupó el positivismo como estandarte en sus investigaciones.

Los geógrafos(as) de ciencias naturales tenían la dudosa reputación de intrusos y actores de segunda en los campos de la meteorología, geología, geofísica,... y los(as) geógrafos(as) humanos fueron objeto de burla como pseudo-científicos(as), políticos(as), economistas, sociólogos(as)... Mientras, algunos geógrafos(as), aunque sólo en el discurso (ya que en la práctica nunca lo demostraron), decían que la geografía vinculaba los elementos orgánicos e inorgánicos del globo, pero estos(as) no revelaban nada de interés por las implicaciones humanas. Buscando una base para la existencia de una disciplina, los(as) geógrafos(as) se centraron en la interacción de las personas con el medio y el concepto de región.

La denominada revolución cuantitativa buscaba sustituir la descripción tradicional de la geografía regional por una "explicación científica" que girase en torno al concepto de proceso y se pudiese verificar basándose en teorías y la elaboración de leyes.

La geografía humana no escapó a esta oleada de ciencia teórico empírica, y como señala Unwin (1995) este tipo de enseñanza e investigación se emprendió en los departamentos de geografía de las universidades de Washington, Wisconsin y Iowa. Ahí las investigaciones se caracterizaban por su carácter cuantitativo y el afán de establecer teorías, y un nuevo grupo de geógrafos avergonzados de sus antecesores, por el desperdicio de oportunidades en las universidades y la acumulación de información inservible en su mayoría, "trataban de transformar a la geografía en una disciplina académica digna de mayor reconocimiento, entre este grupo se encontraban Dacey, Berry, Morrill y Bunge". También pretendían incorporar a la geografía como una corriente científica principal, desarrollando teorías y tratando de "explicar la organización y evolución del paisaje, principalmente en los campos de la geografía urbana y económica". Ya que, trataban de quitarle a la geografía ese peso de ciencia débil intelectual y numéricamente, escasa en teoría y sumamente descriptiva y que sólo servía como semillero de profesores y hacedores de atlas (cosa que en la actualidad poco ha cambiado al menos en este país).

Esta corriente optaba por la búsqueda no sólo de teorías, sino también por el uso de métodos de correlación en el análisis de relaciones espaciales de distribución, estos geógrafos de los años cincuenta tuvieron su fuente de inspiración en los modelos de los economistas alemanes y sus obras como: Von Thünen y su teoría en relación con la geografía agrícola; Lösch y su economía de localización; Weber y su teoría de localización industrial; y Christaller y la teoría del lugar central, estos textos eran básicos en la literatura geográfica, la geografía explotó la economía neoclásica para articular teorías mas formales sobre la economía del espacio (Gregory, 1984).

A esta tradición positivista llegó una influencia de Suecia a través del geógrafo Torsten Hägerstrand (1953), que ocupó modelos matemáticos para examinar el alcance de las innovaciones en el centro de Suecia y propuso la teoría de la difusión de las innovaciones tecnológicas.

Para el desarrollo de la geografía cuantitativa, también fueron importantes las influencias de la escuela de ecología humana de Chicago, entre 1920 y 1930 los sociólogos de Chicago, encabezados por Park, confeccionaron modelos que amalgamaban la estructura espacial y la organización social. Para los seguidores de esta escuela las ciudades son como comunidades ecológicas y tienen ciclos de invasión y sucesión en el espacio, las áreas naturales son la base fundamental de la organización social y que el valor de la tierra es reflejo de un "orden natural". Los modelos urbanos de la escuela de Chicago fueron de gran interés para los geógrafos, ya que eran expuestos enunciados de tipo teórico espacial con grandes

posibilidades de comprobación, y así posteriormente elevarse a leyes (Chorley, 1975).

El interés en la confección de leyes y el desarrollo de modelos matemáticos se aceptó de manera amplia en la década de los sesenta, prestando poca atención a las implicaciones filosóficas, porque lo que buscaban era darle un carácter "científico" a la disciplina, para ello se requería que la disciplina se ocupase de la explicación de procesos a partir de la verificación de hipótesis y confeccionamiento de leyes, la influencia del positivismo era tan amplia que pocos tuvieron el atrevimiento de criticarlo, y como nos dice Unwin (1995) pocos, excepto Schaefer, giraron la atención al hecho de que este tipo de ciencia estaba arraigada en el positivismo lógico. Además, el análisis espacio-territorial fue dominado por una concepción instrumentalista de la ciencia, se consideraban a las teorías como instrumentos cuya utilidad hay que demostrar y se valoran de acuerdo al éxito de sus predicciones. De este modo se tiene una visión reducida del espacio, como señala Soja (1989)

Space, in the form of the categorizing intellect, was seen as orienting the mind to quantity (versus quality), measurement (versus meaning).

Los intereses estaban básicamente centrados en la cuantificación, la elaboración de teorías y el espacio, en los años sesenta el estudio de Bunge, geografía teórica (en Gómez, 1982), nos da idea del viraje hacia una base teoría de la disciplina. En esta obra Bunge trató a la disciplina como una ciencia estricta que se encarga de las localizaciones espaciales, la predicción e interesada en la teoría. Bunge establece una filosofía científica basada en el positivismo lógico y una metodología del mismo tipo, se ocupa de la combinación de mapas y matemáticas abstractas, considera las teorías de movimiento, de lugares centrales y de localización.

Existieron otros autores preocupados por los avances teóricos en la geografía como Haggett y Chorley con su trabajo: *Modelos en geografía*, en el cual hacen un "intento deliberado por resumir los logros de la geografía teórica cuantitativa y presentarlos como nuevo foco central de la disciplina (...) introdujeron el término paradigma de Khun, de modo bastante vago, como sustento de su argumentación de que el nuevo paradigma constituía una ruptura fundamental con el pasado representado por el antiguo paradigma clasificatorio regional (...) y el nuevo paradigma construido alrededor del avance de las generalizaciones científicas, estaba destinado a elevar la geografía" (Unwin, 1995). La geografía cuantitativa de estos dos autores trataba, además de sus modelos, sistemas y leyes, de unificar a la geografía humana y la física, gracias a la teoría de sistemas y algunas veces ayudados en procesos como los flujos de energía, reacción y equilibrio (Brown, 1985).

A finales de los sesenta la obra de Harvey "la explicación de la geografía" (en Gómez, 1982) es muestra de la defensa teórico-filosófica de la geografía positivista. El texto prácticamente habla de la forma de aplicación de métodos,

elaboración de hipótesis, leyes y teorías en geografía e invoca "el fantástico poder del método científico" (Harvey, citado en Gómez, 1982), pero el autor explora una rindija poco considerada por esta corriente, ya que presta interés sobre la filosofía de la ciencia, de manera paradójica reconoce en su texto que "no siempre es posible hacer una separación entre la filosofía y la metodología" (Harvey, citado en Gómez, 1982). Además, propone desarrollar una "teoría geográfica" con una metodología positivista y elaborando leyes espaciales.

En este periodo el término espacio toma importancia como concepto, Harvey introduce el término de espacio relativo, el cual es decisivo ya que se entiende a partir de las relaciones entre objetos, relaciones que implican tiempo y dinero, y se pretende vencer la fricción de la distancia, asimismo las rentas diferenciadas por localización se obtienen en un espacio relativo. Aunque, como señala Smith (1990), "estos trabajos basados en el paradigma positivista anunciaban el debut formal de la discusión del espacio relativo en la agenda geográfica representaron más la consumación de una visión Newtoniana (del espacio) que su derrota". En esta corriente, también "el espacio se considera bajo dos formas que son mutuamente excluyentes, por un lado es visto como planicie isotrópica y por otro como representación matricial" (Corrêa, citado en Uribe, 1988). La planicie isotrópica se refiere a una superficie uniforme, en cuanto a sus características físicas y humanas, homogénea donde se puede circular libremente en cualquier dirección, de esta manera se busca maximizar ganancias y minimizar costos. En cuanto a la representación matricial es un medio por el cual se obtiene una idea sobre localizaciones, flujos, jerarquías y especializaciones funcionales de este modo se tiene una comprensión de la organización espacial.

En este periodo la visión de espacio es restringida, ya que presenta esquemas con una noción de la *Distance decay* muy valorada por la economía neoclásica, toma como variable independiente a la distancia y le da un lugar demasiado preponderante, tiene un trasfondo ahistórico y presenta una perspectiva de equilibrio (espacial). Del mismo modo la sociedad, con sus contradicciones y transformaciones, es poco (o nada) tomada en cuenta, a este respecto Soja (1989) hace referencia a que:

The 'spatial organization of society' is made to appear socially inert, a deadened product of the ordering discipline of the friction of distance, the relativity of location, the statistics of ecological covariation, and the axioms of geometry. Within this optical illusion, theories are constructed which always seem to mask social conflict and social agency, reducing them to little more than the aggregate expression of individual preferences which are typically assumed to be (naturally? organically?) given. Lost from view are the deeper social origins of spatiality, its problematic production and reproduction, its contextualization of politics, power, and ideology (Soja, 1989).

Como se puede ver estamos, de nuevo, delante de una perspectiva de espacio absoluto, pese a la discusión y la importancia que los positivistas le dieron al concepto, esto debido a que "su positivismo metodológico estaba construido

sobre una base firme de dualismos filosóficos: sujeto-objeto, valor- hecho, sociedad-naturaleza, entre otros. Para ellos no existía una necesaria contradicción entre la existencia del espacio en términos absolutos y su utilización social de acuerdo con criterios económicos: por un lado, el espacio existe; la sociedad por otra parte, lo utiliza; en el mejor de los casos, se da una 'interacción' entre dominios separados (...) el espacio económico fue visto como una derivación y un subespacio del espacio absoluto (Smith, 1990). Además, esta concepción de espacio tiene una *ilusión turbia*:

It is not surprising that the development and persistence of this illusion of opaqueness, with its submergence of social conflict in depoliticized geometries, has been interpreted (by those who can see beyond the myopic illusion) as an integral part of the evolution of capitalism (...) Time and space, like the commodity form, the competitive market, and the structure of social classes, are represented as a natural relation between things (Soja, 1989).

De esta manera la poca capacidad de la metodología de la "nueva geografía" para dar soluciones a los problemas sociales y económicos al final de los años sesenta condujo a muchos(as) geógrafos(as) a vislumbrar de manera crítica la filosofía que formaba la base de esta metodología (Unwin, 1995).

1.5 EN BUSCA DE ALTERNATIVAS.

UNA GEOGRAFÍA MÁS HUMANA: LA HUMANISTA.

En contraparte al positivismo lógico y a su fascinación por la explicación "científica", se forma una manera diferente de estudiar a los(as) individuos(as), basándose en el enfoque filosófico del humanismo el cual busca la comprensión y reflexión de las cuestiones humanas. Los humanistas de finales de los sesenta buscaban colocar a los(as) individuos(as) como productores(as) y productos de su mundo, esta geografía se basa en el entendimiento de los sentimientos, en el simbolismo, da preeminencia a lo singular y a la intuición.

Para este tipo de trabajos los(as) geógrafos(as) tuvieron que reconocer que todas las formas de existencia humana tienen una expresión temporal y otra espacial y, así, tuvieron que abandonar el concepto de espacio físico, y adoptar el término de espacio desde la teoría social. El espacio absoluto existe, *per se*, independientemente del observador(a), por otro lado debe comprenderse la relación entre los componentes para hablar de un espacio relativo. "La conceptualización de la geografía como ciencia espacial se basaba en una visión absoluta del espacio, pero la crítica humanista de los años setenta hacia hincapié en que el espacio sólo puede comprenderse en términos de los objetos y procesos que lo forman, implicando que el estudio del espacio debe estar arraigado en la teoría social" (Unwin, 1995). La geografía humanista es la responsable de introducir el concepto de espacio social en la literatura geográfica (Smith, 1990).

En esta corriente de pensamiento son revalorados algunos términos como el paisaje, la región y sobre todo el lugar.

Existieron dos vertientes de esta geografía humanista, una basada en epistemologías y ontologías de la filosofía humanista y otra que se encontraba en el borde del positivismo lógico, a saber, la geografía del comportamiento.

La geografía del comportamiento se basó en estudios de psicología y sociología que investigaban la percepción y las imágenes ambientales, ya que carecía de postulados teóricos sólidos. Los investigadores del comportamiento humano en geografía de esta época lucharon por apartarse de los deshumanizados modelos del positivismo.

Uno de los precursores de esta corriente es Torsten Hägerstrand, quien con su geografía del tiempo (1975) (*tidsgeografi*) busca la comprensión al comportamiento humano situándolo en el espacio y el tiempo. Puede contemplarse como un acoplamiento del conductismo en la geografía. Hägerstrand propone que en la vida social e individual de las personas existen ciertas condiciones como que toda situación tiene raíces en el pasado, y que cada cometido tiene cierta duración; considera que al moverse en el espacio se consume una cantidad de tiempo. Además, dice que tanto la capacidad como la vida humana son limitadas, del mismo modo el espacio terrestre en cuanto su tamaño también lo es; de igual forma propone un ser humano indivisible. Proponía que la geografía del tiempo se ocupara de analizar las interrelaciones entre estas limitaciones con la incorporación de los *camino de vida* a coordenadas espacio-temporales que pueden referirse a cualquier escala (desde lo individual hasta lo colectivo), siempre considerando al espacio y al tiempo como limitantes de la práctica social. A pesar del interés de Hägerstrand por la historia y una geografía humanista mantiene todavía, como señala Gregory (1984) vínculos con el fisicalismo, característico de sus primeras obras, ubicado dentro de la tradición del positivismo, "no lograr incorporar la capacidad cognoscitiva de los temas humanos a las estructuras de las relaciones sociales dentro de las que se producen las experiencias constituye un serio inconveniente en la geografía del tiempo de Hägerstrand. Esta cuestión ha sido retomada por el teórico social Anthony Giddens en su teoría de la estructuración, (...) y algunos geógrafos como Pred han tratado de incorporar la teoría de Giddens a la geografía del tiempo" (Ibid).

Por otro lado, la geografía basada en los matices de la fenomenología y el existencialismo buscaban mostrar la insuficiencia del positivismo por ofrecer bases filosóficas para la geografía y buscaba la comprensión de las personas y su condición a partir de la consideración de fenómenos geográficos. Este grupo de geógrafos consideraba que los estudios empíricos minimizan el conocimiento y el rol de las personas, de este modo los humanistas se oponen a la visión de un individuo(a) limitado(a) determinado(a) y maquinal, y abogan por un interés en aspectos más humanos: Propósitos, fines y valores; tenían un compromiso con la filosofía y no daban mucha importancia a la metodología.

Los geógrafos que optaron por la fenomenología, como referencia tomaron el pensamiento de Husserl, entre ellos destacan: Tuan, Relph, Buttimer, quienes dan importancia al concepto de espacio, pero un espacio construido socialmente tomando en cuenta aspectos como lo simbólico, estético, la emotividad y la imaginación estos autores reconocen diversos tipos de espacio como el personal, el grupal, el mítico, el sagrado, entre otros, uno de los más importantes es el espacio vivido, el cual como nos dice Corrêa (citado en Uribe, 1998), está vinculado con la geografía francesa y tiene raíces en la tradición vidaliana, en la psicología genética de Piaget y en la sociología, de donde extrae los conceptos de espacio-regulación, espacio-apropiación y espacio-alineación y en el psicoanálisis del espacio. Así el espacio vivido es un campo de representaciones simbólicas.

Así mismo los que siguieron las ideas del existencialismo de Sartre rechazan las disciplinas académicas bien definidas, buscan el regreso del ser al mundo concreto como fuente de conciencia (Unwin, 1995). Prestan atención al individualismo, a situaciones muy particulares y a la libertad de elección. El espacio en el existencialismo expresa la asignación del lugar e implica la creación de la distancia.

Human beings alone are able to objectify the world by setting themselves apart. And they do so by creating a gap, a distance, a space. This process of objectification defines the human situation and predicates it upon spatiality (...) it is in this sense that spatiality is present at the origin of human consciousness for it permits the fundamental existential distinction between being-in-itself (the being of nonconscious reality, of inanimate objects, of things) and being-for-itself, the being of the conscious human person. For being to be conscious of its humanity. In this essential act, this original spatialization, human consciousness is born (although borne may be just as appropriate), primal distance, the first created space, the vital separation which provides the ontological basis for distinguishing subject and object (...) To be human is not only to create distances but to attempt to cross them, to transform primal distance through intentionality, emotion, involvement, attachment. Human spatiality is thus more than the product of our capacity to separate ourselves from the world, from a pristine nature, to contemplate its distant plenitude and our separateness. In what may be the most dialectic in human existence, the primal setting at a distance is meaningless (one of existentialism's most important concepts) without its negation: the creation of meaning through relations with the world (...) human consciousness arises from the interplay of distancing and relation, the two movements 'contend with one another, each seeing in the other the obstacles to its own realization'. Subjectivity and objectivity thus reconnect in a dialectical tension that gives place to being, that produces a 'milieu', a humanized second-nature (...) existence and spatiality are combined through intentional and creative acts inherent to being-in-the-world, entering into relations, involvement. This existential spatiality gives to being a place, a positioning within the 'lifeworld' (Husserl's *Lebenswelt*). This *emplacement* is a passionate process that links subject and object, human being and nature, the individual and the environment, human geography and human history (Soja, 1989).

También se desarrollaron pensamientos humanistas desde el realismo y el idealismo, que al igual que los existencialistas y fenomenólogos tuvieron en su mayoría origen, como indica Unwin (1995), en Canadá, Australia y Gran Bretaña. En general podemos decir que para la geografía humanista el espacio no es una configuración objetiva, sino una experiencia social influida por capas entrelazadas de significación social, así el espacio objetivo es solamente una, entre tantas, concepción mas de espacio (Smith, 1990).

La crítica a esta geografía se da en el sentido que al darle gran peso a lo subjetivo se descuidaba, y no se tomaba en cuenta, la base material del mundo, de este modo Soja (1989) apunta que:

Generic human conceptions of space may have some intrinsic and identifiable qualities worthy of further study, but if spatial fusion-fragmentation is indeed one of elemental structures of social thought, it must be ground at all times in the material conditions of human life and not made to float as a timeless and placeless universal of human nature.

LA GEOGRAFÍA CRÍTICA.

Como ya he indicado, a pesar del desarrollo de grandes modelos y teorías, la "nueva geografía" no pudo responder a la necesidad de resolver cuestiones sociales, además, el interés de la geografía humanista por las cuestiones de significación simbólica y la interpretación de la realidad individual dejaron de lado las condiciones estructurales en las que se circunscriben los mundos simbólicos e individuales a los que hacen referencia. Por ello, otro grupo de geógrafos(as) preocupados(as) por estas cuestiones estructurales y en busca de un cambio social, se basó en la economía política marxista y otros enfoques estructuralistas para su estudio. Pero otro grupo consideró estas orientaciones como determinantes socialmente, ya que, si bien las estructuras subyacentes existen, no son socialmente determinantes, pues dejan a las personas en un rol pasivo ante ellas.

La geografía crítica se contempla desde una perspectiva política como un instrumento para la transformación social. Para los(as) geógrafos(as) relacionados con este tipo de geografía, ésta debe comprometerse en la búsqueda de nuevas vías que hagan posible reorientar la disciplina hacia asuntos de mayor relevancia social. La geografía crítica aspira no a cambiar la geografía sino utilizarla para cambiar a la sociedad, se contempla como una disciplina revolucionaria, orientada a transformar el mundo.

Claro que este grupo no es homogéneo, sino que está diversificado en corrientes distintas como el feminismo, posmodernismo, posestructuralismo, marxismo, estructuralismo, realismo. En este último se señala que existe un mundo real, independiente de la percepción humana, está basado en el realismo trascendental de Bhaskar (1993), quien da poca importancia a la epistemología y se concentra en la ontología. Como nos dice Nochlin (1991) para esta corriente los objetos son estructuras reales que subsisten independientemente de nuestra

experiencia y conocimiento. Además, Bhaskar trata de englobar las ciencias sociales y las ciencias naturales, pues según él, son similares en su ontología y episteme. En geografía, nos refiere Unwin (1995), es Sayer quien trata de desarrollar esta perspectiva realista.

Ellas y los pos.

El camino del feminismo en la geografía ha tenido gran desarrollo dentro de la geografía crítica, porque pone de manifiesto la opresión, discriminación y desigualdad que sufren las mujeres en este mundo cargado por un discurso falocéntrico y dominado por hombres, además cuestionan una academia sexista que es dominada por los hombres y que está cargada de un lenguaje poco incluyente.

Se descubre un espacio configurado de acuerdo con el esquema elaborado desde una concepción masculina. Un espacio de la dualidad, por una parte, el espacio de la producción, del trabajo, de la economía, de la política, del poder, es el espacio socialmente simbólico, el espacio masculinizado. Se trata de un espacio bien diferenciado y dominante al cual le pertenecen los elementos del poder político, económico, religioso e ideológico. Por otra parte se encuentra el espacio de la reproducción, es un espacio indiferenciado y dependiente, al margen de la economía. Aparece como un espacio sin valor, doméstico, un espacio vecinal, del ama de casa, de los niños(as) y ancianos(as), el espacio de los(as) inactivos(as). Es el espacio de la mujer, el espacio feminizado. En la sociedad patriarcal las mujeres tienen un radio de acción menor que el hombre, la tarea de la mujer es el cuidado del espacio privado, de la familia y la pérdida de su propio espacio se sustituye con la satisfacción del bienestar del espacio familiar, el desarrollo de la mujer como individuo es impedido y está lejos de los focos de poder.

De este modo la organización del espacio, de la producción y de la reproducción, aparece paralelamente influida por la condición masculina o femenina, la pertenencia a una u otra determina el espacio a ocupar y las condiciones de uso de ese espacio. Así, el espacio resulta ser un elemento clave en la discriminación femenina. Como señala McDowell (1999) "Lo que define un lugar son las prácticas socioespaciales, las relaciones sociales de poder y exclusión. Por eso los espacios se superponen y entrecruzan y sus límites son variados y móviles, los espacios surgen de las relaciones de poder; las relaciones de poder establecen las normas; y las normas definen los límites, que son tanto sociales como espaciales, porque determinan quién pertenece a un lugar y quién queda excluido, así como la situación o emplazamiento de una determinada experiencia", como se puede observar el espacio está marcado por valores, normas y poder, no existe un espacio neutro, homogéneo y vacío. Por ello, muchas geógrafas (en su mayoría) realizan reflexiones teóricas que sustentan la necesidad de un discurso geográfico desde la condición femenina, este discurso pretende poner al descubierto estos espacios y plantear formulaciones de transformación social. Para cumplir con este cometido se fundamentan en el

discurso feminista y la teoría crítica del espacio, para así desarrollar una teoría socio-espacial desde la situación de la mujer.

Para la geografía feminista los conceptos más destacados son el lugar y el espacio, pareciera que no hay gran diferencia entre estos dos pero para salvar esta cuestión podemos ver la diferenciación entre estos conceptos que desarrolla la geógrafa Doreen Massey (1994), ella indica que el lugar es una localización específica que se necesita para relacionarse socialmente, construir identidades y que el lugar depende de las experiencias, tiene fronteras cambiables y permeables, y es construido de acuerdo a los intereses y al poder. El espacio es una construcción en la que existen procesos sociales que se interrelacionan, redes y flujos que son construidos en un campo de poder y dominación. En sus propias palabras dice que:

Space is a complex web of relations of domination and subordination, of solidarity and cooperation.

"En consecuencia, la finalidad específica de una geografía feminista consiste en investigar y sacar a la luz la relación que hay entre las divisiones de género y las divisiones espaciales, para descubrir como se constituyen mutuamente, y mostrar los problemas ocultos tras su aparente naturalidad. Nuestro propósito es examinar hasta que punto los hombres y las mujeres experimentan de un modo distinto los lugares y los espacios, y mostrar que tales diferencias forman parte de la constitución social tanto del lugar como del género (...) construir una geografía o geografías del género consiste en llamar la atención sobre la trascendencia de conceptos como el lugar, el emplazamiento y la diversidad cultural, conectando los problemas relativos a la sexualidad con la nacionalidad, el imperialismo, la emigración y el genocidio" (Mcdowell, 1999).

Las feministas y los pocos pro-feministas que se ocupan de cuestiones de género se han centrado en los papeles que las mujeres juegan en la reconstrucción de la economía y de los espacios urbanos.

Por otro lado, existe un enfoque que hace una crítica no sólo a la corriente modernista desarrollada en la arquitectura, cuyo principal exponente es Le Corbusier, sino también a todo el pensamiento racionalista, y está en boga de una radical deconstrucción de los símbolos de la percepción humana para volverlos a construir desde la base, esta corriente propone descubrir la complejidad del mundo deshaciéndonos de la venda impositiva de la "razón" y así descubrir lo recóndito de todo lo que damos por sentado, el posmodernismo busca la diferencia, rechaza la gran teoría totalizadora y global.

La modernidad se presentaba como el tiempo nuevo de la Razón y de la ciencia, tiempo de progreso y de liberación respecto del conjunto de servidumbres y ataduras que distinguían el mundo antiguo. El discurso moderno se formulaba, desde sus orígenes, bajo apariencias de progreso, en términos de confianza y optimismo para el futuro, la experiencia posterior ha resultado ser contradictoria. El

avance científico y la racionalidad apuntan los críticos, no han servido para liberar a la humanidad y a cada ser humano de las viejas cadenas, han introducido a la humanidad en una dramática aventura de destrucción, opresión y envilecimiento. La modernidad descansa bajo el discurso progresista y optimista ilustrado, utiliza la ciencia y la razón para su propio desenvolvimiento, que es el del capitalismo.

El posmodernismo se convierte en una crítica global a las concepciones históricas progresistas, al primado de la ciencia y de la razón. Se caracteriza por la crítica de lo que han sido los grandes modelos del pensamiento occidental, por un lado, el dialéctico marxista, por otro lado, el existencialista, basado en la autenticidad y en los conceptos de alienación y desalienación, por último, el semiótico, centrado en la oposición del significado y signo.

La filosofía del posmodernismo, como actitud crítica respecto del racionalismo positivo y de la cultura racionalista de la burguesía industrial, tiene antecedentes que arraigan en el pasado, el pensamiento posmoderno no es, en este sentido, nuevo, no deja de ser un rebrote del gran movimiento irracionalista de finales del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX. Se inscribe en esta tradición irracionalista, lo que lo hace distinto, sin embargo, es su inscripción en coordenadas históricas radicalmente nuevas. Para estos críticos, la explotación, la opresión, la desigualdad, la miseria, la violencia, la guerra, acompañan el excepcional proceso de construcción de sociedades capitalistas como una necesidad y no como un accidente. El posmodernismo combina una lógica cultural que favorece al relativismo y la diversidad, el mundo de los signos sustituye al mundo real por los códigos que establecen los medios de comunicación (Ortega, 2000).

En el ámbito geográfico las teorías posmodernas plantean el fracaso de la racionalización deconstruyéndola a partir de un espacio que contiene elementos objetivos (materiales) a la vez que elementos subjetivos (inmateriales), pero superando la visión dualista de los enfoques objetivista-materialista y subjetivista-idealista tan arraigados en las "ciencias". Proponen un espacio como producto social que abarca tanto lo físico (objetivo) como lo mental (subjetivo).

Como señala Perdoni (1998) esta propuesta no es fácil de afirmar, ya que este hecho se encuentra encubierto por una doble ilusión, a la que hace referencia Lefebvre, por un lado *la ilusión de transparencia* y, por otro *la ilusión realista*.

La ilusión de transparencia consiste en pensar al espacio como algo luminoso, inteligible. La ilusión de transparencia va de la mano con una visión del espacio como inocente, como libre de trampas o lugares secretos. Esta ilusión deviene necesariamente en un subjetivismo extremo y tal subjetivismo reduce el conocimiento espacial a un discurso sobre el discurso, lo que se imagina define la realidad del espacio social.

La ilusión realista es la ilusión de la simplicidad natural, el producto de una actitud ingenua rechazada hace tiempo por filósofos y teóricos del lenguaje, en

varios campos y bajo varios nombres, pero principalmente debido a su apelación a la naturalidad, al substancialismo. Justifica en exceso al mundo bajo un materialismo o empirismo naturalista, en cuyo pensamiento las "cosas" tienen más realidad que los pensamientos.

El mecanismo que Lefebvre usa para romper con estas epistemologías binarias es la búsqueda de la alteridad: uno/otro/el otro. El pensamiento reflexivo, por lo tanto filosófico, insistió durante mucho tiempo en las diadas. Las de lo seco y lo húmedo, de lo grande y lo pequeño, del orden y el desorden, de lo finito y lo infinito, en la antigüedad griega. Luego las que constituyen el paradigma filosófico de Occidente: sujeto-objeto, continuo-discontinuo, abierto-cerrado, etcétera. Por último, en la época moderna las oposiciones binarias del significante y el significado, del saber y del no saber, del centro y de la periferia. La búsqueda de alteridad permite superar el binarismo no por el simple agregado de un tercer término (ni siquiera por ese tercer término de la dialéctica: la *síntesis*), sino bajo el imperativo de que cada término contiene a los otros dos y, fundamentalmente, bajo esa especie de axioma de la alteridad: siempre hay el Otro.

Partiendo de la premisa de que el espacio (social) es un producto (social), pero con la condición de renuncia a ambas ilusiones, Lefebvre analiza los distintos momentos que aparecen en la formulación de la *producción del espacio*, elaborando una tríada conceptual a la que regresa a lo largo de toda su obra.

1. Prácticas espaciales: abarcan las esferas de la producción y reproducción, y las situaciones particulares y características de los conjuntos espaciales de cada formación social: La práctica espacial de una sociedad esconde el espacio de esa sociedad; lo propone y presupone, en una interacción dialéctica; lo produce desespacio y de forma segura en tanto lo domina y se apropia de él. Desde el punto de vista analítico, la práctica espacial de una sociedad, se revela a través de descifrar su espacio.
2. Representaciones del espacio: están ligadas a las relaciones de producción y al "orden" que esas relaciones imponen, y, por ello, al conocimiento, a los signos y a los códigos. Es el espacio conceptualizado, el espacio de científicos, planificadores, urbanistas, agrimensores tecnocráticos e ingenieros sociales, así como un cierto tipo de artistas con una inclinación científica todos los cuales identifican lo vivido y lo percibido con lo concebido.
3. Espacios de representación: incluyen simbolismos complejos, a veces codificados, a veces no, unidos al lado clandestino o subterráneo de la vida social, como así también al arte. El espacio como directamente vivido a través de sus imágenes asociadas y símbolos, y el espacio de 'habitantes' y 'usuarios', pero también de algunos artistas y quizás de aquellos que, como unos pocos escritores y filósofos, describen y aspiran a hacer nada más que describir. Este es el espacio dominado, y por ello pasivamente

experimentado, que la imaginación busca cambiar y apropiarse. Recubre al espacio físico y hace uso simbólico de sus objetos (Ibid).

El geógrafo estadounidense Edward Soja critica el dualismo (construido a partir de la razón cartesiana) y esta en boga de reconocer un tercer término, que es el "otro(a)", el "otro(a)" del binomio espacio físico y mental. Nos dice, también, que la espacialidad se produce socialmente y que puede distinguirse del espacio físico de naturaleza material y del espacio mental de cognición y representación, ambos utilizados e incorporados en la construcción social de la espacialidad pero no pueden conceptuarse como su equivalente. Así, indica que la afirmación de una espacialidad (social) destroza el dualismo tradicional y obliga a una mayor reinterpretación de la importancia de espacio, el tiempo, y el ser, siendo estos los nexos constructivos de la teoría social. Intenta una deconstrucción ontológica del pensamiento social crítico con el propósito de jerarquizar el espacio, tomando los postulados que elabora Henri Lefebvre, del cual menciona que fue:

The incunabulum of postmodern critical human geography, the primary source for the assault against historicism and the reassertion of space in critical social theory.

Soja (1989) basado en los argumentos de Lefebvre elabora una re teorización del espacio, parte de la noción de alteridad y propone una trialéctica en la cual toma como elementos la historicidad, la socialidad y la espacialidad (tiempo, ser y espacio). Propone un materialismo histórico y geográfico que es, según dice, una formulación mas completa y más equilibrada de un materialismo dialéctico, que sólo se basaba en la historia y el ser en menoscabo del espacio.

Soja dice que el periodo actual es otra reestructuración profunda y amplia de la modernidad y que el posmodernismo debe poner atención a la importancia del espacio porque:

We must be insistently aware of how space can be made to hide consequences from us, how relations of power and discipline are inscribed into the apparently innocent spatiality of social life, how human geographies become filled with politics and ideology.

Este autor también rescata la teoría de estructuración de Giddens para tratar construir su ontología del espacio, y con su enfoque posmoderno intenta comprender la variedad y diversidad de la sociedad. En su obra *Geografías posmodernas*, rastrea los orígenes de lo que considera la subordinación de la hermenéutica espacial, los detecta en el siglo XIX, cuna del historicismo y concluye que a fines de ese siglo, se rompe el relativo equilibrio entre historicidad y espacialidad, como objetivo busca:

Spatialize the historical narrative, to attach to *durée* an enduring critical human geography. (y) The reassertion of a critical spatial perspective in contemporary social theory and analysis. (e i) To spatialize the conventional narrative by

recomposing the intellectual history of critical social theory around the involving dialects of space, time, and social being: geography, history, and society.

Sin embargo, como señala Cignoli (1997) no resulta claro como Soja compatibiliza su evocación continua a una teoría social crítica y totalizante, con el relativismo y la segmentación posmodernista. Y por último, debe evitarse el riesgo de que la reivindicación del espacio, lleve a subsumir la historia en la geografía.

El posmodernismo no escapa a la crítica, para Harvey (1998), autor que no renuncia a su enfoque marxista y en esta idea resalta la importancia de las relaciones entre la estructura y la superestructura, el escenario económico actual se favorece de un espacio variado, ya que se caracteriza por tener una producción y un consumo sumamente flexible, y deja atrás el consumo y la producción en masa, y es a partir de este cambio económico que se establecen las condiciones culturales de la posmodernidad.

Se trata de dilucidar si estamos ante una nueva época, la posmodernidad, fruto de un corte radical con el pasado y sus fundamentos, es decir, la modernidad, o si sólo se trata de un nuevo ajuste en el desarrollo de la propia modernidad o del capitalismo, o más aun, como la expresión de la evolución del propio capitalismo, del capitalismo tardío, como lo planteaba Jameson, o del posfordista, como lo ubica Harvey, uno y otro desde postulados críticos de raíz marxista.

Para Jameson (1996) el posmodernismo constituye la cultura dominante del capitalismo tardío, el capitalismo tardío abarca los fenómenos más significativos de los cambios de la segunda mitad del siglo XX, la nueva división internacional del trabajo, las nuevas dimensiones del capitalismo financiero, la aparición y desarrollo de los modernos medios de transporte y comunicación, así como la informática e implantación de una economía mundial, estos fenómenos sustentan una teoría social de la nueva época, en ella subyace la pretensión de que se ha acabado el primado de la producción y la lucha de clases, como consecuencia, es el final de las ideologías, de arte, de las clases sociales, del estado de bienestar, de leninismo, de la socialdemocracia. Un final vinculado con el declive del modernismo o modernidad.

El posmodernismo, para Jameson, refuerza la lógica capitalista, no se trataría de una alternativa sino de una adaptación, "La posmodernidad no es la dominante cultural de un orden social completamente nuevo (que con el nombre de sociedad posindustrial ha circulado como un rumor en los medio de comunicación) sino sólo el reflejo y la parte concomitante de una modificación sistemática mas del propio capitalismo" (Jameson, 1996)

Para Harvey, el posmodernismo identifica un cambio en las prácticas económicas, políticas y culturales, que se manifiesta a partir de la década de 1970, destaca como las nuevas condiciones en la organización espacio-temporal del capitalismo, serían caracteres determinantes en la extensión de la filosofía

posmodernista y relaciona esta con la aparición de nuevas perspectivas en la experiencia del tiempo y el espacio (Harvey, 1998).

Resalta la coincidencia de este ascenso de formas culturales posmodernista con el desarrollo de formas más flexibles en los modos de acumulación del capital. Según Harvey, el posmodernismo expresa el campo ideológico del capitalismo posfordista. El nuevo sistema de *acumulación flexible* significó la implantación de un complejo sistema de cara al mercado de trabajo, a los productos, a los tipos de consumo, significa la aparición de nuevos sectores de producción, nuevas de financiación, nuevos mercados. Supone, sobre todo, mayores y crecientes tasas de innovación comercial, técnica y organizativa. En este contexto estructural, para Harvey, siguiendo a Jameson, el posmodernismo no es sino una lógica cultural del capitalismo tardío, un análisis y conclusiones que colocan el movimiento posmoderno en el cauce de la modernidad, en el seno del propio capitalismo, como un producto de su desarrollo.

Los términos de posmodernidad y posmoderno, en el marco de las ciencias sociales, adolecen de una notable opacidad, como otros equiparables, forman parte de una red de conceptos que formulan o insinúan la ruptura con un pasado, a través de prefijo *pos*: posindustrial, posestructuralismo, posracionalismo, posmoderno, lo que les caracteriza, de forma más destacada es la coincidencia en la idea del final del proyecto histórico moderno, es decir, el proyecto histórico de la ilustración incluso, el final definitivo del proyecto de la civilización occidental.

El posestructuralismo es una rama contemporánea de la teoría crítica, especialmente desarrollada en Francia, que se ocupa de áreas tan diversas como el psicoanálisis, la historia, la filosofía y la teoría literaria, su relación con el estructuralismo ha sido objeto de un intenso debate y podría definirse como derivado del estructuralismo o como su antítesis. El posestructuralismo trata de superar la tendencia, aparentemente endémica en el pensamiento humano, de contemplar la realidad como la unión de dos opuestos, rechaza la primacía del sujeto humano, como pone de manifiesto el humanismo filosófico, al sujeto se le considera como un producto, un punto focal de fuerzas, más que un agente creativo (Olabarri & Caspistegui, 1996). La historia posestructuralista analiza las estructuras institucionales, sociales y políticas en términos de la relación entre significado y poder, y su teoría pone en cuestión la verdadera naturaleza de las relaciones entre la realidad, el lenguaje, la historia y el sujeto. El posestructuralismo viene a impulsar una vieja corriente crítica y reacción social frente a las desmesuras del desarrollo capitalista, los nuevos brotes de una vieja corriente se asientan, no obstante, en un nuevo contexto social.

A partir de la segunda guerra mundial se formula un tipo de pensamiento crítico al respecto del racionalismo positivo y científico propio de la ilustración, este pensamiento crítico relacionado con la experiencia de la propia guerra y con el desarrollo del fascismo, en sus diversas modalidades, es un pensamiento afectado por el pesimismo respecto a la degradación ética que representa el fascismo en el uso del conocimiento científico; pone en evidencia la transformación de la razón

en un mero instrumento de servicio de la destrucción, degradación y servidumbre de la especie humana, ese pensamiento alimentó un tipo de reflexión crítica con estos usos de la razón, reflexión crítica extendida a la cultura que impulsó la hegemonía de la razón científica y el concepto de progreso, es decir, a la propia ilustración (Ortega, 2000).

Se cuestiona la ciencia y se cuestiona la propia razón. El giro irracionalista marca la evolución de la crítica posestructuralista, en los últimos decenios del siglo XX, se tiende a identificar posestructuralismo e izquierda política. Se trata de un movimiento intelectual que utiliza la herencia marxista, que recurre a los postulados freudianos y que maneja la filosofía Kantiana, el común denominador de estos autores es la crítica del capitalismo moderno y de sus soportes teóricos y epistemológicos. Aborda, en particular, el racionalismo científico positivo, desde los presupuestos marxistas iniciales, los autores evolucionan hacia un pensamiento crítico respecto del capitalismo, pero alternativo marxista; la formulación histórica marxista del capitalismo, vinculada con el conflicto de clases como motor de la historia, es sustituida por la interpretación del capitalismo en el marco del conflicto entre Sociedad y Naturaleza. Los posestructuralistas abordan la crítica del capitalismo como un sistema social de dominio, impuesto sobre la naturaleza y sobre el conjunto social, apoyado en el uso de la razón positiva, desde el campo de la filosofía y el psicoanálisis indagan las relaciones entre el sistema social y los impulsos individuales (Olabarri & Caspistegui, 1996).

El posestructuralismo se perfila como una crítica a la racionalidad de la ilustración, se distingue por la denuncia del discurso científico, rechaza las teorías estructurales y las concepciones de carácter universal; denuncia los presupuestos sobre lo que se ha construido el mundo moderno, es decir, el sujeto racional, la razón y el conocimiento científico, identificado con la verdad. Se sirve de la deconstrucción que significa descubrir los presupuestos no explícitos que subyacen en los códigos aceptados, las teorías, el pensamiento formulado, los sistemas de valores y de conocimiento que han prevalecido durante siglos asociados a la sociedad industrial capitalista. Constituye un postulado de la nueva cultura que se aplica también a la ciencia, esta queda reducida a la condición de simple relato, uno más.

En geografía hay pocos trabajos que estén vinculados con esta corriente de pensamiento, se puede mencionar como ejemplo el trabajo de Gonçalves (2001) *Geo-grafías*. Por lo general, el posmodernismo y el posestructuralismo se encuentran inmersos en lo que se ha denominado como "Las Geografías posmodernas" (Ortega, 2000).

El marxismo en la geografía.

Los(as) geógrafos(as) marxistas buscan desatar un proceso de reflexión y de emancipación, como al que hace referencia Habermas (1982). A finales de los sesenta la molestia social era el común denominador en el mundo, la guerra de Vietnam, los movimientos estudiantiles, y más adelante las guerras de baja

intensidad en América latina, generaron una búsqueda por "producir una revolución teórica y práctica en la geografía" (Quaini, 1981), basados en el materialismo histórico y la dialéctica de Marx.

La dialéctica es una importante vía del pensamiento en las ciencias sociales, constituye una forma del pensamiento que considera a la realidad como un conjunto o totalidad, mas allá de la sola suma de sus componentes, de la misma forma la realidad está siempre en proceso. La dialéctica privilegia el análisis dinámico, busca las relaciones contradictorias con la situación preexistente y la manera en que se configura una nueva totalidad. Representa una reacción frente al desarrollo de base empírica vinculado al análisis fragmentario de la realidad que concibe a cada elemento de ésta como un objeto aislado, y está en oposición de la razón abstracta e intemporal de los pensadores ilustrados. "La filosofía dialéctica se circunscribe en dos conjuntos: las filosofías estructuralistas y el materialismo histórico" (Ortega, 2000).

El materialismo histórico o marxismo es una teoría social que busca explicar la organización y el desarrollo de la sociedad, tiene una concepción materialista del mundo y de las personas, sustenta que existe una relación dialéctica entre la naturaleza y la sociedad, la cual se basa en la transformación de la naturaleza por la sociedad a través del trabajo. Se muestra como una concepción materialista de la sociedad, basada en la determinación de la vida social por las condiciones materiales de su existencia. La sociedad es un conjunto integrado por las fuerzas productivas y las relaciones de producción que determinan el modo de producción y todas las formas de representación cultural componen la superestructura.

Basados en esta metodología los(as) geógrafos(as) marxistas tratan de comprender y analizar cuestiones de subdesarrollo-imperialismo, teoría de la renta, desigualdades regionales y sociales, los modos de producción y los conflictos de clase, la pobreza y los derechos de las minorías. La geografía marxista advierte sobre la inexistencia de una ciencia neutra políticamente y objetiva que esté libre de juicios de valor ya que toda ciencia desempeña un papel político, además de que esta "ciencia" tiene como destino preservar el sistema social instituido. Los orígenes de esta corriente podemos rastrearlos a principios de los años sesenta con el cambio de orientación metodológica de dos representantes de la "nueva geografía", David Harvey y William Bunge.

Bunge buscaba ocupar la geografía a favor de los pobres, y alentó una investigación orientada hacia las personas de la comunidad y no hacia los campus universitarios, por ello fundó la Sociedad para la exploración humana, en 1968, y la expedición de Detroit; fue profesor de la universidad estatal de Michigan donde puso en práctica sus ideas apoyando a la población afroamericana. A consecuencia de estas ideas de compromiso social Bunge tuvo que irse de los Estados Unidos y refugiarse en Canadá, donde no renunció a sus ideales y fundó la Expedición Geográfica de Toronto, Bunge siempre fue atacado por sus prácticas radicales y por ello no contó con el apoyo de las universidades de las cuales fue expulsado en distintas ocasiones (Mattson, 1978).

Por otro lado Harvey se centró en una línea más institucional y en el desarrollo de implicaciones teóricas y metodológicas, en su texto titulado *Teoría revolucionaria y contrarrevolucionaria* marca el rompimiento con el positivismo y da origen a su visión marxista de la geografía, aunque es en *Urbanismo y desigualdad social* donde analiza la relación entre los procesos sociales y las formas espaciales, y "establece que con la ayuda del análisis marxista puede relacionar temas tan distintos como el espacio, la teoría, el urbanismo y la justicia social, sin perder el control del análisis y suprimiendo los dualismos" (Harvey, 1977).

Otros acontecimientos asociados al nacimiento de esta corriente son la aparición de la revista *Antipode*, en 1969, en la universidad Clark en Massachussets y la revista *Herodote*, ambas utilizadas como plataformas para las nuevas preocupaciones de la geografía radical y marxista.

Una de las principales preocupaciones de la geografía marxista es la construcción de una teoría social del espacio, un espacio que va más allá de la noción vana de espacio físico (que da gran peso a la distancia), un espacio que es resultado de los procesos sociales. Se debate si el espacio aparece o no en la obra de Marx, Harvey (1982) a este respecto "pretende reconstruir en lo geográfico la teoría marxista, cuya dimensión espacial fue ignorada durante mucho tiempo" (Corrêa, citado en Uribe, 1988). El espacio como producto social permite articular el desarrollo teórico de una geografía marxista en la que los procesos de circulación del capital y de acumulación de capitales se contemplan como procesos espaciales, como integrante de la dinámica reproductiva del capitalismo contemporáneo, como un instrumento privilegiado de producción de plusvalía y reproducción del sistema social. Estos enfoques se caracterizan por el protagonismo que otorgan al capital como agente geográfico, en el marco de los procesos de acumulación capitalista de reproducción social del sistema.

El espacio es un elemento central del proceso de acumulación al mismo tiempo que un eslabón permanente en los procesos de diferenciación social que genera el capital, estos procesos están en la base del desarrollo desigual, en cuanto este no es sino el resultado del proceso de acumulación capitalista, generador natural de desigualdad espacial. La preocupación por aprehender los procesos con los que el capital construye su propio espacio, es desde la perspectiva de la reflexión sobre el espacio del capital y del capital del espacio donde surgen las elaboraciones teóricas sobre las que se apoyan quienes pretenden construir una teoría social del espacio de la geografía. La atención prestada al espacio económico y a los fenómenos de desigualdad en el desarrollo se encuentra en la base de esta indagación geográfica. Los fenómenos espaciales adquieren el carácter de manifestaciones de la propia dinámica del capital en relación con los procesos de acumulación que enmarcan la reproducción social (Ortega, 2000).

El espacio aparece en la obra de Lefebvre *La producción de l'espace* y el cual dice que "del espacio no se puede decir que sea un producto como cualquier

otro, un objeto una suma de objetos, una cosa o una colección de cosas, una mercancía o un conjunto de mercancías. No se puede decir que sea simplemente un instrumento, es el más importante de todos los instrumentos, el presupuesto de toda producción y de todo intercambio. Estaría esencialmente vinculado con la reproducción de las relaciones sociales de producción" (Lefebvre, 1976. en Corrêa, citado en Uribe,1988).

De este modo vemos que el espacio es el locus de la reproducción de las relaciones sociales de producción, esto es, la reproducción de la sociedad.

Asimismo, Santos (2000) propone el concepto de formación socioespacial que utiliza para explicar que una sociedad sólo se torna concreta a través de su espacio, del espacio que ella misma produce, y el espacio es solamente tangible a través de la sociedad, por ello no debemos hablar de sociedad y espacio como cosas separadas sino como una formación socioespacial. El espacio reúne la materialidad y la vida que lo anima, es un conjunto indisoluble de sistemas de objetos (forma) y sistemas de acciones (contenido) el cual se encuentran en una relación dialéctica que está en un proceso continuo.

En el siguiente capítulo profundizaré más sobre el concepto de espacio desde el enfoque marxista.

2. GEOGRAFÍA Y GLOBALIZACIÓN.

INTRODUCCIÓN.

Una vez analizado el amplio espectro de definiciones del espacio me concentraré en profundizar en el espacio desde una perspectiva marxista, la cual me ayudará a comprender un espacio como lo es el istmo de Tehuantepec, un espacio social con las relaciones, conflictos y contradicciones del capitalismo. Tales conflictos se evidencian en infraestructuras fijas e inamovibles con permanencia relativa en el paisaje del capitalismo; infraestructuras que apoyan pero también enfrentan la movilidad geográfica del capital y de la fuerza de trabajo y los procesos de acumulación y sobreacumulación.

En el presente capítulo resaltaré la importancia de comprender las confluencias de procesos históricos de diferentes escalas y magnitudes en "lo local" y su relación con la emergencia de nuevas identidades sociales, todo ello circunscrito a un voraz e inquisidor proceso de internacionalización del capital denominado globalización. Ya que el Istmo de Tehuantepec no es un lugar *per se*, aislado, sino que está articulado con todos los demás espacios a una economía global, y debemos tener en cuenta que en la actualidad nos encontramos en una fase más de la evolución del capitalismo, llamada globalización, esta etapa presenta características, como lo es la presencia de una esfera financiera, que es la base actualmente para la reproducción del capital, esta esfera ha sido posible gracias a tres aspectos que Santos (2000) ha llamado unicidad de la técnica.

2.1 EL ESPACIO GEOGRÁFICO, UN ESPACIO SOCIAL.

El espacio social surge de dos expresiones precedentes, por un lado, la de espacio geométrico o contenedor que es la concepción dominante incluso hasta nuestros días, por otro está el espacio social subjetivo, un espacio relacionado con la conciencia sometido a la percepción particular de cada individuo. En el primer grupo, tenemos la noción del espacio-continente; En el segundo grupo, la idea de un espacio que apenas refleja la fenomenología social, los geógrafos humanísticos poseen la idea de un espacio social de raíz idealista, fenomenológica, kantiana y existencialista. Estos enfoques subjetivistas del espacio tienen una derivación naturalista que los aproxima a los del espacio-medio que mantiene en las relaciones Hombre-Medio el eje central de la geografía (Quainí, 1984).

En ambas hipótesis el espacio no se considera como una estructura o instancia dotada de autonomía relativa, sino como un nivel de la sociedad, por el hecho de ser un reflejo de las otras estructuras o subsistemas o instancias, cuyos

datos el espacio sintetiza. La verdad es que el espacio está muy lejos de ser ese cuadro neutro, vacío, inmenso, en que la vida se puede producir. Por ello considero que es posible desde la epistemología marxista introducir el espacio dentro del materialismo histórico y, en esa perspectiva, constituir una teoría del espacio.

Uno de los filósofos de la geografía, William Bunge (1963; en Unwin, 1995) afirma que el universo no es un montón de cosas, sino un sistema formado de sistemas que actúan entre sí como si fuesen elementos simples. El espacio no es una suma ni una síntesis de las percepciones individuales. Es un producto, es decir, el resultado de una producción, el espacio es un objeto social como cualquier otro.

La elaboración de un concepto social del espacio invierte la relación tradicional entre sociedad y espacio, prevaleciente en geografía. Se afirma la primicia de lo social y desaparece el espacio como categoría independiente, el espacio como "fetiche" denunciado por los autores críticos. El espacio aparece como una dimensión de lo social, como una construcción social, de donde deriva la contingencia temporal y el carácter histórico del espacio. Prácticas sociales y procesos forman parte de la temporalidad histórica y se inscriben en un espacio social histórico. Desde el análisis del desarrollo del capitalismo a la escala mundial; hasta el análisis de las luchas urbanas y de las estrategias de los agentes urbanos, todo parece confluir en el nuevo componente de la realidad social (Ortega, 2000).

Según Henri Lefebvre (1974; en Harvey, 1996), el espacio (social) no es una cosa entre las cosas, un producto cualquiera entre otros productos; envuelve a las cosas producidas, y comprende sus relaciones y sus existencias y simultaneidad: Orden (relativo) o desorden (relativo). Es el resultado de una serie, de un conjunto de operaciones, y no se puede reducir a un simple objeto. Así, no tiene nada de ficción, de irrealidad o de «idealidad» comparable a la de un signo, una representación, de una idea, de un sueño. El efecto de las acciones pasadas permite acciones, como se sugiere en las pruebas.

Dimensión social y dimensión espacial aparecen tan confundidas que demuestran ser una misma. H. Lefebvre es quien hace una primera propuesta por establecer una argumentación crítica sobre el espacio. Plantea una construcción teórica sobre el espacio, en que el espacio físico, espacio mental y espacio social constituyen aspectos de una unidad teórica, que es el espacio como producto social (Soja, 1989). El concepto de producción del espacio se basa sobre la idea de producción de Marx, es decir, un resultado de la actividad humana o de la práctica social. Entonces el espacio social surge de la producción, o sea, de las fuerzas productivas y relaciones de producción existentes en cada momento histórico, entonces el espacio resultante envuelve las cosas producidas, comprende sus relaciones de coexistencia y simultaneidad; resulta de una serie y conjunto de operaciones y no puede reducirse a simple objeto (Smith, 1990).

El espacio es fruto de un proceso que vincula las relaciones sociales de producción y el desarrollo de las fuerzas productivas, es el resultado del despliegue de las fuerzas productivas que intervienen en un espacio anterior, preexistente que no desaparece sino que se envuelve en el nuevo espacio construido.

El espacio es la materia trabajada por excelencia. Ninguno de los objetos sociales tiene tanto dominio sobre las personas, ni está presente de tal forma en la vida cotidiana de los individuos. La casa, el lugar de trabajo, los puntos de encuentro, los caminos que unen entre sí dichos puntos, son elementos pasivos que condicionan la actividad de las personas y dirigen su práctica social. La praxis, ingrediente fundamental en la transformación de la naturaleza humana, es un dato socioeconómico más y también tributario de las imposiciones espaciales, el espacio impone a cada cosa un conjunto de relaciones porque cada cosa ocupa un lugar concreto en el espacio. El espacio tiene como materia prima a la naturaleza, y Lefebvre denota, frente al naturalismo geográfico, que esta naturaleza es una naturaleza socializada y que cuando una sociedad transforma los materiales estos provienen de otra práctica social preexistente, por lo tanto, lo original, lo natural, lo puro no existe. Y resalta el papel de la naturaleza y los medios de producción en la medida en que el capital fijo constituye una riqueza social, este capital fijo se extiende a través de múltiples elementos de orden físico y actúa como instrumento de movilización de capital variable, utilizado en la producción de nuevo capital fijo, de igual forma dice que la distribución de las plusvalías generadas en el proceso productivo se realiza espacialmente, territorialmente. El espacio se reconstruye en función de la búsqueda de recursos (agua, luz, materias primas,...), esta búsqueda estimula la creación de valores de uso rehabilitados frente al cambio, y el mercado mundial provoca un fraccionamiento espacial: estados y naciones que se multiplican, regiones que se diferencian y afirman, estados y firmas multinacionales que se benefician de este fraccionamiento y se mantienen por encima de él (Ortega, 2000). La dialéctica entre los procesos globales y lo local, forman parte de la propia naturaleza del desarrollo capitalista y de la producción del espacio.

Para los geógrafos(as) de inspiración marxista el espacio social es el objeto de estudio de la geografía y por ello lo identifican como espacio geográfico. D. Harvey es uno de los pioneros en la realización de una construcción teórica de este espacio geográfico.

En *Los límites del capital y la teoría marxista*, Harvey (1982) refleja la relación existente entre la producción del espacio y el proceso de acumulación, el espacio es capital fijo que está vinculado al proceso de producción y se ve influido por la circulación y la inversión del capital, de este modo, continua el autor, los costos y beneficios se establecen de manera diferencial afectando el desarrollo de las fuerzas productivas; y según su ubicación pueden desvalorizar el capital fijo existente, la división geográfica del trabajo es configurada por la renta del suelo, que es el principal rector del capital y el trabajo. Harvey argumenta que las ventajas de localización constituyen un beneficio excedente o plusvalía que puede

favorecer o perjudicar a los capitalistas, según sea el caso. Como consecuencia de lo anterior se da un desarrollo desigual y un cambiante escenario económico. Además, señala que el capitalismo no se desarrolla en un ambiente neutro dotado con fuerza de trabajo y recursos por igual, sino que se incorpora, se desenvuelve y se expande en un espacio geográfico preexistente, producto de condiciones históricas previas. Existen regiones que resultan favorecidas por la acumulación de valor, que actúa como un mecanismo muy atractivo para el capital productivo. No hay duda de que en la búsqueda del máximo beneficio, cada vez de forma más desordenada, durante esta fase de expansión del sistema capitalista, hace que éste prefiera ciertas localizaciones y desprece otras.

El espacio, por lo tanto, es un testimonio; atestigua sobre un momento de un modo de producción por la memoria del espacio construido, de las cosas fijadas en el paisaje creado. Así el espacio es una forma, una forma durable, que no se deshace paralelamente al cambio de los procesos; al contrario, algunos procesos se adaptan a las formas preexistentes mientras que otros crean nuevas formas para insertarse en ellas.

De este modo el espacio cobra gran importancia, ya que es un elemento decisivo en las estrategias del capitalismo para asegurar tasas de beneficio crecientes, se pone de manifiesto la desigualdad del desarrollo asociado al crecimiento capitalista, el significado del subdesarrollo y las condiciones de intercambio desigual a escala global se reflejan en el espacio (Smith, 1990).

En su propuesta de un materialismo histórico geográfico, Harvey (1982) expone que las plusvalías han de producirse y realizarse en un determinado dominio geográfico. Esta magnitud espacial del proceso de reproducción del capital y de producción de plusvalías demarca áreas en cierta medida autónomas, en las que se producen y realizan dichas plusvalías, estas son las regiones.

Las regiones operan a modo de espacios cerrados pero insertados en el proceso de universalización del capitalismo en donde ni los lindes regionales permanecen estables ni las condiciones de producción quedan delimitadas, a pesar de las barreras regionales establecidas para resguardarlas. La posibilidad de obtener beneficios fuera de los límites regionales da como resultado, junto con el movimiento de capital, a la construcción de formas de diferenciación espacial. Se destruyen barreras regionales y aparecen otras nuevas para los nuevos espacios. De este modo aparecen, el desarrollo desigual y la diferenciación espacial como substanciales en la naturaleza del capitalismo.

Una aceleración de flujos, un proceso de deslocalización, relocalización y fragmentación de la producción inherente a la reestructuración capitalista significa la construcción de nuevos espacios y la adecuación de otros; pero también, y en gran medida, la destrucción y exclusión de otros, concentrando y haciendo evidentes en y a través del espacio las contradicciones inherentes a su lógica.

Las formas de organización de la producción son el origen de las divisiones espaciales del trabajo; producción, estructuras sociales y procesos de acumulación se presentan como acontecimientos de segregación espacial. La reivindicación de lo local aparece con relación a la crisis industrial y la reorganización de los mercados de trabajo. El capitalismo a través de sus diferentes etapas busca su expansión geográfica en busca del plusvalor y de nuevos mercados, una vez que se satura el propio, y para salir de esta crisis devalúa lugares al transferir los capitales a otros que le dejen mayores tasas de ganancias, así se da lo que él llama desarrollo geográfico poco uniforme (la fase imperialista del capitalismo es un buen ejemplo), en este contexto debemos analizar el discurso que actualmente el poder maneja y donde pregona lo que denomina "Desarrollo regional", ya que como hemos visto en un sistema capitalista este "desarrollo" sólo es posible confrontando lugares, unos se integrarán y otros, que no ofrezcan buenas condiciones para la generación de plusvalía, quedan simplemente marginados y relegados. Esto es lo que este mismo autor denomina "la guerra entre lugares".

2.2 EL NUEVO ESCENARIO DEL ESPACIO: NEOLIBERALISMO Y GLOBALIZACIÓN.

Antes de continuar con el análisis del espacio debo contextualizar la nueva situación en el que nos encontramos, una nueva fase del capitalismo con una reconfiguración ideológica, política y económica mundial. El neoliberalismo y la globalización, que aunque analizaré, mas o menos de forma separada conforman una sola realidad y se encuentran en íntima relación dialéctica junto con el espacio.

Desde el punto de vista político-económico tenemos el neoliberalismo, que de principio debemos separar del liberalismo clásico. La palabra Liberalismo designa una filosofía política, fundada en el valor de la libertad individual e identifica una perspectiva de análisis frente a los mecanismos rectores del funcionamiento de la economía. Uno de sus mentores fue Adam Smith. Los principios básicos del liberalismo fueron formulados a lo largo del siglo XVIII (Sabine, 1974) y pueden resumirse así:

- El Individuo es la fuente de sus propios valores morales.
- El proceso de comercio e intercambio entre individuos tiene tanto propiedades de eficiencia para lograr el bienestar colectivo, como de exaltación de la libertad.
- El mercado es un orden espontáneo para la asignación de recursos; el intercambio entre las naciones no sólo acrecentará la riqueza mediante la división internacional del trabajo, sino que también tenderá a reducir las tensiones políticas y la guerra.

- La política pública debería limitarse a las pocas preocupaciones comunes de los individuos, la libertad, la seguridad, la justicia,...

La síntesis conceptual permite señalar un compromiso con la libertad personal, definida como la no-interferencia del estado en las creencias y en la búsqueda de objetivos privados. Una política de estricta libertad económica, a la que habitualmente se denomina *laissez faire* (dejar hacer). Una doctrina del gobierno limitado y restringido a asegurar las funciones básicas de la organización de la sociedad, particularmente, la libertad, la seguridad y la justicia. Sin embargo, no debemos olvidar que el liberalismo es una doctrina nacida de la burguesía floreciente del siglo XVI, esta corriente ideológica condujo a la burguesía a la toma del poder.

El liberalismo clásico entró en decadencia hacia fines del siglo XIX, y el término liberal empezó a ser usado frecuentemente para describir un liberalismo intervencionista o social, particularmente en los Estados Unidos y en el Reino Unido. Así, liberal en el sentido político llegó a identificar a aquél que simpatizaba con la intervención del estado para corregir particularmente las injusticias sociales. La decadencia del liberalismo fue potenciada por la revolución keynesiana que implica la generalización del estado de bienestar, entendido como aquel conjunto de acciones públicas tendientes a garantizar a todo ciudadano de una nación el acceso a un mínimo de servicios que mejore sus condiciones de vida (Hijar, 2001).

Este enfoque keynesiano predominó en la política económica hasta mediados de los años setenta; todos los gobiernos aplicaron como fundamento de la política económica el manejo de la demanda agregada y una política de gastos que tenía múltiples funciones, entre otras, garantizar el pleno empleo (con sus lógicas conexiones con el bienestar social), estimular el proceso de crecimiento en las economías de mercado y permitir el acceso a la educación, la sanidad, la vivienda, las pensiones y al seguro de desempleo, entre otros, a la población de bajos ingresos. Pero siempre con la consigna de servir como contra peso a las políticas socialistas que predominaban en el bloque oriental del mundo.

La crisis económica de los años setenta altera de manera fundamental la perspectiva de la intervención del estado y afectará, además, la naturaleza de la teoría keynesiana. De hecho, el aforismo reaganiano de ese momento era "el estado no es la solución, es el problema", atribuyendo al exceso de intervención del estado el desempleo masivo, la inflación, la debilidad del crecimiento, lo que por supuesto preparaba el campo para la crítica a la intervención estatal en los asuntos económicos. Desde entonces, se empezó a centrar más el análisis de las políticas públicas no en los fallos del mercado que pudieran corregirse con las intervenciones del estado, sino en los fallos del estado, en el exceso de intervención, en la burocratización,.... En otras palabras, el gasto público, resultado de la puesta en marcha de las funciones keynesianas de bienestar, interferiría con el proceso de crecimiento y distorsionaría el funcionamiento del mercado al eliminar los incentivos para la acción de los agentes individuales, considerados centrales en el sistema económico (Garrido, 1997).

Por otro lado, el neoliberalismo surge después de la segunda guerra mundial, en 1947 Friedrich Hayek, economista creyente en que los mecanismos de mercado por parte del estado serian el origen del "Camino a la servidumbre" (título de su celebre ensayo, escrito en 1944), convocó a quienes compartian su orientación ideológica a una pequeña reunión en Mont Pèlerin, en Suiza, entre los presentes se encontraban: Milton Friedman, Karl Popper, Lionel Robbins, entre otros. Los argumentos que presentaban no eran sólidos para su época, ya que el capitalismo estaba entrando en una larga fase de auge (la edad de oro), presentando el crecimiento más rápido en su historia durante las décadas de 1950 y 1960, por esta razón las advertencias neoliberales no parecían plausibles sobre los peligros que representaba la regulación del mercado por parte del estado, obviamente peligros para los capitalistas (Hijar, 2001).

En 1973 se produjo una gran crisis, se presentaron bajas tasas de crecimiento con altas tasas de inflación; a partir de allí las ideas neoliberales ganaron terreno, Hayek argumentaba que la raíz de la crisis estaba en el poder excesivo de los sindicatos y en el movimiento obrero que habían socavado las bases de la acumulación privada con sus presiones reivindicativas sobre los salarios y con su presión para que el estado aumentase cada vez mas los gastos sociales.

Pasaron algunos años para que los defensores de esta doctrina pudieran poner en práctica sus ideas, fue en Inglaterra en 1979, cuando llegó la oportunidad, con el gobierno de Margaret Thatcher que puso en práctica el programa neoliberal. El modelo inglés fue pionero y el más puro, el gobierno contrajo la emisión monetaria, elevó las tasas de interés, bajó los impuestos sobre los ingresos altos, abolieron los controles sobre los flujos financieros, crearon niveles de desempleo masivos, aplastaron huelgas, propusieron una nueva legislación antisindical y cortaron los gastos sociales. Finalmente se lanzaron programas de privatización, principalmente sobre las industrias básicas como la electricidad, el petróleo, el gas y el agua. Un año después, en 1980 Ronald Reagan llegó a la presidencia de los Estados Unidos, pero el contexto era diferente, ya que en ese país no existía un estado de bienestar de tipo europeo, así que la prioridad neoliberal aquí era la competencia militar con la Unión Soviética, concebida como una estrategia para quebrar la economía soviética y así derrumbar los regímenes comunistas. En cuanto a la política interna Reagan también redujo los impuestos a favor de los acaudalados, elevó las tasa de interés y aplastó las huelgas. En cuanto al resto de Europa occidental los gobiernos en este periodo practicaron un neoliberalismo más cauteloso, manteniendo el énfasis en la disciplina monetaria y en las reformas fiscales, más que en los cortes drásticos de los gastos sociales o en enfrentamientos directos con los sindicatos (Dos Santos, 1999).

La prioridad inmediata del neoliberalismo era detener la inflación de los años setenta, y lo logró gracias a la derrota de los movimientos sindicales y la notable contención de los salarios. Otro éxito de esta doctrina fue el crecimiento de la tasa de desempleo, concebido como un mecanismo natural y necesario de

cualquier economía de mercado eficiente, de este modo el grado de desigualdad aumentó significativamente, la tributación de los salarios más bajos cayó 20 % y los valores en las bolsas más importantes aumentaron cuatro veces más rápido que los salarios a mediados de los años ochenta (Ibíd), de este modo los años ochenta asistieron a una verdadera explosión de los mercados cambiarios internacionales, cuyas transacciones puramente monetarias terminaron por reducir el comercio mundial de mercancías reales. (Garrido, 1997)

Todas estas medidas habían sido concebidas como medio para alcanzar la reanimación del capitalismo restaurando altas tasa de crecimiento estables, como las que existían antes de la crisis de los setenta. Con la caída del socialismo en Europa del este el neoliberalismo tuvo más campo de acción al final de los ochenta y principio de los noventa. América Latina tampoco escapó a la nueva doctrina neoliberal, de hecho Chile fue el primer campo de experimentación de ésta, bajo la dictadura de Pinochet se comenzaron programas de desregulación, desempleo masivo, represión sindical, redistribución de la renta a favor de las clases altas, privatización de los bienes públicos.

Bajo esta perspectiva, en la última década todos los países de América Latina y el Caribe han realizado reformas estructurales orientadas hacia el mercado y a mejorar la eficiencia de la economía, a acelerar el crecimiento,... En México comenzó con Miguel de la Madrid, aunque fue Salinas (en 1988) su principal ejecutor, en Argentina con Menem en 1989, en Perú con Fujimori en 1990,... Ninguno de los gobernantes confesó a los electores lo que pensaban hacer al llegar al poder, sino por el contrario hicieron justo lo opuesto a sus promesas; existió una política de delación, de desregulación del desempleo y una gran privatización económica. En Asia el neoliberalismo también ha hecho estragos en economías como la de la India e incluso en otras más fuertes como la japonesa.

En síntesis y desde una perspectiva moderna, el neoliberalismo puede ser definido como la creencia en que la intervención gubernamental usualmente no funciona y que el mercado usualmente sí lo hace. El fracaso del estado en la consecución de sus metas (fallo del gobierno) es predecible y según los neoliberales ha sido confirmado por la experiencia. El mercado, el intercambio voluntario de bienes y servicios satisfará habitualmente los requerimientos de los individuos con mucha mayor eficacia que el gobierno dentro de las restricciones de sus recursos limitados.

El objetivo fundamental de la política económica neoliberal, es propiciar el funcionamiento flexible del mercado eliminando todos los obstáculos que se levantan a la libre competencia. Apenas es necesario decir que el neoliberalismo ha hecho suya la teoría del libre cambio en todas sus versiones y se ha apoyado en unas u otras para justificar su concepción del mundo como un gran mercado donde todos compiten en condiciones de "igualdad" entre cada país según sus posibilidades. Ello supone no solamente la exposición de la economía a la competencia internacional, sino la adopción de tipos de cambio flexible y en fin el

desmonte de todo tipo de protecciones, estímulos y ayudas a los productores. En esas circunstancias, la confianza en la flexibilidad de la economía y en el papel de los precios para restaurar las situaciones de equilibrio, la regeneración de los equilibrios comerciales por la vía de la apertura y el tipo de cambio libre se constituyen en las orientaciones principales de la política económica (Dos Santos, 1999).

Estas reformas se han orientado principalmente a seis áreas: la liberación comercial, la política tributaria, la desregulación financiera, la privatización, la legislación laboral y la transformación del sistema de pensiones. Las reformas, por lo demás, han sido profundas en las áreas comercial, cambiaria, tributaria y financiera. Económicamente el neoliberalismo no ha conseguido una revitalización básica del capitalismo. Socialmente, ha logrado sus objetivos creando sociedades marcadamente más desiguales. Política e ideológicamente ha logrado gran éxito diseminando la idea de que no hay alternativas para sus principios, que todos partidarios u opositores, tienen que adaptarse a sus normas de índole universal.

La internacionalización de esta economía neoliberal es a lo que se le llama globalización, es la fase contemporánea del capitalismo. La globalización es un término que intenta definir una estructura de relaciones económicas que abarca todo el planeta, en la que las condiciones de vida de una localidad están influenciadas por las relaciones económicas que ésta mantiene con el resto del globo y por las relaciones económicas que se mantienen en el resto del planeta sin la consideración de esta localidad. No obstante, la estructura global de la economía no es un proceso nuevo, hay autores que consideran que existe una economía globalizada desde finales del siglo XIX, cuando todos los territorios del planeta estaban bajo el dominio comercial de las potencias europeas. Mientras que otros autores sitúan el inicio de la globalización en el Descubrimiento de América. Si bien el proceso de globalización puede remontarse hasta siglos atrás, también es cierto que desde la Segunda Guerra Mundial y, más específicamente, desde los años ochenta se han producido una serie de innovaciones que han permitido una aceleración de los intercambios comerciales y de información a escala mundial. Se ha producido un salto cualitativo en la globalización del planeta. Una serie de innovaciones tecnológicas han producido cambios en la estructura económica planetaria. El cambio fundamental que ha inducido o posibilitado el resto de innovaciones ha sido la revolución en los transportes. El descenso en los costes de transporte ha permitido la descentralización de la producción, desvinculando por primera vez los mercados de los centros de producción. A este cambio que ha modificado la distribución del empleo sobre el planeta, se deben añadir otras innovaciones importantes, como la explosión de las telecomunicaciones, que permite el intercambio de información al instante o la globalización de los sistemas económicos.

La globalización ha sido de hecho una tendencia recurrente del capitalismo mundial desde el inicio de los tiempos modernos. Existe un modelo evolutivo que ha permitido al capitalismo mundial y al sistema subyacente de estados soberanos llegar a ser, como señala Immanuel Wallerstein (1997, en Jonhston & Taylor,

1999), "El primer sistema histórico en incluir el globo entero dentro de su geografía". Como han señalado los críticos del concepto de globalización, muchas de las tendencias que abarca ese nombre no son nuevas del todo. La novedad de la llamada "revolución de la información" es impresionante, "pero la novedad del ferrocarril y el telégrafo, el automóvil, la radio, y el teléfono impresionaron igualmente en su día" (Harvey, 1998). Por otro lado, el argumento más importante de los defensores de la tesis de globalización, no ha estado en la inversión directa extranjera o en el comercio mundial sino en los mercados financieros mundiales, el primero en globalizarse, y actualmente el mayor y en muchos sentidos el único auténtico mercado global es el mercado de divisas. En suma, los defensores cuidadosos de la tesis de la globalización coinciden con sus críticos en no considerar las transformaciones actuales como una novedad, a excepción de su escala, alcance y complejidad (Ianni, 1999).

Para comprender la vida entera del capitalismo mundial, tomaré la teoría de Arrighi (1994) sobre los cuatro ciclos sistémicos de acumulación donde propone y resalta todos los aspectos históricos recurrentes del capitalismo mundial. En cada uno de los cuatro ciclos sistémicos de acumulación que podemos identificar en la historia del capitalismo mundial desde sus más tempranos comienzos en la Europa medieval tardía hasta el presente, los períodos se caracterizan por una expansión rápida y estable de la producción y del comercio mundial que invariablemente terminan en una crisis de sobreacumulación que hace entrar en un período de mayor competencia, expansión financiera, y el consiguiente fin de las estructuras orgánicas sobre las que se había basado la anterior expansión del comercio y la producción. El autor señala que estos períodos de competición intensificada, expansión financiera e inestabilidad estructural no son sino "el otoño" que sigue a un importante desarrollo capitalista. Es el tiempo en el que el líder de la expansión anterior del comercio mundial cosecha los frutos de su liderazgo en virtud de su posición de mando sobre los procesos de acumulación de capital a escala mundial. Pero es también el tiempo en el que el mismo líder es desplazado gradualmente de las alturas del mando del capitalismo mundial por un emergente nuevo liderazgo. Esta ha sido la experiencia de Gran Bretaña entre el final del siglo diecinueve y el comienzo del veinte; de Holanda en el siglo dieciocho, y de la diáspora capitalista genovesa en la segunda mitad del siglo dieciséis.

En la actualidad el liderazgo es de los Estados Unidos y las señales más ampliamente reconocidas son la hegemonía global de la cultura popular de este país y la importancia creciente de las agencias mundiales de gobierno influidas, desproporcionadamente, por los Estados Unidos y sus aliados más cercanos, tales como el Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), el Grupo de los Siete (G-7), el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Organización Mundial de Comercio (OMC). Menos ampliamente reconocido pero también importante es la ascendencia de un nuevo régimen legal en transacciones comerciales internacionales dominado por las firmas legales americanas y las concepciones angloamericanas de las normas

mercantiles. La característica más importante del presente capitalismo financiero se basa en un sistema de profundas y masivas redistribuciones de renta y riqueza desde toda clase de comunidades hacia las agencias capitalistas. En el pasado, redistribuciones de este tipo engendraron una considerable turbulencia política, económica y social. Por lo menos inicialmente, los centros organizadores de la expansión anterior de la producción y comercio mundial estaban mejor situados para dominar y, desde luego, para beneficiarse de la turbulencia. Con el paso del tiempo, sin embargo, la turbulencia socavó el poder de los viejos centros organizadores, y preparó su desalojo por nuevos centros organizadores, capaces de promover y mantener una nueva expansión importante de la producción y el comercio mundial (Arrighi, 1994). Pero los efectos de la turbulencia engendrada por la expansión financiera actual han comenzado a preocupar incluso a los promotores e impulsores de la globalización económica. David Harvey (1998) señala varias de esas preocupaciones, indicando que la globalización se está convirtiendo en "un tren sin frenos causando estragos", el poder mundial dominante en sus respectivas épocas (los Estados Unidos hoy, Gran Bretaña en el final del siglo diecinueve) se empeñó obstinadamente y propagó la creencia en un mercado global autorregulable, a pesar de la evidencia acumulada de que los mercados no regulados (los mercados financieros no regulados en particular) no producen equilibrio sino desorden e inestabilidad. La formación de un sistema capitalista mundial, se ha basado en la construcción de organizaciones territoriales capaces de regular la vida social y económica y de monopolizar los medios de coacción y violencia. Estas organizaciones territoriales son los estados, cuya soberanía se ha visto socavada por la ola actual de expansión financiera.

Las olas de expansión financiera nacen de una doble tendencia. Por un lado, las organizaciones capitalistas responden a la sobreacumulación de capital que limita lo que puede reinvertirse lucrativamente en los canales establecidos de comercio y producción, sosteniendo en forma líquida una proporción creciente de sus rentas corrientes. Esta tendencia crea lo que podemos llamar las "condiciones de oferta" de las expansiones financieras, una superabundante masa de liquidez que puede movilizarse directamente o por medio de intermediarios hacia la especulación, prestando y generando endeudamiento. Por otra parte, las organizaciones territoriales responden a las mayores limitaciones presupuestarias que resultan del lento descenso en la expansión de comercio y producción mediante una intensa competencia entre ellas para captar el capital que se acumula en los mercados financieros. Esta tendencia crea lo que podemos llamar las "condiciones de demanda" de las expansiones financieras. Todas las expansiones financieras, pasadas y presentes, son el resultado del desarrollo desigual y combinado de estas dos tendencias complementarias (Arrighi, 1997). Las expansiones financieras han sido todas momentos de pérdida de poder de algunos estados (incluyendo a estados que habían sido los "vehículos tendedores de vías" del capitalismo mundial en las épocas que estaban acabando) y el fortalecimiento simultáneo de otros estados, incluyendo los que, en su momento oportuno, llegaron a ser los nuevos "vehículos tendedores de vías" del capitalismo mundial. Aquí aparece el principal significado de los ciclos sistémicos de acumulación. Estos ciclos no son simples ciclos, son también etapas en la

formación y expansión gradual del sistema mundial capitalista hasta sus dimensiones globales actuales.

Este proceso de globalización, como señala Arrighi (1994), ha surgido mediante la aparición, en cada etapa, de centros organizadores de mayor escala, alcance y complejidad que los centros organizadores de la etapa anterior. En esta secuencia, las ciudades-estado como Venecia y la diáspora genovesa de negocios transnacionales fueron reemplazadas en la alta dirección del sistema mundial capitalista por un proto-estado nacional como Holanda y sus compañías de navegación, que fue reemplazado a su vez por el estado-nación británico, un imperio formal que comprendía las redes mundiales informales de negocios que, por su parte, fue reemplazado por los Estados Unidos, una potencia de dimensión continental, con su panoplia de corporaciones transnacionales y sus extendidas y lejanas redes de bases militares casi permanentes en el extranjero. Cada sustitución fue marcada por una crisis de las organizaciones territoriales y no territoriales que habían dirigido la expansión en la etapa anterior. Pero fue marcada también por la emergencia de nuevas organizaciones con mayores capacidades que las organizaciones desplazadas para liderar el capitalismo mundial hacia una nueva expansión, por tanto, ha habido una crisis de los estados en cada expansión financiera. Mucho de lo que se ha hablado recientemente de globalización y de la crisis del "estado-nación" simplemente es el reciclaje de argumentos que estuvieron de moda hace cien años, en esa época la crisis de los "estados-nación" afectaba a los estados del viejo núcleo europeo con relación en los estados de dimensión continental que se estaban formando sobre el perímetro exterior del sistema eurocéntrico.

La auténtica peculiaridad de la fase actual de expansión financiera del capitalismo mundial se encuentra en la dificultad de proyectar los modelos evolutivos pasados hacia el futuro. En todas las expansiones financieras pasadas, los viejos centros organizadores del poder declinante eran alcanzados por un poder ascendente, el de nuevos centros organizadores capaces de sobrepasar el poder de sus predecesores no sólo financiera sino también militarmente. Esto fue el caso de los holandeses respecto a los genoveses, de los británicos respecto a los holandeses y de los norteamericanos con relación en los británicos. En la actual expansión financiera, en contraste, el declinante poder de los viejos centros organizadores no se ha asociado mediante una fusión en un orden superior, sino con una escisión entre poder militar y financiero. Mientras el poder militar se ha centralizado aún más en manos de los Estados Unidos y de sus más estrechos aliados occidentales, el poder financiero se ha llegado a dispersar entre un conjunto multicolor de organizaciones territoriales y no territoriales que, *de facto* o *de jure*, no pueden ni remotamente aspirar a alcanzar las capacidades militares globales de los Estados Unidos. Esta anomalía señala una ruptura fundamental con el modelo evolutivo que ha caracterizado la expansión del capitalismo mundial durante los últimos 500 años.

En suma, el neoliberalismo y la globalización se refieren a la ideología que sustenta la economía política de la internacionalización capitalista. La vocación del

capitalismo es el poder mundial, el capitalismo es un proyecto mundial desde que nace, no se puede concebir el capitalismo si no es con la invasión europea en América, Asia y África. Desde que nace, el capitalismo busca la expansión mundial y esa característica llega a su fase extrema en los últimos años (Hijar, 2001).

2.3 LA GLOBALIZACIÓN DEL ESPACIO.

Como hemos visto la globalización es el fenómeno de cambio estructural de las relaciones sociales y económicas de los diversos países y regiones del mundo para consolidar al unísono el sistema capitalista. Aunque, como he argumentado, la globalización no es un fenómeno tan novedoso, como nos quieren hacer creer sus ideólogos defensores, no se puede negar que tiene ciertas peculiaridades (como mencioné en el punto anterior) que la hacen diferenciarse de las otras etapas del capitalismo. La más destacada es la rapidez con que los efectos financieros se producen a escala mundial y la extensión de las redes de interrelación a todos los niveles a lo largo y ancho del planeta. La rápida extensión de las comunicaciones vía satélite, que permiten difundir información desde cualquier punto de la tierra en fracciones de segundo, uno de cuyos resultados más importantes ha sido el establecimiento de redes de comunicación mundial de acceso masivo por computadora a través de Internet y de esa manera se ha convertido en un emblema arquetípico de la globalización. En consecuencia con esta dinámica se concentran decisiones económicas mundiales en los grandes capitales financieros internacionales. Elementos clave de estas nuevas relaciones son por una parte, la globalización de los mercados financieros, tanto a través de la apertura de las economías nacionales antes protegidas a la inversión extranjera, como del establecimiento de nuevas políticas monetarias que faciliten la libre circulación de capitales, y consecuentemente, el establecimiento de nuevos marcos de vinculación económica entre los países, que pueden concretarse en el establecimiento de tratados y acuerdos de distinta naturaleza y que pueden involucrar a dos o más países. Obviamente esta "integración" económica no ha significado hasta el momento ninguna tendencia a la igualación de las economías participantes, es decir, que el proceso de globalización no se ha traducido en la tendencia a disminuir las desigualdades entre los países.

Todo lo anterior se refleja en el espacio transformándolo tanto a él como al territorio, el capitalismo ha sobrevivido desde el siglo XV por un único medio: Produciendo y reproduciendo espacio. La acumulación del capital ha estado siempre vinculada al espacio; sin la expansión territorial, el capitalismo es impensable y hubiese sucumbido, sin la reorganización espacial y el desarrollo desigual habría dejado de funcionar como sistema económico-político. Se concentraron las fuerzas productivas y las relaciones de producción en un espacio con la consecuente concentración masiva del poder político y económico. De 1942 en adelante la internacionalización del comercio se puso en marcha, el capitalismo no podía construirse sin espacios geográficos, de modo que los construyó con

infraestructura y comunicaciones, solamente para destruirlos y reconstruirlos en otra fase de su desarrollo. Así por medio de la geografía, la burguesía llegó al poder.

Así la globalización es una nueva fase en la que el capital está buscando nuevos espacios para su reproducción. Uno de los geógrafos que ha estudiado este proceso es David Harvey (2000) que trata de atraernos a la idea de un "materialismo histórico-geográfico" con el fin de prepararnos a mirar con mayor flexibilidad la importancia de procesos como la globalización y el desarrollo geográfico desigual.

En este mismo sentido se encuentra el geógrafo Milton Santos (2000) que hace un análisis de la nueva fase del capitalismo, dice que actualmente existe un poderoso proceso de artificialización de la naturaleza en la que las cosas (de la naturaleza) son sustituidas por objetos técnicos cada día más complejos en su funcionamiento y concepción, a partir de esto se conforma lo que este autor llama el medio técnico-científico-informacional que va sustituyendo en todo lugar, aunque a diferente ritmo, cualquier forma de organización del espacio.

Según Santos (2000), el funcionamiento del mundo pasa por la comprensión del papel del fenómeno técnico, en sus manifestaciones actuales en el proceso de producción a escala planetaria. Entre estas manifestaciones destaca la aparición de tres unicidades: de la técnica, del tiempo y del motor de la vida económico-social. Estas son la base del fenómeno de la globalización y de las actuales transformaciones del espacio.

La unicidad de la técnica es el predominio de un sistema técnico, que tiene como área de acción al planeta entero, y se vuelve común a todas las culturas, todos los sistemas políticos, todos los lugares y opera como un sistema único, universalmente integrado, con alta independencia funcional. Las nuevas tecnologías en microelectrónica, informática, telemática y telecomunicaciones; son expresión de este fenómeno de dispositivos tecnológicos y organizacionales que funcionan a partir de la información. Y esta aparece como primordial en la vida contemporánea, la información alcanza un gran avance (las máquinas cada vez se asemejan más a las personas como lo ha soñado I. Asimov), la información crea nuevas condiciones para la producción a través de los saberes, la ciencia, la tecnología,... este nuevo grado de automatización de las máquinas imprime un enorme salto cualitativo en la organización de las actividades productivas. La fuerza de este proceso de continua innovación tecnológica radica en su impresionante velocidad, tanto de recreación como de difusión.

Gracias a la instantaneidad de la información se hace posible la unicidad del tiempo, que permite conocer de forma inmediata acontecimientos simultáneos en diferentes lugares creando, a escala planetaria, una relación unitaria entre lugares y acontecimientos. Las telecomunicaciones juegan un papel central en la transmisión y recepción de información de manera instantánea. La telemática posibilita la ejecución de una acción físico-mecánica a distancia en tiempo real y la

teledetección revoluciona la cartografía tradicional a partir del satélite artificial, facilitando un conocimiento extenso y profundo de todo el globo. Ahora es posible conocer aquello que ocurre en la superficie del planeta en forma simultánea e inmediata. Las regiones como el Sahara o la Antártida actualmente son dominio de la sociedad a través de su conocimiento total y continuo, y por ello son campo para su explotación potencial o futura.

En tercer lugar tenemos el motor único, que es promovido básicamente por la búsqueda de mayores lucros por medio de empresas transnacionales y multinacionales, de este modo, el motor único es la búsqueda de plusvalía, que vuelta crecientemente mundial por vía de la producción y unificada por medio del sistema financiero identifica el territorio con el mercado.

La acumulación del capital en este periodo del capitalismo está dada por las nuevas formas de centralización de grandes capitales financieros cuya principal función es fructificar principalmente en el interior de la esfera financiera. Asimismo, esta esfera encabeza la repartición del destino social de la riqueza generada en la esfera de la producción. Es cada vez mas frecuente la búsqueda de alternativas para obtener ganancias que no se restrinjan a la producción pura y simple de bienes y servicios; de tal forma que el capital financiero, el mercantil y el inmobiliario se integran de tal manera a las estructuras y operaciones financieras que se torna cada vez más difícil decir dónde comienzan los intereses comerciales e industriales y dónde terminan aquellos estrictamente financieros.

El carácter rentista de este proceso crea una contradicción inherente del capitalismo, ya que la esfera financiera se alimenta de la riqueza creada por la inversión y por la movilización de una fuerza de trabajo de múltiples niveles, ésta no crea nada por sí misma; cuando la esfera financiera deja de ser alimentada por flujos sustanciales, cuyo origen se encuentra exclusivamente en la esfera de la producción, las tensiones dentro del circuito cerrado se intensifican y con ellas la aproximación de crisis financieras. Este hecho está vinculado a las transformaciones del sistema financiero internacional, la función clásica del sistema financiero era la de estimular el ahorro y facilitar su transferencia a las mejores oportunidades de inversión, tanto en los mercados nacionales como en los internacionales, esa función ha sido modificada por el explosivo crecimiento en el volumen y variedad de las transacciones en los mercados financieros internacionales, se trata fundamentalmente de operaciones especulativas y de arbitraje que buscan ganancias rápidas mediante el aprovechamiento de las diferencias internacionales en las tasas de interés y de las fluctuaciones en los tipos de cambio (Harvey, 1982).

La amplia diversidad de instrumentos y mecanismos financieros sofisticados es facilitada por la explosión de las tecnologías de información que permiten la ejecución de transacciones en fracciones de segundo a casi cualquier punto del planeta, las 24 horas del día. El uso de computadoras y las comunicaciones electrónicas han elevado mucho la capacidad y la eficiencia de las operaciones, igualmente han reducido drásticamente los costos de procesamiento y transmisión

de la información, facilitando, junto con la instantaneidad y simultaneidad, una mayor integración de los mercados financieros. Como apunta Harvey (1998) gran parte de la fluidez, de la inestabilidad y del frenesí puede ser atribuida al aumento de esa capacidad de manejar los flujos de capital de aquí para allá de manera que casi parecen desprestigiar las restricciones de tiempo y de espacio que frecuentemente tienen efecto sobre las actividades materiales de producción y consumo, la posibilidad de operar a grandes distancias en tiempo real otorga al sistema financiero internacional un poder de comando cada vez más eficiente.

Los tipos de cambio dependen básicamente del juego de especuladores provistos de inmensas masas de dinero y de instrumentos financieros de creciente complejidad. A este fortalecimiento de los procesos especulativos y al aumento de la inestabilidad financiera, se suma una volatilidad excesiva de los flujos de capitales, introduciendo nuevos riesgos. El problema resultante de esas tres características (especulación, inestabilidad y volatilidad) es que como se trata de un sistema fuertemente integrado en escala internacional debido principalmente a la desregulación y a la liberalización financiera, las crisis son fácilmente transmisibles mas allá de las fronteras nacionales, así como de un mercado a otro (Sánchez, 1991).

Una de las manifestaciones principales de este estilo de acumulación en la fase contemporánea del capitalismo es una reestructuración del poder económico mundial con la aparición de nuevos actores y de nuevas políticas, la existencia de estos es fundamental para la integración internacional de los mercados financieros ya que tal no podría existir exclusivamente a partir de una base material sofisticada. La aparición de nuevos agentes financieros privados se torna central para la configuración de esta nueva fase, como los inversionistas institucionales (fondos de pensión, fondos mutuos, compañías de seguros,...) y las propias corporaciones, que al concentrar una gran masa de recursos determinan el resultado de los movimientos; además existe otro tipo de inversionistas que reúnen montos de capital privado para comprometerse en posiciones de alto riesgo, con menores masas de capital que los demás, son los especuladores por excelencia y funcionan como señalizadores del mercado. Las transferencias efectivas de riqueza para la esfera financiera vía, por ejemplo, servicio de deuda pública o políticas monetarias, otorgan un carácter predominantemente rentista a esos nuevos actores, que crecen a partir de operaciones basadas en ganancias puramente financieras sin pasar por inversiones productivas. En suma el mayor problema es que se trata de una actividad especulativa, parasitaria que no genera ni riqueza ni valor (Ibid).

Una característica para destacar es el cambio en las estrategias de inversiones de los grupos industriales; muchos empleados de las 500 compañías norteamericanas más grandes hoy trabajan en líneas de actividad sin relación alguna con la línea primaria de negocios con que su empresa está identificada. La mayoría de los empresarios opina que la tarea de los administradores es hacer dinero y no acero (Harvey, 1998). Cada vez con más frecuencia se desarrollan formas múltiples de asociación entre empresas de diferentes países, incluyendo

acuerdos de subcontratación, inversiones cruzadas, participación accionaria minoritaria, otorgamiento de licencias, adquisiciones,... Conexiones que crecen a ritmo acelerado y que conforman redes globales de empresas diseñando nuevas tramas de negocios. Los grandes grupos se auxilian con adquisiciones/fusiones transfronterizas para intentar ganar nuevos terrenos del mercado, por ello, el aumento de inversiones extranjeras directas no siempre es sinónimo de creación de nuevas capacidades. Esa expansión de las grandes firmas oligopólicas en las esferas productiva y financiera modifica sustancialmente la geografía mundial, cuya manifestación cada vez más acentuada es la consolidación de un espacio integrado de las empresas, más allá de las fronteras nacionales (empresa-red). Se trata de oligopolios internacionales que concentran la competencia mundial en pocas empresas, siendo muy frecuente en sectores como el automovilístico, farmacéutico, electrónico, aeronáutico,... El avance en las tecnologías de información facilita significativamente esa tendencia al permitir que las etapas de la producción se localicen en diferentes países manteniendo el monitoreo centralizado sobre ellas.

Se advierte una aceleración violenta del proceso de concentración y centralización del capital y, a su vez, la importancia creciente de la circulación, tornada factor central de la acumulación. Esta situación está modificando no solamente la estructura patrimonial de la riqueza como, también, el perfil de los interlocutores con que los gobiernos nacionales tienen que negociar gran parte de sus políticas. Los grandes grupos oligopolicos y los operadores financieros internacionales (como los fondos de pensión) tienen actualmente una amplia libertad de acción para sus negocios y una capacidad, cada vez mayor, para alterar las reglas del juego en la estructura mundial del poder. De esta manera, la globalización económica expresada principalmente en la esfera financiera, se manifiesta en la dimensión política. De ahí que junto con la aparición de nuevos actores, se tracen nuevas políticas; a una base material adecuada para aumentar la fluidez territorial, se suma una base normativa que facilita la permeabilidad del territorio, a partir de reglamentos flexibles (Harvey, 1982).

Efectivamente, ninguno de los cambios ya mencionados hubiesen sido posibles sin una intervención política activa de los gobiernos nacionales. El modelo de apertura de la economía, inspirado en los principios del liberalismo clásico (como ya mencionamos) aparece como una necesidad inexorable para adaptarse a las transformaciones del sistema económico mundial; es asumido como la única respuesta posible por los más diversos dirigentes políticos. Los programas de liberalización, desregulación, privatización son implementados con diferentes ritmos y modalidades en la mayoría de los países del mundo, la apertura económica busca eliminar cualquier restricción al movimiento de capitales, creando las condiciones necesarias para su expansión. Así, la redefinición del aparato normativo a partir de las exigencias del mercado es una demostración de la opción de los estados por ofrecer las mejores condiciones a los sectores más concentrados de la economía; no se trata de un estado ausente, las políticas de reforma económica, que incluyen además de la apertura de los mercados y privatizaciones, disminución de los controles al sector privado y

reducción del aparato estatal, son medidas que apuntan a la conformación de espacio regulados económicamente. Se trata de una nueva regulación, y no de una desregulación, término que se vulgarizó en el proceso (Dos Santos, 1999).

Nuevas tecnologías, nuevos actores, nuevas políticas permiten hablar de una nueva fase del capitalismo mundial, tanto los grandes grupos oligopolicos y los operadores altamente concentrados como los gobiernos nacionales son agentes activos en la configuración de este momento histórico, denominado globalización.

Así, podemos decir siguiendo a Milton Santos (2000) que no hay un espacio global, sino espacios de la globalización, espacios mundializados reunidos por redes, espacios que se distinguen por el alto contenido de ciencia, de tecnología y de información. Son la expresión mas acabada de esa base material, de ese medio técnico-científico-informacional. Este medio en vías de construcción está presente en todas partes, pero sus dimensiones varían según los continentes, países o regiones.

La producción y reproducción de un desarrollo geográficamente desigual es una característica distintiva en la historia del capitalismo; las tendencias hacia la homogenización, jerarquización y la fragmentación del espacio geográfico operan en forma simultánea y opuesta a lo largo de los diferentes periodos históricos. Estas tendencias se realizan por medio de redes que, gracias a los procesos técnicos, operan a escala global. Los flujos materiales (mercancías) y los inmateriales (dinero, símbolos,...) se multiplican e intensifican a través de redes productivas, financieras, de comercio, de transporte e información. Esas redes globales atraviesan los territorios nacionales con diferentes grados de intensidad y articulación, ese movimiento produce una alteración en la división territorial del trabajo preexistente y en la relación entre los actores locales. De esta manera, la superposición cada vez más compleja, diferenciada y asimétrica de esas redes, muestra que el proceso de desarrollo geográficamente desigual continua.

Existe un aumento en la diferenciación de los lugares con nuevas formas de jerarquización y de fragmentación; esto se explica principalmente porque la selectividad espacial del capital se profundiza en el momento en que las finanzas comienzan a tener el comando del proceso, además de una lógica general de mayor aplicación en menos lugares. Es el movimiento propio de esa fracción del capital financiero con cierta autonomía frente a otras fracciones, que tienden a imponer su marca a las operaciones del capitalismo contemporáneo, como un todo.

Las empresas globales, más que operar en todo el planeta, saben cómo tomar decisiones en la escala global, a partir de una estrategia geográfica selectiva, o sea, invirtiendo sólo en aquellas regiones que le ofrecen mejores condiciones, existe una mundialización que debe ser pensada como una fase específica del proceso de internacionalización del capital y de su valorización, a escala del conjunto de las regiones del mundo donde hay recursos o mercados.

Esto significa que estamos frente a un desarrollo que, al mismo tiempo, incluye algunas áreas del planeta y excluye a otras, Globalización/fragmentación: dos caras de un mismo proceso.

La existencia de espacios de la globalización revela que los aportes de ciencia, tecnología y de información, no se reparten uniformemente en el planeta. De ahí que aparezcan espacios con diferentes densidades técnicas e informacionales, dependiendo de la intensidad con la cual se concentren aquellos elementos portadores de "globalidad" (objetos cargados de innovación, precisión y velocidad) la extensión de estos espacios también es variada, dependiendo del grado de difusión geográfica de esos objetos, pueden ser superficies continuas, mas o menos extensas (como algunas regiones o países) o pueden ser simples puntos (como ciertas ciudades o colonias dentro de una ciudad). A esas diferentes densidades técnicas e informacionales aplicadas tanto en el campo como en la ciudad, le corresponden temporalidades diversas. Las áreas de alta densidad presentan temporalidades rápidas, practicadas por las instituciones y empresas que operan en forma de red a escala mundial. Por ejemplo, las grandes compañías financieras, de comercio internacional, de telecomunicaciones, de transporte, de energía se constituyen como actores hegemónicos del sistema mundial pues son los que tienen acceso a un uso intensivo de esos objetos modernos, más veloces y precisos. Frente a estas, se conforman áreas de baja densidad técnico-informacional, con un predominio de empresas e instituciones de temporalidades lentas que pueden aprovechar sólo en forma residual las ventajas de fluidez territorial que ofrecen las redes (Parnreiter, 2002).

Esa fluidez puesta al servicio de la competitividad, imperativo de la globalización, facilita la configuración de redes de lugares, de ciudades, en suma de un espacio reticulado, en el cual el medio técnico-científico-informacional, aunque se manifieste puntualmente, asegura el funcionamiento de los procesos interligados que garantizan una producción y circulación globalizadas. Ese espacio reticulado no sustituye a los territorios nacionales ni a las regiones y lugares; se superpone a ellos con diferentes grados de tensión. De esa manera, lugares diversos, con tiempos diversos, se organizan en forma jerárquica, profundizando la fragmentación. Desde esta perspectiva Santos (2000) distingue un proceso donde se desarrollan el orden global y el orden local cada una con sus propias lógicas, calificando el proceso de diferenciación geográfica en el contexto de la globalización.

Existen empresas, instituciones y gobiernos que forman los sectores hegemónicos del periodo actual son las que mejor aprovechan y utilizan ese espacio conformado por las redes globalizadas ya que sus dinámicas comunes y entrecruzadas son sustentadas por sinergias entre investigaciones, innovaciones tecnológicas, financiamientos, informaciones, reglamentaciones,... el poder mundial se ejerce a partir de una concentración geográfica de los poderes; en el final del siglo XX, los poderes que actúan sobre el mundo y las innovaciones que lo transforman se localizan en un número limitado de lugares: Megalópolis del nordeste de Estados Unidos y California, de Japón, de Europa occidental. Ahí, 5%

de la población mundial vive en el 0.4% de la superficie terrestre, es ahí donde se localiza la mayoría de las 500 mayores empresas financieras e industriales, los gobiernos y las instituciones que pesan sobre el mundo: la Casa Blanca, el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, las Naciones Unidas, Wall Street, en Estados Unidos; los centros financieros de Tokio, Frankfurt y Londres; las grandes agencias de informaciones que tratan y difunden los acontecimientos del mundo y monopolizan las informaciones financieras. Allí residen los miembros del grupo de los ocho (G8), como los presidentes y los primeros ministros, que frecuentan "las conferencias de la cúpula". De los nuevos conocimientos, el 90% se elabora en los laboratorios de los países donde se encuentran esas megalópolis. Es así como se conforma el "archipiélago metropolitano mundial", que es funcional a una consolidación cada vez mayor de un poder mundial geográficamente concentrado. Estos grandes centros urbanos son la máxima expresión del medio técnico-científico-informacional al servicio de los sectores hegemónicos mundiales, son las llamadas ciudades globales (Sassen, 2002) a partir de las cuales la jerarquización del sistema urbano mundial se explica por la distribución desigual de las funciones de mando con relación a los procesos de producción y de valorización del capital (Parnreiter, 2002).

En efecto, la difusión del nuevo paradigma técnico-científico-informacional junto al crecimiento sin precedentes del comercio, de las finanzas y de la inversión extranjera se desarrolla en torno al megaspacio conformado por la tríada: EE.UU., Europa Occidental y Japón. La inmensa expansión transnacional del capital privilegia estos centros, articulando una economía multipolar y sumando al dominio norteamericano los otros dos grandes centros del poder económico y financiero mundial. El periodo histórico actual, en el que la bipolarización del poder mundial es sustituida por una tripolarización, muestra que se acentúa, una vez más, el desarrollo geográficamente desigual en escala mundial.

Acorde a las características antes mencionadas, la globalización se percibe como un movimiento altamente selectivo que no llega con la misma intensidad a todos los lugares. Es por esto necesario conocer como esta diferenciación se da y el Istmo de Tehuantepec es un ejemplo claro del choque de las dos lógicas antes mencionadas, este será el tópico del siguiente capítulo, en el cuál tratare de poner de manifiesto el carácter espacial de la globalización en este lugar.

3. EL ORDEN GLOBAL Y EL ORDEN LOCAL.

INTRODUCCIÓN.

Después de revisar la evolución del marco teórico y del contexto económico-político-social, en este último capítulo daré cuenta de cómo el istmo de Tehuantepec se ha transformado con el tiempo y la manera en que las políticas de desarrollo son poco veraces en su intento por “desarrollar” la región. Ya que como se sabe el gran capital deja mucho que desear cuando se trata de la diferenciar entre desarrollo y crecimiento económico.

Primeramente efectuaré un esbozo histórico de algunas ideas y planes que se han pensado y diseñado para el istmo en la historia de nuestro país, pero siempre sin dejar de observar el contexto internacional y el proceso de integración de estos, al camino que a trazado el capitalismo.

Después realizaré una reseña de las condiciones económicas en el istmo de Tehuantepec en los últimos años, dentro de la fase de la globalización.

Finalmente, puntualizaré la situación de los actores sociales frente a este nuevo marco impuesto desde el orden global, y revisaré las alternativas que plantean para afrontarlo, es decir, las propuestas del orden local para defender su Istmo.

Siempre buscando circunscribir el estudio de caso con el marco teórico y sus principales ideas como “la guerra entre lugares” y el “derecho a un desarrollo geográfico alternativo” de David Harvey (2003).

3.1 RÉQUIEM POR UN ISTMO.

INTENTOS DEL CAPITALISMO EMBRIONARIO EN EL ISTMO

Con el descubrimiento de América el mercado mundial comienza una gran expansión encabezada por España y Portugal. Con la apertura de nuevas rutas de comercio se estableció un nuevo ámbito de desarrollo del mercado mundial. La puesta en circulación de grandes volúmenes de bienes y metales preciosos, derivó en el rápido desarrollo del capital comercial, convirtiéndose en el motor que desencadena el proceso de la acumulación originaria en Europa, lo cual fue fundamental para la formación de la industria capitalista. En la navegación atlántica América se convirtió en una barrera para Europa en su comercio con Asia, por ello el problema de encontrar un paso hacia oriente se volvió clave.

De ahí que la visión del Istmo de Tehuantepec como posición geoestratégica no es nueva, ya que fue vínculo de intercambios poblacionales, comerciales y militares en la época prehispánica y durante la conquista. Diego de Ordaz, por órdenes de Hernán Cortés, realiza sus primeras exploraciones en la región del Istmo-Norte; Después de incursionar por el río Coatzacoalcos, a su regreso en 1522, rindió un parte militar señalando que era buena tierra para ganados y granjerías " y el puerto a pique para las islas de Cuba, Santo Domingo y Jamaica." (Jaramillo, 1976) Cortés percibió la importancia estratégica del Istmo y fue el primer gran promotor ante la corona española, de un proyecto de ruta comercial interoceánica y más tarde él mismo se convirtió en poseedor de vastas extensiones ístmicas, escribiendo en 1524 a Carlos V de España que "la unión del Atlántico con el Mar del Sur, valía más que la conquista de México" (Ibíd).

Las acciones militares de la conquista, las enfermedades traídas por los españoles, las políticas impuestas, el despojo de tierras a los indígenas de la región, provocó la muerte de decenas de miles de ellos y la desaparición de la mayor parte de los asentamientos prehispánicos de las poblaciones nativas, en la provincia de la Villa del Espíritu Santo- Guazacoalco, que comprendía casi todo lo que hoy es Tabasco, Chiapas y Oaxaca y parte de Veracruz. De esta manera, se vieron severamente afectados los pueblos mixes, zoques y popolucas de la planicie costera del Golfo. No tanto así los zoques que habitaban en el territorio de los Chimalapas, quienes permanecieron relativamente aislados, viéndose cortadas ligas de intercambio comercial con los demás pueblos, siendo que éste había sido un pueblo que basaba su desarrollo en el comercio (García, 1997).

A fines del siglo XVI e inicio de XVII, sólo unos cuantos asentamientos dispersos pudieron sobrevivir en la región del Golfo y lo que se intentaba era confinarlos en comunidades o congregaciones, donde se pudieran reducir sus posibilidades de rebelión y apostasía, lo que a su vez facilitara su conversión a la fe católica y el control fiscal y administrativo que impusieron los conquistadores. La resistencia indígena se manifestaba, nueve pueblos se negaron a abandonar sus lugares; pero hacia 1659 los poblados ribereños ya habían desaparecido o habían sido reubicados (De la Cruz, 1983).

En 1687, los indígenas zoques de la región de los Chimalapas tuvieron que comprar sus propias tierras a la Corona Española, por un precio de 25,000 pesos oro, a cambio de títulos de condeñazgo primordiales, que señalaban una extensión aproximada de 900,000 hectáreas. De una parte de esta región, los españoles durante muchos años se surtieron de maderas preciosas, extraídas de sus selvas y bosques, que transportaban por la histórica ruta zoque hasta la desembocadura del Río Coatzacoalcos, para llevarlas a los astilleros reales de Cuba para la construcción de sus navíos (García, 1997).

Coatzacoalcos fue punto clave por sus comunicaciones fluviales. Para 1789 se estableció un importante embarcadero en "Sarabia", sobre el río Jaltepec, desde donde fluían hacia Europa, materias primas como: La cochinilla de Oaxaca; El añil de Guatemala; la carne seca de Tehuantepec; La caoba de los márgenes

del río del Corte. (Rodríguez, 1997) Ya para 1784, el Virrey Bucarelli enviaba expediciones a estudiar la comunicación entre el Pacífico y el Atlántico, a través de los ríos Ostuta, Chicapa o Chimalapas (Brasseur, 1984).

Al final del colonialismo español en México Alexander Von Humboldt, en 1808, propone la idea de construir un canal interoceánico en Centroamérica proponiendo nueve puntos posibles, entre ellos en el istmo de Tehuantepec, ya que observo que el río Coatzacoalcos y sus afluentes favorecían la construcción de un canal interoceánico, sugiriendo que el canal podría tener capacidad para recibir embarcaciones de 300 a 4000 toneladas. Por las condiciones económicas y políticas del virreinato frente a la metrópoli española, así como las propias contradicciones del desarrollo del sistema económico y social español, los propósitos de abrir un canal en el istmo que uniera los dos océanos, no pudieron concretarse (Barrios, 1981).

En el marco de la época independiente Tadeo Ortiz realizó un estudio sobre el istmo de Tehuantepec, confirmado por el gobierno de Guadalupe Victoria, en su informe describía la hidrografía y orografía, así como características de la población y las posibilidades económicas. Después del estudio de Ortiz, el general Juan Obregoso es designado para realizar estudios de carácter militar.

LA EXPANSIÓN DEL CAPITALISMO Y EL MARE NOSTRUM ESTADOUNIDENSE.

El mayor interés sobre el istmo de Tehuantepec se dio en el momento en que el capitalismo pasa de su fase mercantil o embrionaria a su fase industrial o premonopólica, cuando las potencias coloniales portuguesas y españolas sucumben a finales del siglo XVIII y entran a la escena Inglaterra, Francia y posteriormente Estados Unidos.

La América recién independizada se convierte en objetivo del imperialismo europeo, que se tornó en una amenaza para el naciente estado norteamericano que concibe la necesidad de establecer una esfera de influencia en el continente, de este modo en 1823 James Monroe proclama la conocida "Doctrina Monroe", con la cual busca cancelar el derecho de las potencias europeas a extender su dominio territorial en América. Conforme se fue desarrollando y expandiendo el capitalismo, los intereses de los gobernantes esclavistas norteamericanos aceleraban su proceso de expansión hacia el sur de su frontera y sin perder de vista el Istmo de Tehuantepec, ya que esta porción del territorio además de ahorrar distancias como vía comercial, también era una posición estratégica de orden militar (Fernández, 1954).

Santa Anna, en 1842, otorga a José de Garay la concesión exclusiva de la ruta de comunicación transistmica por 50 años y en propiedad se le daba una franja de 55.7 Km al lado del camino para su colonización, el ingeniero italiano Gaetano Moro quedó al frente de la Comisión encargada de estudiar la comunicación interoceánica, este es el primer gran proyecto de carácter privado y con propósito de especulación en el istmo de Tehuantepec. José de Garay, en

1846 después de varias prorrogas por parte del gobierno mexicano, termina vendiendo la concesión a la compañía inglesa Manning, Mackintosh & Schneider. Mackintosh era un exportador de caoba que representaba los intereses de Inglaterra en el Istmo de Tehuantepec como cónsul (Flores G. & Moyano, P. 1991).

Después de la guerra contra los Estados Unidos, en las conferencias de paz con México en 1848, N. Trist, representante del gobierno de James Knox Polk, (quien había proyectado la construcción de un canal interoceánico en el istmo de Tehuantepec que sería la prolongación del Mississippi, eje de la navegación pluvial norteamericana) propone incluir en las negociaciones del tratado un apartado en el cual: "El gobierno de los Estados Unidos Mexicanos reconoce y garantiza para siempre al gobierno de los Estados Unidos el derecho de transportar a través del istmo de Tehuantepec de mar a mar, cualesquiera de los medios que existen actualmente..." (texto después integrado en el tratado de la Mesilla). El gobierno de México logró suprimir los apartados con respecto al istmo al ampararse en la concesión otorgada a Garay años antes (Gonzalo, 1973).

Con el tratado de Guadalupe – Hidalgo, firmado el 2 de febrero de 1848, parecen quedar cubiertas las ambiciones de los esclavistas sureños, en este arreglo desigual si bien México perdió mas de la mitad de su territorio, logra salvar el istmo. El interés de los Estados Unidos era tan patente que el 15 de abril de 1848 fue encomendado a Trist que ofreciera en vez de los \$15,000,000 que se obtuvieron, \$30,000,000 pagaderos en abonos de \$10,000,000 por año con tal que consiguiera el derecho de tránsito por Tehuantepec conforme al proyecto. El gobierno mexicano por su parte rehusó "absolutamente y negó la concesión de derechos de tránsito, navegación o cualesquiera otros que se refirieran al dicho camino". La respuesta de los comisionados mexicanos fue también muy segura en sus términos: *"Verbalmente hemos manifestado que hace algunos años está otorgado por el Gobierno de la República un privilegio sobre esta materia, el cual fue enajenado con autorización del gobierno a súbditos ingleses, de cuyos derechos no puede disponer México, pues no extrañará que en este punto no accedamos a los deseos de su gobierno"* y añaden en su informe que Trist había convenido en adoptar como preliminar de la negociación *"el abandono de toda tentativa de adquisición de Tehuantepec"* (Salado, 1968).

El Congreso de México, en 1852, cancela la concesión para la construcción de una vía interoceánica en el Istmo. Seis años después, el gobierno de Ignacio Comonfort es presionado por los Estados Unidos para ceder la concesión a la Tehuantepec Railroad Company of New Orleans el derecho de paso para transportar carga y pasaje de Nueva Orleans hasta San Francisco, el presidente de esta compañía era La Sere, amigo del embajador de los Estados Unidos en México, Mc Lane. Los barcos salían de Nueva Orleans a Minatitlán, por el río Coatzacoalcos a Xuchitl y de aquí, por tierra, hasta La Ventosa y de ahí a Salina Cruz, en donde se reembarcaba carga y pasaje con destino a San Francisco (Mc Neal, 1950).

En Julio de 1857 el gobierno estadounidense entregó a México un proyecto de tratado para considerar lo pactado en el artículo VIII del tratado de la Mesilla (1853). Durante el gobierno de Benito Juárez, las presiones del régimen esclavista norteamericano se intensificaron en vista de obtener el control de un paso interoceánico, así el presidente James Buchanan envía a Robert Mc Lane, en 1859, para negociar con Juárez un tratado mediante el cual obtuvieran además de Baja California, el derecho a perpetuidad de tránsito entre El Paso hasta Guaymas y a través del istmo de Tehuantepec. Después de varias negociaciones el gobierno liberal no cede los territorios del norte pero es obligado a firmar el tratado Mc Lane – Ocampo en el cual México concede libre tránsito a favor de ciudadanos, mercancías, tropas,... de Estados Unidos, además de no cobrar impuestos a las mercancías y de dar protección militar por parte de México; Por el istmo de Tehuantepec y el corredor río grande – Arizona – Golfo de California (Cue, 1956).

El tratado no fue del todo satisfactorio para la administración Buchanan pero lo aceptó y fue llevado al congreso de los Estados Unidos donde lo rechazaron (1860), no por atentar contra la soberanía de México sino debido a la agudización de los conflictos entre los esclavistas y antiesclavistas, ya que estos últimos veían en el tratado un peligro para el desarrollo de sus intereses políticos y económicos. Todo esto no significa el abandono del proyecto interoceánico por parte de los Estados Unidos. Después de la guerra de secesión en Estados Unidos este país buscaba su desarrollo dentro de una nueva fase del capitalismo, el imperialismo en la que ya no interesaba tanto la apropiación de territorios, sino más bien mercados y centros abastecedores de materias primas o de explotación de recursos naturales, como el petróleo. El capitalismo recurre a esta nueva forma para trasladar sus contradicciones, y expandiendo el mercado, el capital logra penetrar y transformar otras regiones del mundo (Ibíd).

En el contexto internacional, en 1879 se realiza el Congreso Internacional de París para la Comunicación Interoceánica en América. En él, el ingeniero James B. Eads propone la construcción de una línea férrea, de doce vías, para transportar buques entre los dos océanos. Los barcos serían instalados en una plataforma especial y remolcada por tres potentes locomotoras. Este fantástico proyecto tuvo el apoyo del gobierno mexicano, pese a su complicada ingeniería y a sus enormes costos y, como no se logró financiamiento ni en los Estados Unidos ni en Europa, queda en el olvido para 1887. El Congreso de París se había pronunciado por la construcción del Canal de Panamá, teniendo como modelo el Canal de Suez de 168 Km de longitud, que conectaba el Mediterráneo con el Mar Rojo. Este canal había sido construido entre 1859 y 1869 bajo la dirección de Ferdinand-Marie vizconde de Lesseps, quien es el que proyecta el de Panamá. Benito Juárez intenta la construcción del ferrocarril y obtiene magros avances; en 1870 la compañía United States Survey realiza estudios para el posible trazo del canal transístmico con longitud de 211 Km. Con la decisión de construir el Canal de Panamá los ánimos decaen un poco (Soler, 1989).

A finales del siglo XIX se hacen las primeras construcciones ferroviarias y portuarias que unen el comercio internacional a través de un sistema de rieles de acero y motores de vapor: se crea el enlace ferroviario entre el canal de la Mancha y el mediterráneo, además del enlace entre Sevilla y Moscú; en 1855 se comienza con la construcción del ferrocarril de Panamá, en 1869 se inaugura el canal de Suez y el ferrocarril continental de los Estados Unidos, en 1885 se construye el ferrocarril transcanadiense. México no escapó a esta influencia: La inversión extranjera se centró en la construcción de rutas ferroviarias con el fin de explotar los recursos mineros y naturales de algunas regiones, se abrieron las rutas México – Veracruz y del norte, asimismo en esta época se termina por fin el tren transistmico (García, 1943).

EL ISTMO EN EL PORFIRIATO.

El presidente Díaz y su equipo dieron cuenta de la necesidad de integración territorial y económica del país y procuraron la instauración de medios de comunicación y transporte, es así como promueven la habilitación de un trayecto interoceánico en el istmo de Tehuantepec.

Matías Romero y Porfirio Díaz (1889), impulsaron la construcción del ferrocarril, después de algunas empresas fallidas finalmente en 1899 a través de la compañía inglesa Pearson & Son Limited, a la cual se le conceden 51 años para su usufructo y debía terminar las vías férreas, construir los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos de manera tal que pudieran recibir buques de gran calado y realizar el tendido telegráfico. El 29 de julio 1894 queda establecida la comunicación ferrocarrilera interoceánica. El primero de enero de 1907 se declara a este ferrocarril abierto al tráfico internacional y, el último día de ese mismo mes, Porfirio Díaz inaugura oficialmente los 310 Km. de vías y los talleres ferroviarios de Matías Romero (Coatsworth, 1984).

El proyecto fue todo un éxito, alrededor de siete compañías navieras transportaban mercancías a través del istmo, entre las más importantes estaba la Hawaiian Steamship Co., la cual tenía la ruta Nueva York – Hawai y sitios intermedios, este ferrocarril transportaba un millón de toneladas anuales de carga, que la acumulaban 60 trenes diarios. Pearson insistió en construir el puerto final del Pacífico en Salina Cruz, a pesar de que el puerto de La Ventosa; localizado a unos kilómetros de Salina Cruz, tenía mayores ventajas; las desfavorables condiciones de un puerto artificial como Salina Cruz requieren de un constante mantenimiento y dragado que La Ventosa no hubiese requerido, hasta hoy el puerto necesita de trabajos de desazolve que en un principio beneficiaron a Pearson (Hernández, 1973).

La compañía Pearson & Son Limited, mientras terminaba el ferrocarril transistmico, hacía exploraciones petroleras, con buenos resultados, en el sur de Veracruz. Weetman Pearson funda la compañía El Águila en 1906 y adquiere los derechos de explotación de gas y petróleo en San Luis Potosí, Tamaulipas, Tabasco, Campeche y Veracruz, al año siguiente instala la primera refinería en

Minatitlán. Prácticamente todo el petróleo quedó en manos de esta compañía, esto suscitó discrepancias entre los gobiernos de Estados Unidos y México, ya que estos fueron desplazados de la explotación del petróleo mexicano, como consecuencia el gobierno estadounidense suprimo su apoyo a Díaz y se alió con sus opositores, la tendencia del gobierno de Díaz hacia las potencias europeas en detrimento de las inversiones norteamericanas tuvo consecuencias importantes que llevaron finalmente a la caída del régimen porfirista.

LA REVOLUCIÓN EN EL ISTMO.

Entre 1912 y 1913 Pearson comenzó a negociar con la administración maderista para vender el ferrocarril de Tehuantepec, que aunque tenía un tráfico superior al del ferrocarril de Panamá, dado que la inestabilidad política del país y la futura apertura del canal de Panamá amenazaban los intereses de la compañía.

El 15 de agosto de 1914 un buque, con bandera de los Estados Unidos, cruzaba el canal de Panamá, con lo cuál los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos y el ferrocarril que los unía entraban en el abandono. Diez y siete días antes se desencadena la Primera Guerra Mundial como muestra de ejercicio de fuerza y reacomodo de las potencias europeas por el control de las fuentes de materias primas, de los territorios coloniales y la ampliación de esferas de influencia en la concentración comercial. Este hecho benefició al proceso de consolidación de la presencia, en sentido de hegemonía, de los Estados Unidos en el continente americano; hegemonía que consolidará con la Segunda Guerra Mundial. En este proceso de reacomodo adquiere especial importancia el petróleo y los combustibles de él derivados. La exploración, explotación y refinamiento petrolero pasan a ser elementos estratégicos mundiales; movían, conectándolo, al mundo entero.

Entre 1914 y 1915 las instalaciones del ferrocarril del istmo fueron ocupadas militarmente y de esta forma las tropas carrancistas pudieron desplazarse a lo largo de las costas del Pacífico y del Golfo de México y les permitió el envío de equipo bélico a través de los puertos. En 1917, la propuesta de Pearson para endosar al gobierno carrancista el elefante blanco en que se convirtió el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec llegó al congreso, el cual fijó como indemnización y la incautación de la vía férrea la suma de 3.5 millones de pesos más 4 millones en bonos. La mayoría de los legisladores se mostraron conformes, pues creían que con las dificultades iniciales del canal de Panamá y con el fin de la guerra la demanda de mercancías sería tal que se necesitaría la ruta del ferrocarril transistmico, que se encontraba en buenas condiciones. Esta transacción no le agradó a los gobiernos de Estados Unidos e Inglaterra, quienes expresaron su malestar con Pearson ya que al resolver su situación empresarial, obstaculizaba la política de estas potencias orientada a estrangular a México para que accediera a cambiar el texto del artículo 27 constitucional, en particular la parte relativa a la explotación del subsuelo (Jaramillo, 1976).

En 1920, se da a conocer la modalidad de los puertos libres, que son zonas de enlace de los transportes marítimos, terrestres y aéreos en la cual pueden llegar toda clase de mercancías del extranjero, sin intervención ni gravámenes aduanales. Las industrias que se establecen dentro de un Puerto libre, están exentas de pago de toda clase de impuestos. De este modo se ponen bajo este régimen tres puertos: Salina Cruz, Puerto México y Guaymas, con la esperanza de reactivar su actividad comercial. Sin embargo, las cosas no sucedieron como los promotores de esta idea lo proyectaron, por lo que en 1926 se suspendió la administración de puertos libres (Ortiz Wadgyr, 1983).

LA NACIONALIZACIÓN.

El traslado como centro económico mundial de Inglaterra por Estados Unidos se presenta en un esquema de transformación estructural del mercado mundial, produciendo un reajuste en la división internacional del trabajo, a través de la descentralización de las actividades industriales. Entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial se desencadenó un estancamiento económico, por lo cual las economías latinoamericanas entraron en la fase de industrialización por sustitución de importaciones. El impulso industrial de México requirió de un desarrollo de los medios de transporte y comunicación, y de un incremento en la producción de materias primas y de energéticos. De este modo, el estado comienza a tomar un rol activo en la economía. Esto fue más fehaciente durante el sexenio de Lázaro Cárdenas quien apoyado en una política de masas efectuó el reparto agrario a niveles sin precedentes; impulsó el fortalecimiento de la organización laboral; promovió la creación de mejores condiciones para el desarrollo del capital nacional, frente a la presencia del capital internacional representado por Estados Unidos e Inglaterra. Pero la modificación en la estructura económica mexicana culminante fue la nacionalización de la industria petrolera. Durante este sexenio se planteó una estrategia de desarrollo basada en el equilibrio regional que consideraba la integración del istmo.

En esta zona se implantaron programas en diversos ámbitos: se realizó el reparto agrario afectando incluso grandes propiedades de ciudadanos estadounidenses que las adquirieron durante el porfiriato; se destinaron fondos para la obra pública, como por ejemplo la construcción de la presa Las Pilas en Tehuantepec; se fortaleció la educación rural. Se realizaron obras de desazolve en el puerto de Salina Cruz y se rehabilitó el puerto de Coatzacoalcos para que en 1939 estos dos puertos entraran nuevamente al proyecto de Puertos Libres Mexicanos, para reactivar el flujo comercial por la vía férrea. Además, se lleva los primeros pasos para el cooperativismo pesquero y aparecieron organismos gremiales en busca de unificación sindical (Toledo, 1980).

Al final de este periodo lo alcanzado permitió que Salina Cruz volviera a la actividad después de muchos años, aunque sólo lo hiciera como puerto de cabotaje, gracias a la inversión millonaria del gobierno cardenista, convirtiéndose en la única puerta de salida de los productos agrícolas en la región del Pacífico Sur. Asimismo PEMEX construyó en Salina Cruz una estación de carga con el fin

de transportar el combustible a los estados de la vertiente del Pacífico, sin tener que pasar por el canal de Panamá. En 1939 se construye la carretera entre Coatzacoalcos y Minatitlán. Doce años después se termina la carretera pavimentada del sureste y al año siguiente se inaugura la carretera panamericana. Con las carreteras, a la vez que se desplazaba al ferrocarril como medio de transporte nacional, se afianzaba el modelo derivado y dependiente del petróleo.

México se convierte en el tercer productor mundial de petróleo. Con la expropiación petrolera, realizada por Cárdenas en marzo de 1938, el país se inscribe, por derecho propio, en el intrincado sistema de relaciones internacionales que se tejen alrededor de este recurso no renovable. Con este suceso Estados Unidos suspende la compra de petróleo y plata a México, esto provocó la firma de acuerdos de venta entre las potencias del eje y México, lo que generó el temor de los norteamericanos ante una penetración económica y política de los alemanes en México. Ante esta amenaza el gobierno de los Estados Unidos modificó su política, con respecto a México y Latinoamérica, basándola en el acercamiento y la conciliación (Barreda, 2002).

Con la nacionalización petrolera se le otorgó al sector un papel clave en la economía nacional, tanto en soporte fundamental de las ramas industriales, agropecuarias y de servicios (transporte y energéticos) como el de sostén económico de los proyectos sexenales de desarrollo nacional. En 1952 se inaugura la Planta de Amoniaco I en Cosoleacaque, con la que México entra en la era de la petroquímica y cinco años después se inicia la construcción del complejo de Pajaritos. El país está listo para asumir la tecnología de la Revolución Verde en el medio rural (fertilizantes químicos). Sistema tecnológico que a los pocos años revela su inadaptabilidad a las tierras tropicales en el ámbito mundial, tanto por sus costos debido al despilfarro energético y el deterioro ambiental severo. En 1958 se concluye la carretera pavimentada entre Coatzacoalcos y Salina Cruz. A los cuatro años se termina el puente uniendo carretera, ferrocarril y poliducto Salina Cruz-Minatitlán, heredero del oleoducto de 1946. En 1974 se inician las construcciones petroleras de La Cangrejera y las de la refinería de Salina Cruz (Ortiz Wadgyrmar, 1983).

Si bien la guerra había favorecido el desarrollo industrial, a principios de los cuarenta la situación económica de México se tornó muy dependiente de los Estados Unidos, ya que este país absorbía el 90% de las exportaciones y el 90% de las importaciones. En 1948 el imperialismo estadounidense volvió a poner los ojos en el istmo de Tehuantepec cuando la administración Truman propone la realización de estudios en el Istmo de Tehuantepec, al mismo tiempo Higinio Álvarez senador mexicano propone un proyecto muy costoso para la construcción de un canal interoceánico a nivel del mar sin esclusas, simultáneamente, el ingeniero Modesto Rolland presenta un proyecto denominado la "Decavía", que consiste en transportar a través de un ferrocarril (con vía de diez rieles) grandes cajas llenas de agua en donde se mantuvieran flotando los barcos en un viaje que duraría de 10 a 12 horas; esta idea no era nueva ya se habían transportado embarcaciones por sistemas parecidos en el istmo de Corintio por los griegos en

el siglo V y por los venecianos en el XV. Estos proyectos no se llevaron a cabo dada su incosteabilidad. Además, en adelante todos los proyectos que se presentaron fueron cuestionados por los gobiernos mexicanos dado que se contraponían a la soberanía del país, así en 1964 López Mateos hace preponderar la seguridad nacional al declarar que en caso de construirse un canal en el istmo todos los aspectos relacionados con este deberán quedar exclusivamente en custodia del estado mexicano (Reséndiz, 1996).

Al inicio de los años setenta se buscan opciones al saturado Canal de Panamá, que advertía rebasada su capacidad de tránsito, que era de 30 000 ton, Al aparecer barcos de 500 000 a 900 000 ton. Es aquí donde aparece el sistema de transportación por contenedores, sistema que consiste en economizar espacio, maniobras, fletes y tiempo con la ventaja de transportar la mercancía desde el vendedor hasta el comprador con un mínimo de tiempo y costo. En este sistema las mercancías se empaquetan en el puerto de origen en "containers" y se les transporta por barco o ferrocarril como caja sellada sin ser abiertas hasta llegar a su destino final, estos containers son colocados por grandes grúas en barcos, trenes o camiones. El sistema tiene su origen en Inglaterra por conflictos en el canal de Suez, posteriormente fue adoptado en los Estados Unidos. En esta época, dado el agotamiento del modelo de acumulación por sustitución de importaciones aunado a la centralización industrial, en el país surge la necesidad de crear nuevos centros industriales, promover el desarrollo de zonas atrasadas apoyando actividades como la agricultura, la pesca y la extracción de combustibles, en este contexto el istmo es considerado como una región con gran potencial de desarrollo industrial, principalmente alrededor de la industria petrolera (Soler, 1989).

EL BOOM PETROLERO.

Los países exportadores de petróleo más importantes (Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Irán, Iraq) forman una unión pretendiendo controlar la extracción y el mercado internacional de crudo, originando la "crisis del petróleo". Esta "crisis", si bien logró elevar el precio del crudo en el mercado mundial, alertó sobre las debilidades en el control mundial occidental sobre este recurso. México, a partir del auge petrolero de comienzos de los setenta se plantea la "administración de la riqueza".

La recomposición del mundo estaba en proceso. Si bien los grandes arruinados de la segunda guerra mundial habían sido Alemania y Japón, para principios de la década de los setenta eran las potencias económicas mundiales, junto con los Estados Unidos. Restablecer lazos entre estas tres economías, para estabilizar el mundo, fue uno de los propósitos de la Comisión Trilateral, impulsada por Rockefeller en los primeros años de la década de los setenta, además de los objetivos enmarcados en la estrategia de la Guerra Fría, incluidos en el Plan Marshall que tenía objetivos políticos, económicos y militares. Los objetivos militares desembocaron en la OTAN; los políticos eran los de promover la democracia (liberal) y detener el avance del comunista; y, los económicos eran de

fortalecer la economía de libre mercado como modelo de bienestar preferible y mejor que la economía planificada de Estado de Europa Oriental. Esta inmensa inversión económica no dio, exactamente, los resultados que los norteamericanos esperaban. Europa estableció cierta convivencia con los países del este, mientras terminaba con sus administraciones coloniales y comenzaba un cierto papel mediador en conflictos internacionales (Chudnovsky, D. Kosacoff B. & López A. 1999). Por otro lado, fue desarrollando una política socialdemócrata, una administración estatal tendiente a una mejor distribución de la riqueza, facilitando el ahorro interno y orientando la inversión hacia el mejoramiento de los factores productivos, sobre todo industriales. Es decir, no se convirtió en una réplica de los Estados Unidos y su economía de mercado; y Alemania se convirtió en el eje económico europeo y el principal promotor de la Unión Europea. Japón, al mismo tiempo, pasa por un proceso espectacular, partiendo de que pierde la Segunda Guerra Mundial. Reorientó su industria hacia la electrónica e informática y derivados; con lo cual logró transformar las bases de los procesos industriales mundiales, además de convertirse en el impulsor de una dinámica economía regional, que abarca el Sureste Asiático y el Pacífico Sur. Su capacidad financiera es tal, que invierte en las principales ramas productivas de los Estados Unidos y monta redes industriales y comercializadoras integradas en todo el mundo. La coyuntura internacional permitió al gobierno mexicano plantear un proyecto de desarrollo en el istmo de Tehuantepec mediante un corredor intermodal, dado que en 1977 se firma el tratado Torrijos – Carter, con el que Estados Unidos le entrega en 1999 a Panamá el control del canal, además de que el auge petrolero fortaleció a México en la escala mundial (Álvarez, 1988).

En 1979, el gobierno federal promueve un proyecto llamado Puertos Industriales, con el fin de impulsar en puntos estratégicos el establecimiento de industrias pesadas, medianas y pequeñas, que agilizarán el movimiento de productos hacia el exterior, esto permitiría la desconcentración industrial y un desarrollo equilibrado de la economía nacional. Entre 1970 y 1980 el sureste y el istmo vivieron los días de mayor expansión del programa petrolero y petroquímico mexicano, para llevar al extremo las ventajas geopolíticas y espaciales del istmo, se exploraron las posibilidades de mejorar el transporte terrestre y ferroviario interoceánico basado en contenedores, mediante el megaproyecto *Alfa – Omega*. Así, los puertos industriales y petroleros de Coatzacoalcos y Salina Cruz son concebidos como los extremos de este ambicioso proyecto planteado, en ese entonces, como una alternativa terrestre al Canal de Panamá. El proyecto se llamó oficialmente Servicio Multimodal Transístmico, conocido popularmente por *Alfa – Omega*. Sus objetivos básicos eran: "impulsar el desarrollo de la zona ístmica; Servir como infraestructura de transporte; Atraer carga internacional", ya que, "prevé captar el 7% de la carga por contenedores que actualmente cruza el Canal de Panamá". Si bien la perspectiva resultó adecuada con el tiempo, en ese entonces era un proyecto totalmente inmaduro; se requerían transformaciones jurídicas, administrativas y fiscales para poder llevarlo a cabo (Pineda, 1974). Algunos años después, el gobierno tiene que anunciar la asignación de la deuda pública; la bancarrota, en pocas palabras. La crisis de 1982 detuvo de golpe este nuevo intento por modernizar el istmo.

EL NUEVO MODELO DEL CAPITAL.

Para la década de los noventa las bases para la globalización ya están dadas, y pasa por la estructuración de megapactos regionales como: Tratado de Libre Comercio de América del Norte; la Comunidad Económica Europea; y el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico. México tiene ingerencia en las tres y las tres tienen intereses en México. De este modo los planes para el istmo dejan de ser sólo de tipo local para pasar a formar parte de proyectos suprarregionales e incluso supranacionales como es el caso de la integración del istmo de Tehuantepec al Plan Puebla – Panamá (PPP).

Como hemos visto desde principios de la década de los cincuenta hasta fines de los sesenta el gobierno invierte en la construcción de infraestructura (carreteras, ferrocarriles, distritos de riego, presas, hidroeléctricas, pozos petroleros, oleoductos y poliductos, puertos, aeropuertos, complejos turísticos, entre otras), mientras que la iniciativa privada invierte en industria y comercio a través de empresas productivas y financieras (bancos). En la década siguiente el gobierno comienza a competir y desplazar a la iniciativa privada haciendo crecer el sector paraestatal productivo, empresarial, comercial y financiero en manos del Estado. En la década de los ochenta comienza a revertirse este proceso de manera dramática, frente a las evidencias del Estado como mal administrador de los bienes públicos y al cambio radical en la producción, la industria, el comercio y el financiamiento que se da a nivel mundial. A fines de la década la percepción por parte de los arquitectos neoliberales es clara: las economías nacionales, mucho más que sistemas autónomos se han convertido en subsistemas interactuantes e interdependientes de una economía global; El Estado, consecuentemente, se achica y lo sigue haciendo. También señalan que más del cincuenta por ciento del comercio internacional se realiza hoy en día entre compañías multinacionales, con lo cual, por su preeminencia, los sectores industriales, agroindustriales, comerciales, financieros y de información, a ellas ligadas, son los que tienen, supuestamente, perspectivas de sobrevivir al futuro (Garrido, 1997).

La comunicación, entre los dos puertos industriales y petroleros de altura (Coatzacoalcos y Salina Cruz), sirve (*mas o menos*) de articuladora de dos de las tres grandes cuencas marítimas del mercado internacional: la del Atlántico Norte y la del Pacífico. La primera es el espacio de intercambio de dos de las economías más grandes del mundo, es decir, la de América del Norte y la de la Comunidad Económica Europea (CEE). La segunda contiene el otro gran espacio económico internacional: Japón, Taiwán, Corea, Singapur y Hong Kong, si olvidarnos de la pujante economía China, además de que en sus costas americanas se encuentra California que es una zona mercantil muy dinámica de Estado Unidos. La cuenca del Pacífico, concentraba en 1985 el 46 por ciento del Producto Mundial Bruto (PMB) y, cinco años después, llegaba al 58 por ciento, estimándose su estabilización en alrededor del 50 por ciento a lo largo de la presente década (Álvarez, 1990).

La decisión de insertar la economía mexicana en la circulación de bienes y servicios, de las tres grandes áreas del mercado mundial, se comienza a perfilar desde principios de la década de los ochenta y todas las acciones se orientan por esa estrategia. Hay una percepción, en la orientación económica nacional, que visualiza la globalización económica a partir de fenómenos nuevos como: demanda internacional de bienes y servicios creciente y mayor que la demanda interna de los mismos; un sector financiero que adquiere el primer plano en la captación y circulación de recursos; la tecnología de vanguardia pasa a jugar un papel central en la producción. La oferta de ventajas comparativas es parte nada desdeñable de la competitividad de los capitales, entre otros factores no menores, como educación y capacitación especializada de personal. El atraso de la economía nacional frente al mercado global, en esta visión, obliga a una transformación acelerada y dinámica en las prácticas de producción y comercialización a través de tres ejes: maquila, captación de inversión extranjera y producción para la exportación con incentivos de orden fiscal y regulatorio. Esta orientación va creando las condiciones de maduración del Programa Transistmico, es decir, las medidas jurídicas y administrativas básicas para su concreción. Con la variante de que el Estado ya no tiene ni los recursos ni la voluntad política para desarrollar la infraestructura requerida en desarrollo social (nivel y calidad promedio de educación, servicios de salud, vigilancia nutricional, investigación tecnológica vinculada a la actividad productiva, entre otras). Pero si absorbe los gastos en la infraestructura física como carreteras, puertos, transportes, autopistas, ferrocarriles, comunicaciones, agua, energía,... En función de lo anterior delega actividades en la inversión privada nacional e internacional, por la vía de las licitaciones públicas, la concreción de programas y proyectos ofreciendo, además de las seguridades jurídicas y administrativas, la infraestructura existente en zonas geoestratégicas mundiales, que pueden ofrecer ventajas comparativas en producción de partes, ensamblado, transporte y distribución de carga, recursos naturales renovables y no renovables, turismo, celulósicos, energía eléctrica, petroquímicos y derivados, entre otros (Barreda, 2001).

En este contexto, después de casi un par de décadas de paralización en los programas de desarrollo para el istmo, surge en 1996 el Plan de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec, propuesta que rescata el proyecto de corredor multimodal, incluyendo, además, un paquete de planes industriales, petroleros, forestales, industriales y mineros, los cuales estarían encaminados en hacer de la región un centro de manufactura y distribución global de productos. Después de la aparición de este proyecto se manifestaron propuestas complementarias como que siguiendo el perfil del "megaproyecto", se encaminaron hacia la explotación ya no solo de las potencialidades regionales para la integración multimodal, sino, en afán de garantizar la vialidad de un corredor transistmico, buscaron articular al istmo con los estados de Tabasco, Chiapas y Campeche (tal como se planeara al inicio de la década de 1970, cuando el presidente Luis Echeverría creara la Comisión coordinadora para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec). El surgimiento de tales propuestas ocurre entonces estando vigente el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, así como en el contexto de la fiebre

privatizadora del sexenio zedillista, y como marco del programa Nacional de Desarrollo Urbano Industrial 1995-2000. Si bien tales proyectos no llegaron a madurar completamente, sirvieron de base para la presentación de propuestas globales como el Plan Puebla Panamá, enfocado a la integración del sureste mexicano con los países Centroamericanos. Conforme a esta nueva propuesta, la región del Istmo de Tehuantepec figura como un circuito de interconexión interoceánico que quedaría articulado con el centro del país, el sureste y Centroamérica.

El Plan Puebla Panamá además de continuar la línea de desarrollo promovida por el gobierno mexicano durante los últimos sexenios, constituye una pieza clave en la estrategia de reposicionamiento económico y político en la región México – Centroamérica bajo la simulación de fomento al desarrollo económico y social, como respuesta en una situación en crisis y atraso regional generado por la adopción de las políticas neoliberales. En la medida que el Plan Puebla Panamá es un instrumento diseñado conjuntamente por gobiernos nacionales y organismos internacionales como el BID y el BM, que busca favorecer a las transnacionales del petróleo, facilitar la privatización de las infraestructuras de transporte regionales, la energía eléctrica, el agua, el gas y PEMEX, promover la agroindustria y la ganadería y apropiarse de las reservas biológicas regionales.

3.2. EL ISTMO Y SUS RECURSOS.

LA POLÍTICA INDUSTRIAL DEL PETRÓLEO.

Durante la segunda mitad del siglo XX el petróleo se convirtió en la principal materia prima energética del capitalismo mundial, así mismo se ha ido desarrollando una red industrial muy extensa con redes de ductos que conectan zonas de extracción con refinerías y plantas petroquímicas, de este modo se constituye una trama de infraestructura de exploración, extracción, traslado y almacenamiento de hidrocarburos que es base par la reproducción capitalista. La economía mundial experimentó un consumo masivo de petróleo como consecuencia del acelerado proceso de desarrollo económico que adquiere la acumulación del capital; el ritmo de la demanda sobrepasó el ritmo de los hallazgos petroleros. El desarrollo basado en el petróleo ha impuesto en el Istmo de Tehuantepec su visión reduccionista, parcelaria y fragmentada, su pensamiento reductor y unidimensional ahora impulsado por la búsqueda de la eficiencia y la productividad económicas. Esta concepción tecnoeconómica ha ignorado en el Istmo los problemas humanos de la identidad, de la comunidad y de la cultura que han formado desde hace siglos la base de la organización de los grupos humanos que lo pueblan. Las relaciones económicas y sociales que ha impuesto destruyen la vida convivencial y comunitaria (Toledo, 1995). Lo mejor de las culturas ístmicas está desapareciendo para dar paso a lo peor de la civilización del petróleo.

Desde la expropiación petrolera hasta principios de los ochenta las acciones de planificación territorial por parte del estado mexicano fueron establecidas por elementos de tipo estructural y circunstancial. Estos elementos influyeron en los proyectos de construcción de una vía interoceánica y en los intentos de industrializar la región, además, incidieron en la construcción del complejo petrolero de la zona. Desde la década de los cuarenta se comenzaron a desarrollar planes preponderantes para el istmo de Tehuantepec, al descubrirse nuevos yacimientos de petróleo en la región sur. Coatzacoalcos y Minatitlán se convirtieron en la base para el desarrollo del programa petrolero más importante del país. La región se estructuró alrededor del complejo veracruzano y la única función del puerto oaxaqueño era la de servir de enlace entre este surtidor de petróleo y la demanda de los centros del noroeste y occidente, entre 1970 y 1980 se amplió el complejo petroquímico de Coatzacoalcos – Minatitlán, se construyó una refinería en Salina Cruz y se realizaron obras de modernización en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, así como del transporte Interoceánico, esto generó un crecimiento de la economía regional y un proceso de expansión del empleo, de la migración y del crecimiento urbano en las ciudades principales (Salina Cruz, Tehuantepec, Juchitán especialmente) (Rodríguez, 1982). La crisis económica de 1982, retrae el gasto público paralizando las construcciones portuarias y del transporte dando como resultado un estallido en el desempleo y mostrando los problemas del crecimiento explosivo de las ciudades.

Siguiendo a Segura y Sorroza (En: Reina, A. L. 1994) se puede decir que de 1940 a 1970 no existieron proyectos de inversión que generaran un “polo desarrollo”, dado que las políticas de centralización de la industria marginan a Salina Cruz de las políticas de fomento industrial, el puerto es sólo tomado como base para abastecer a estos centros industriales con el petróleo y derivados de la refinería de Minatitlán mediante un sistema de ductos. Además, con la segunda Guerra Mundial se aplazaron los proyectos de comunicación interoceánica. Mas adelante, los proyectos en infraestructura de transporte, como la construcción de la carretera transístmica (1946-1958), generaron la expansión de las actividades encaminadas a la explotación de recursos agropecuarios, pesqueros y mineros. Este impulso operó sin romper los sistemas de producción tradicionales ni los patrones de organización territorial establecidos. Así existió un lento crecimiento de las zonas agrícolas, pecuarias y pesqueras tradicionales que activaron su comercio por el sistema de intercambio establecido entre el istmo oaxaqueño y su parte veracruzana cuyo centro era Juchitán. Otras fuentes de crecimiento económico regional ocurrieron en las actividades extractivas y la industria procesadora que encontraron una demanda nacional creciente; como el caso de la cooperativa cementera, las salinas de la zona zapoteca y huave, los cafetales de Ixtepec y la extracción de maderas preciosas de los Chimalapas iniciada en 1957 con la fundación de la colonia agrícola y ganadera Cuauhtemoc. Esta dinámica económica operó bajo una alta dependencia de los mercados externos y la organización de cada sistema económico se relacionó directamente con el grado de vinculación o dependencia con los mercados exteriores; dicha relación no tuvo la fuerza suficiente para generar un impulso de reorganización estructural que reordenase a la sociedad de manera tal que rompieran los patrones de

organización social tradicional del istmo. Para 1970 empezó a cambiar esa dinámica con la transformación de la política petrolera nacional y el incremento de los precios del petróleo.

A partir de principios de los setenta se exploró como alternativa la descentralización industrial, para hacer frente al agotamiento del patrón de acumulación a que dio lugar el modelo de sustitución de importaciones; así se crearon nuevos centros industriales en ciudades del litoral y de la frontera norte, además de impulsar a las regiones atrasadas. El objetivo de los nuevos centros era construir lugares para la relocalización industrial para dinamizar el mercado interno y promover las exportaciones. La creación de estos polos industriales requería de diversas condiciones (económicas, de infraestructura y legales) para su desarrollo, por lo tanto se crearon marcos regulatorios para su establecimiento: Especificación del lugar, apoyos y facilidades fiscales, creación o acondicionamiento de la infraestructura e incluso el tipo de industria a establecerse.

En este marco para el desarrollo industrial del istmo de Tehuantepec se buscó la modernización de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, la construcción de una vía férrea eléctrica que uniera a ambos puertos y la construcción de una refinería en Salina Cruz. De los tres principales proyectos sólo se llevó a cabo la construcción de la refinería (1974), como parte de la instalación y expansión de la industria petrolera, que se creó para atender la demanda de petrolíferos a escala nacional explotando los yacimientos de Tabasco, Chiapas y la sonda de Campeche, y aprovechándose del incremento de los precios internacionales del combustible, y beneficiándose de su antigua función como centro de almacenamiento y de enlace con los centros de la costa del Pacífico. Entre 1974 y 1978 se extendió una política para aumentar la extracción del crudo y las cuotas de exportación y se dio prioridad a la rama de productos petrolíferos, se expandió la actividad extractiva, la industria de petrolíferos lo hizo en un 40% y la de petroquímicos casi duplicó su capacidad productiva (creció un 93%). Se trató de ganar autosuficiencia primaria en los requerimientos nacionales de los productos más demandados, para posteriormente exportar para utilizar al petróleo como eje del desarrollo. Pero esta política se vio alterada cuando los precios del crudo se dispararon de 10 dólares por barril a casi 30 en 1979, y de ahí a 50 en 1980; con esto la extracción de crudo se convirtió en el eje del sector y la producción de derivados pasó a un plano secundario (Sánchez, & Martínez, 1999).

Entre 1978 y 1982 dentro de una política económica absolutamente dependiente del petróleo, la producción de crudo se expandió 2.4 veces. Las prioridades de la política petrolera puestas en la extracción del combustible llevaron a proponer nuevamente la necesidad de modernizar el puerto, construir un sistema de transporte multimodal y acondicionar un parque para el establecimiento industrial. En 1979 surgió el Plan de Puertos Industriales que señalaba las funciones de los puertos de Tampico, Coatzacoalcos, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, con el objeto de fomentar el desarrollo económico y

social del país estableciendo ahí la industria pesada que se requiera, o industrias medianas y pequeñas para generar empleo y para aprovechar los recursos naturales existentes (Bataillon, 1980).

En 1980 se anuncia la puesta en marcha del plan *Alfa - Omega*, comprende la construcción de un sistema de transporte de carga por medio de contenedores, la creación de terminales para el sistema Coatzacoalcos Salina Cruz y el establecimiento de un parque industrial en este último puerto, que sería dotado de todos los servicios requeridos. Pero el apoyo al puerto de Salina Cruz fue limitado y sólo se iniciaron algunas obras de modernización portuaria. En cuanto a la industria petrolera se siguió dando fuerza a la exploración y extracción con lo que se retrajo la inversión en la industria de la refinación, pero finalmente la crisis de 1982 canceló definitivamente la posibilidad de continuar las obras de comunicación y portuarias, estancando el proyecto de desarrollo industrial de la región.

En 1988, los responsables de la política petrolera se propusieron la revaloración de la situación estratégica del istmo en términos de política energética con el Plan Petrolero del Pacífico. Tomando en cuenta el papel clave de esa costa en el funcionamiento de la economía nacional y su ubicación en una de las regiones más dinámicas del comercio mundial, de tal manera PEMEX se propuso aprovechar todas las ventajas comparativas; en la franja costera del pacífico se encuentra el 28% de la tierra cultivada y se genera el 40% del valor de la producción agrícola del país, el 70% de los productos pesqueros, el 35% de la electricidad producida por vía geotérmica e hidráulica, existen los mayores centros turísticos del país, cuenta con una excelente red de carreteras, puertos, comunicaciones ferroviarias y aéreas con cualquier punto del interior del país y de ambas costas estadounidenses (Bonilla, 1999).

Para fines de los ochenta, PEMEX abastecía con 235 mil barriles de crudo diarios las necesidades de la región. Por Salina Cruz exportaba un promedio de 150 mil barriles de crudo diarios hacia el lejano oriente, principalmente Japón, convertido en su mayor cliente entre los países asiáticos. Para ello, contaba con ductos transístmicos que le permitía transportar crudo, destilados, amoníaco y gas natural al puerto petrolero de Salina Cruz; una refinería con capacidad para procesar 170 mil barriles de crudo; con instalaciones portuarias dotadas de muelles y monoboyas para operaciones de buques de gran calado; 8 terminales marítimas para almacenamiento y distribución de petrolíferos; y 5 poliductos hacia el Pacífico Norte (Rodríguez, 1982).

Con crédito japonés PEMEX se había embarcado en la construcción del gigantesco oleoducto Nuevo Teapa-Salina Cruz, de 48 pulgadas. Sin embargo, todas estas obras eran insuficientes para satisfacer las crecientes demandas internas de la región Pacífico y para enfrentar las necesidades de expansión marcadas por el comercio mundial. La refinería de Salina Cruz operaba con déficit crecientes de combustóleo; las necesidades de gas licuado de la región rebasaban también la capacidad de procesamiento de la refinería y sus sistemas

de transportes, y las áreas de almacenamiento eran insuficientes, por lo que había que traerlos desde el Golfo, vía Panamá. Las necesidades de amoniaco de las regiones agrícolas del noroeste, sólo se satisfacían en parte a través de la refinera de Salina Cruz, el resto había que transportarlo desde el Golfo por la misma vía. Por otra parte, la cuenca del pacifico despuntaba a pasos muy acelerados, como la región de mayor crecimiento económico en el mundo, por lo que era previsible un incremento de los movimientos comerciales; especialmente energéticos, en esa zona. Por lo pronto, Japón ya mostraba un interés creciente por el crudo mexicano, mediante el Proyecto Petrolero del Pacífico, PEMEX trató de mejorar de un modo sustancial la organización espacial de su sistema energético, haciendo más eficientes sus enlaces entre regiones productoras, complejos de procesamiento y lugares de consumo: Así la empresa petrolera estatal se propuso lograr la conexión entre las regiones extractoras de hidrocarburos ubicadas en el sureste del Golfo y las costas del Pacífico, contar con instalaciones portuarias y de almacenamiento necesarias para dar al sistema energético una mayor eficiencia y flexibilidad y contar con mayores facilidades para la exportación de crudo y derivados a los países de la cuenca del Pacífico. En resumen el proyecto buscaba, por un lado satisfacer la demanda interna del crudo y sus derivados en el litoral del pacifico y por otro reforzar la presencia comercial de México en el mercado energético internacional. Para ello, PEMEX con apoyo de la banca Japonesa (500 millones) hizo una inversión de 1 200 millones de dólares para seis macroproyectos:

- Cavernas de almacenamiento de crudo en los domos salinos de Tuzandepetl, Veracruz.
- Tanque de almacenamiento de crudo en Salina Cruz.
- Refinerías Salina Cruz II.
- Almacenamiento de gas licuado e infraestructura portuaria en Salina Cruz.
- Complejo de amoniaco.
- Oleoducto transistmico de 48", Nuevo Teapa – Salina Cruz.

Este nuevo oleoducto de 265 Km de longitud transporta 550 000 barriles diarios, lo que incrementa sustancialmente la capacidad de transporte. La refinera de Salina Cruz II, tiene una capacidad para procesar 170 000 barriles diarios de petróleo crudo (Toledo, 1995).

Lo anterior ha permitido reunir actividades de todas las áreas de la industria petrolera desde la exploración hasta la comercialización del hidrocarburo y sus derivados en la región; de las seis refineras del país dos se localizan ahí, Minatitlán y Salina Cruz. Actualmente, la refinera de Salina Cruz es la principal abastecedora de crudo y derivados de la costa del pacifico y se encuentra

conectada a la estación de bombeo de Nuevo Teapa en Minatitlán. La esfera petrolera del istmo tiene una gran capacidad de proceso en las refinerías de Salina Cruz y Minatitlán con cerca del 40% del total del crudo procesado en las siete existentes a nivel nacional. La refinería de Salina Cruz procesa el 23% del total nacional y la de Minatitlán el 16%. Además, en la región existe un importante sistema de almacenamiento y distribución de crudo y gas, que se localiza en las cavernas de Tuzandepetl, con una capacidad de 10 millones de barriles de crudo, y se encuentra conectado al oleoducto transístmico de 48" (Nuevo Teapa – Salina Cruz) que desemboca en los tanques de almacenamiento de crudo y gas licuado de la terminal marítima de Salina Cruz (Ibíd).

En cuanto al norte del istmo, los complejos petroquímicos de esta zona participan con el 88% del total de productos petroquímicos producidos por PEMEX en todo el país: el complejo de Cosoleacaque produce el 38%, la Cangrejera 28%, Morelos 12% y Pajaritos 9%. La primera se localiza en el municipio del mismo nombre, mientras las restantes se localizan en la zona de Coatzacoalcos. En cuanto a la petroquímica, en torno al complejo petroquímico de PEMEX se han instalado una serie de empresas ligadas a la producción de petroquímicos como: Fertimex, Celanese, Industrias y derivados del etileno S. A. (IDESA), Eastaman Chemical, Tereftalatos Mexicanos, Grupo industrial FESUR, PROESA, TEMEX, Sílices Rancho Alegre, Future Foam, Eastaman Kodak, Fertilizantes y productos Agropecuarios S. A. De C. V., Agronitrogenados del Sureste, Dextrel Chemical, Industrias Químicas del Istmo, Dexel Chemical, J. P. Enslo, Grupo CYDSA Bayer, Industrias Resistol S. A. de C. V., Fenoquimia, ERA y Fertimina,... De esta forma el sureste veracruzano constituye un espacio estratégico por su posición geográfica y por su papel como Complejo Económico Territorial Mexicano, en tanto concentra la mayor infraestructura petroquímica básica del país. Sin embargo, existe una tendencia a la disminución en la obtención de productos petroleros desde 1993, que se atribuye en gran medida a la descapitalización de este sector industrial y que ha iniciado en gran medida el rezago tecnológico de los complejos petroquímicos (Sánchez, & Martínez, 1999).

Desde 1989, el Banco Mundial (BM) presionó para que los petroquímicos básicos fueran reclasificados como secundarios para poder, sobre la base de la ley, vender las plantas de PEMEX. Sin embargo, pese a la reclasificación realizada, el sólo anuncio de la inversión privada nacional y extranjera, en la industria petroquímica, encontró una gran oposición de los partidos políticos, del sindicato petrolero y de sectores civiles y académicos. Mientras tanto, se intenta clarificar las normas de inversión, quedándose que en las plantas que maneja PEMEX Petroquímica, que serán subsidiarias mixtas, el 51% de la inversión será de PEMEX y el 49% de iniciativa privada y que las plantas nuevas podrán ser 100% de capital proveniente de la iniciativa privada nacional o extranjera; haciendo sustanciosos cambios al artículo 27 en materia petrolera. Los ingresos por exportación de crudo en 1997 aumentaron en un 40% con respecto a 1995, representando 10 mil 700 millones de dólares, cuyo destino básico, absurdamente, no es PEMEX, sino la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Este tipo

de acciones explican, parte la descapitalización de la industria petrolera (Shields, en: "El Financiero", 1996.)

En el año 2000 las reservas totales de México eran de 58 204 millones de barriles de crudo, de las cuales el 44% se localizan en las zonas marinas del sureste y noreste, mientras en sureste se localiza el 17%. En cuanto a la producción de barriles diarios las zonas en su conjunto producen 2.934 millones de bpd, que constituye el 97% del petróleo producido en México y produce casi el 75% de gas natural. La exportación de crudo en el mismo año fue de 1.652 millones de barriles por día, es decir, el 55% del total producido, tres cuartas partes de la exportación fueron para los Estados Unidos (1.240 millones de barriles diarios) y el resto se repartió entre Europa, Asia y América Latina (PEMEX, 2000).

El petróleo mexicano juega un papel importante en la economía de los Estados Unidos, por ello ha buscado establecer un bloque hemisférico energético, ya que controlar las reservas de petróleo de América del norte es primordial para su permanencia hegemónica en el ámbito mundial. México es el noveno país en cuanto reservas petroleras (25 425 millones de barriles de petróleo crudo) y Estados Unidos es el doceavo (22 045 mbp) con la inclusión de Canadá se forma un bloque energético capaz de competir con zonas como el Medio Oriente y Rusia. No obstante, las ambiciones norteamericanas van mas allá, dado que al proponer el ALCA está en busca de las regiones ricas en este hidrocarburo en Suramérica, por ejemplo Venezuela (Ceceña, & Barreda, 1995).

En el contexto internacional, las grandes compañías petroleras han comenzado procesos de fusión entre ellas, lo que las llevará a controlar el mercado de crudo y derivados. Tal es el caso de la fusión entre la British Petroleum y Mobil para operaciones de refinación, controlando el 10% del mercado europeo en competencia con Royal Dutch/Shell y Exxon; o el de Texaco (EE.UU.) fusionándose con Shell Oil (holandesa) y Aramco (Arabia Saudita) para refinación y comercialización para el mercado de los Estados Unidos en primer lugar. En tanto, la participación de estas compañías, en el mercado mundial de crudo, depende de elementos tan dispares como del transporte mundial, el rigor de los inviernos y la participación o no de Iraq con su petróleo, entre otras situaciones; todo esto provocado por el entorno de insuficiencia energética a nivel mundial, ya que el petróleo se ha convertido en el bastión de la economía y su consumo seguirá en aumento, la economía se basa en un recurso que a mediano plazo desaparecerá (Camargo, & Quezada, 1991).

MINERÍA

Los recursos mineros son de importancia básica para el desarrollo del capitalismo ya que su utilización es fundamental en diversos procesos productivos y su utilización es intensiva en la industria, desde principios de la revolución industrial, como el hierro y la hulla, hasta la actualidad como aluminio, cromo, silicio y tungsteno. Hoy en día la industria de las comunicaciones y electrónica

necesitan de diversos minerales para su desarrollo, de igual forma las industrias de punta como la aeroespacial y la química les es fundamental este tipo de recursos. La condición estratégica de los recursos minerales se define a partir de su intervención en el proceso de reproducción del capital y debemos tener en cuenta, como en el caso de la industria petrolera, la suficiencia y disponibilidad de estos recursos, ya que a partir de esto se vinculan las políticas internacionales de las potencias. En el contexto nacional debemos tomar en cuenta que con las reformas al artículo 27 constitucional, la minería no metálica deja de ser propiedad exclusiva de la nación, por lo que el estado ya no puede concesionar su exploración y explotación (Barreda, 1999).

La explotación minera en el istmo de Tehuantepec es principalmente de minerales no metálicos como: Azufre, sal, mármol, cuarzo, mica,... en la porción del istmo veracruzano se localiza la Cuenca Salina del Istmo, que es la principal zona minera, ahí se produce el mayor volumen de azufre de todo el país, la producción de este mineral se concentra en las zonas de Jáltipan, Texistepec y Minatitlán donde cada yacimiento produce alrededor de 5 mil toneladas de azufre diarias y la Compañía Exploradora del Istmo es la encargada de su explotación, también en los complejos Pajaritos y Minatitlán se producen importantes volúmenes de este mineral. Existen 14 minas importantes de azufre esta zona, concesionadas a compañías como: Texas Gulf (5), Freeport (4), CEDI (1), Duval Co. (1), APSA (1), Jefferson Lake (1) y Atlantic (1). La Cuenca Salina del Istmo también es rica en arena sílica y la principal zona de explotación se localiza en Jáltipan, la cual produce el 80% del sílice del estado y el 53% a nivel nacional, la empresa Materias Primas Monterrey (asociada a la alemana Ashtec) es quien explota este material; Asimismo, existen otros depósitos menos significativos que se localizan en San Juan Evangelista y Acayucan. La sal es otro componente importante de la zona, la compañía Sales del Istmo S. A. de C. V., ubicada en los domos salinos de Tuzandepetl, es la encargada de su extracción con volúmenes de 400 mil toneladas de sal al año, que representan el 36% de la producción nacional (Cárdenas, 1994).

En cuanto, a la porción oaxaqueña del istmo se localizan yacimientos de caolín, mármol, calizas,... La explotación de estos minerales se asocia principalmente con la industria cementera, por ello el usufructo de estos lo controla en su mayoría la cooperativa Cementos Cruz Azul, que tiene una planta en el municipio de Lagunas, Oaxaca, la extracción del material la hace con convenios con comunidades y ejidos de la región. Cruz Azul exporta a Estados Unidos cemento blanco y tiene mercados en Canadá, sur y Centroamérica donde coloca el 15% de su producción, (WWW.grupoazul.com.mx). En Juchitán, Tehuantepec y Salina Cruz cooperativas que explotan Ónice y calizas, con producciones de hasta 20 mil toneladas anuales; entre ellas está La Tehuana con 60 ton/día y Pentacal con 50 ton/día. La explotación de sal en la zona entre Juchitán y Salina Cruz cobra gran importancia con una producción de 23 mil ton/día, la Compañía Exportadora de Sal S. A. (con un 49% de capital de la Mitsubishi, Japón) que es la segunda en importancia a nivel mundial y su principal mercado es el continente asiático, por lo cual ha puesto la mira en las salinas de la zona sur del istmo.

En cuanto a los minerales metálicos, el Istmo es una región poco explorada pero con gran potencial en metales estratégicos para la industria, en el área de los Loxichas existen importantes yacimientos de zinc, cobalto, titanio y manganeso; en la zona de Niltépec se encuentran yacimientos de hierro, cobre, oro, plata, níquel y cobalto; en Santa María Chimalapas se localiza cobre; en Lagunas titanio; en Santa María Petapa oro y plata; en Santiago Astata titanio; en Jalapa del Marqués hierro (depósitos significativos). En el área de la Ventosa manganeso y hierro; y en la zona de Matías Romero existen depósitos de zinc, hierro, manganeso, plomo, palta y cobre. Además, el estado de Oaxaca ocupa el segundo lugar en áreas prospectivas de uranio (reservas de 850 mil toneladas). Tomando en cuenta el potencial minero del Istmo y la disponibilidad de otros recursos (energéticos, transporte, agua) se proyecta el establecimiento de un complejo siderúrgico (www.oaxaca.gob.mx).

Con las reformas a la Ley Minera desde 1992 se vislumbra un panorama de privatización del sector, donde diversas empresas, en su mayoría trasnacionales han puesto interés, como lo refleja el Proyecto Siderúrgico Tehuantepec de Grupo Acerero del Norte con una inversión de 2.3 millones de dólares (El financiero, mayo 1998), pese a la crisis del sector, la empresa tiene socios poderosos como Consolidated Nevada Goldfields (de grupo Rockefeller) y Hoogovens (Holanda) que podrían llevar a cabo el proyecto a corto plazo (Rodríguez, 1997).

ENERGÍA ELÉCTRICA

A principios de 1960 se construyó en la parte sur del istmo la presa Benito Juárez destinada a la irrigación y la producción de energía eléctrica. Hasta ahora la generación de energía eléctrica en la zona no se había desarrollado, ya que los recursos hídricos de estados como Chiapas orientaron la infraestructura hacia ese estado, esto ha causado gran deterioro ambiental al desviar los cursos naturales de los ríos. En 1990 en el Plan de Desarrollo Integral del Istmo (PDII) se propone la construcción de cinco presas: Chicapa, El Novillero, Niltépec, Ostuta y Tablón de Primavera. Este proyecto es retomado en 1997 dentro de la propuesta de "76 presas" planteado por la Comisión Federal de Electricidad (CFE), iniciando las más importantes en territorio chiapaneco. Es evidente que todo el proceso "modernizador" del Istmo de Tehuantepec requerirá enormes cantidades de energía eléctrica, y ante la falta de recursos económicos de la CFE. Para la generación de toda la energía que necesita el país y con los cambios legislativos que permiten la producción y autogeneración de energía, en este campo también aparece la competencia de inversionistas interesados. El potencial Eoloeléctrico de la región fue un punto destacado en el "Taller sobre Aplicaciones Productivas de la Energía Eólica y Fotovoltaica" que promovió FIRCO (FIRCO, 1997). Básicamente se refirió mucho a como la energía cinética del viento puede transformarse en mecánica, térmica y eléctrica y como las principales aplicaciones se dan en bombeo de agua, electrificación de sitios apartados y en la creación de granjas de viento de generación de energía eléctrica en sistemas interconectados a la red de distribución regional y nacional.

Actualmente la producción de energía eléctrica en el área se ha orientado a nuevos tipos de generación, como por ejemplo, en el área de La Venta, la CFE ya opera siete generadores de electricidad producida por el viento. Se calcula que hay un potencial Eoloeléctrico de 3000 Megawatts, de los cuales son aprovechados 27 Megawatts. La empresa mexicana Entec S. A. de C. V., en alianza con VESTAS (Dinamarca) y New Power (Estados Unidos) son las que instalan la planta de 27 Megawatts de la CFE en la región. Las reformas a la legislación mexicana en la materia, han facilitado la inversión privada; diversas empresas extranjeras han manifestado su interés en establecer un Parque Eoloeléctrico que abarcaría 120 mil hectáreas en la zona de La Mata, Ixtaltepec, La Venta, La Ventosa y Juchitán, hasta Zanatepec, en la frontera con Chiapas. Presumiblemente están involucradas empresas españolas como Gamesa Energía, Endesa y PCI así como el gigante estadounidense Enron, que recientemente enfrentó un escándalo financiero.

Por otro lado, el desarrollo de la industria de energéticos (petróleo, gas natural, gas licuado de petróleo y electricidad) también cobra importancia en la zona. El Banco Mundial (BM) a través del Fondo Mundial para el Medio Ambiente tiene previsto destinar 50 millones de dólares para la construcción de una planta eléctrica de ciclo combinado en el área de La Venta-La Ventosa. La propuesta es que la mitad de la energía se genere con turbinas de viento y la otra mitad, a partir de energía solar. Entre las compañías que eventualmente están invirtiendo se encuentran las españolas Idesa, Endesa, Gamesa Energía, Iberdrola y Fuerza Eólica, la alemana Fuhrländer y las suecas Dewind y ABB OY. Según reportes periodísticos, estas empresas asociadas en un cluster destinarían cinco mil millones de dólares para financiar el proyecto y venderían la energía a la Comisión Federal de Electricidad (CFE).

Por su parte, la empresa mexicana Parques Ecológicos planea comenzar la construcción de un proyecto eólico en La Ventosa. Con una inversión inicial de 20 millones de dólares se espera que comience a funcionar con una capacidad de generación de 20 Mw., pero con miras a completar los 102.5 Mw. Algunas fuentes señalan a la empresa PSI Ecuación de Onda, de España, como dueña de un 60 % del proyecto y el resto en propiedad de empresas mexicanas no identificadas. Otros datos indican que Fuerza Eólica, una fusión del consorcio mexicano Grupo Fuerza y Enron Wind, de Estados Unidos, son los responsables del proyecto. Además de las mencionadas vías de generación eléctrica, la instalación de plantas hidroeléctricas cobra auge en los territorios del PPP. En el tramo mexicano, la CFE planea construir Copainalá, en Chiapas, La Parota, en Guerrero y El Cajón, en Nayarit, (la cual encaja en los corredores industriales proyectados para la zona norte de México, fuera del PPP). La importancia de estos proyectos se ve reflejada en la insistencia de los tecnócratas por llevar inversión extranjera a este rubro, como por ejemplo, durante una reunión con inversionistas europeos, Alfredo Díaz Ayub, director de la CFE declaró que el gobierno mexicano tiene un proyecto para construir 61 nuevas centrales de generación eléctrica y agregó que para poder terminarlas en el 2011 se tendría que comenzar el proceso antes del 2007. Explicó que el mecanismo consistirá en que las empresas privadas construyan las plantas

y la CFE compre la electricidad “y presente una oportunidad de inversión para que las empresas participen”. El agua, el viento y otros recursos antes sagrados, en la globalización son meras mercancías de lucro (Órnelas, 2002).

PESCA

Tradicionalmente la pesca ha sido una actividad poco desarrollada en nuestro país, en el norte del istmo la pesca sufre los estragos de los graves problemas derivados de la contaminación ambiental, las actividades pesqueras en la cuenca del río Coatzacoalcos y afluentes han ido a la baja, tanto por los problemas de contaminación como por los problemas para implantar proyectos de pesca ribereña entre la SEMARNAP, PEMEX y el gobierno veracruzano con los pescadores libres.

En el litoral del pacífico la pesca se ha desarrollado desde los años cincuenta, se practica principalmente la pesca lagunar y de altura. Aunque existe un tipo de pesca tradicional denominada pesca a pie que se realiza en la zona Huave de San Mateo Santa María y San Francisco del Mar. La pesca de laguna se realiza en diez zonas con una superficie de 126 mil hectáreas y son: Laguna de Ayuta, L. Rosario, L. Copil, L. Garrapatero, L. Del Marqués, L. Oriental, L. Superior, L. Inferior, y los Mares de Tileme y Muerto. La pesca de las lagunas litorales la realizan pequeñas cooperativas cuyas flotas están formadas por lanchas de motor y embarcaciones de madera, su producción es próxima al litoral y poco tecnificada. Los principales centros de producción pesquera son Chacuites, Ixhuatán, Juchitán y Salina Cruz, este último es el más importante ya que participa con más del 60% de la producción de camarón y cuenta con el mayor número de cooperativas de alta mar. Entre 1950 y 1970 las cooperativas tuvieron gran auge apoyadas por el gobierno, además, contaban con un mercado exportador en expansión, paridad fija del peso y flexibilidad de créditos y tuvieron la posibilidad de consolidar su capital, aunque pocas lo hicieron. En los ochenta las cooperativas tuvieron una crisis, el precio del camarón comenzó a fluctuar, el peso se devaluó y se desató un proceso inflacionario insólito. A finales de esta década se localizaban empresas de productos alimenticios que aprovechaban los recursos del mar como: productos del Mar S. A., que enviaba camarón congelado al Distrito Federal, con una capacidad de congelación de 12 ton; Congeladora Oaxaqueña que almacenaba pescados y mariscos; Refrigeradora de Mariscos S. A. que tenía como actividad la congelación de pescado, mariscos y carnes en general; La otra empresa se denominaba Pesca Industrializada y se dedicaba a la fabricación de harina de pescado utilizada en la elaboración de alimento para aves y ganado que se enviaba a Tehuacan (Segura y Sorroza, En: Reina, 1994).

Actualmente el puerto pesquero de Salina Cruz tiene capacidad de refrigeración de 56.5 toneladas por día y para conservar 317.5 toneladas diarias de pescado, cuenta con una infraestructura subutilizada. Además, las 168 embarcaciones de la flota camaronera, que se distribuyen en 22 cooperativas con 700 socios, están en franco deterioro y con cuantiosas deudas bancarias, teniendo un muy bajo nivel de aprovechamiento llegando, apenas, al 1% del total nacional.

El mayor potencial pesquero radica en el que puede ofrecer la acuicultura, ya que en el mercado mundial, pasó del 2.3% en 1970 al 26.6% veinte años después. Y, dentro de la acuicultura, destaca la producción de camarón, dado que la oferta de camarón en 1995 tenía un déficit mundial de 1.5 millones de toneladas y que, en este mercado, el 49% provenía de la camaronicultura y el resto de su captura en alta mar. La expectativa es de que, en los próximos años la camaronicultura cubra el 62% de la demanda. Hay que tener presente que el mercado mundial de camarón crece a una tasa media anual del 3.7%; y que el 50% del consumo se realiza entre Japón y los Estados Unidos y un 10% en Europa (Rodríguez, 1997).

La Ocean Garden Products Inc. y Exportadores Asociados, con plantas fabriles en Salina Cruz, exportan camarón capturado por la pesca de alta mar, hacia los Estados Unidos y Japón. La Ocean Garden, buscando asegurarse la captura camaronera, gestiona apoyos a la flota, tratando de evitar que la misma venda su producto de manera independiente. En este sentido, logra que PEMEX de un crédito por 1.5 millones de litros de combustible para 110 embarcaciones y que el gobierno de Oaxaca preste 1 millón de pesos a los pescadores (Toledo, 1995). En el sistema lacustre huave (con espejos de agua de 100,000 has.) es la única región en que hay un principio de acuicultura, con el encierro rústico de camarón en San Francisco del Mar Pueblo Viejo, con su experiencia los pescadores huaves intentan impulsar el proyecto en 12 puntos distintos del sistema lacustre, a través de la Unión Regional de Sociedades Cooperativas Las Siete Huaves. Esta sociedad ha hecho gestiones ante el gobierno de Oaxaca y han logrado que la Secretaría de Desarrollo Industrial y Comercial (SEDIC) les diera 1 millón 200 mil pesos para construir sus encierros (Sánchez, 1996, En: El Financiero).

Desde principios de 1990, ha ido tomando forma una visión que interfiere con la instalación de granjas camaronícolas en el sistema lacustre Huave y que promueve el sistema lagunar del Mar Muerto para las mismas, este cuenta con un espejo de agua de 68,000 has. (47 mil en Oaxaca y 21 mil en Chiapas), con la bocabarra de Tonalá permanentemente abierta. La Secretaría de Pesca proyecta diseñar y ejecutar las obras de comunicación marítima y canales de interconexión necesarios en los sistemas lagunares Oriental-Occidental, Oaxaca, y un canal de comunicación de éste con el Mar Muerto. Para ello, la entonces Secretaría de Pesca contrata una draga en 1992 para abrir la bocabarra de San Francisco, pese a la oposición a la obra de los pescadores huaves y a su diagnóstico de que se volvería a cerrar pronto, lo cual ocurrió en 1993. Y en 1994, la misma institución comienza el dragado del canal de intercomunicación lacustre, que es parado por los huaves en el puente 16. Sin embargo, se insiste en el mismo y el Consejo Estatal de Pesca destina 18 millones de pesos para la obra en 1996. (Camacho, & Casillas, 1996). Aquí es posible ver que pese al conflicto social se continúa con las obras de infraestructura de intercomunicación lacustre, según se plantea en el programa gubernamental, sin buscar otras opciones con mayor participación de la población local.

INDUSTRIA EMERGENTE (MAQUILADORAS)

Junto con los proyectos en terminales portuarias siempre aparecen los parques industriales y, dentro de estos, se hace especial énfasis en la instalación de maquiladoras de exportación. Esta actividad pretende "atraer" a las industrias transnacionales, mediante subsidios, exención de impuestos y externalización de costos, y captar inversión externa directa (IED) en el marco de una despiadada competencia (Katz, 2000).

A finales de la década de los noventa se proyecta que la iniciativa privada junto con el Fondo de Inversión Veracruzana (FIVER) y la Banca de Fomento Nacional, invertirán para instalar maquiladoras de exportación en el sur veracruzano. Además, NAFIN con aval de SECOFI anuncian, que se canalizará 200 mil pesos para comenzar con la primera fase del proyecto de maquiladoras para Coatzacoalcos y Los Tuxtlas que consisten en tres de ropa, una lavandería industrial, un centro de planchado industrial, además de red de talleres eléctricos, escuelas técnicas especializadas y para madurar proyectos de producción de telas. La BGB Internacional (hispano-mexicana) anuncia que instalará empacadoras en Coatzacoalcos, además, Eastman Chemical planea la construcción de su planta de polietileno PET, para envases de plástico; Ryerson de México, filial del GAN, tenía su distribuidora de aceros especiales (Sánchez, & Martínez, 1999). La diferencia en la dinámica industrial entre los extremos veracruzano y oaxaqueño en el Istmo de Tehuantepec es abismal, pero para la porción sur del istmo existen proyectos para la instalación de maquiladoras.

Las intenciones del gobierno Foxista, en esta materia, son que para el año 2025 la región se haya convertido en el nuevo "jaguar americano". Convirtiendo a México en uno de los países del mundo con más bajos costos de producción industrial (con base en la "ventaja comparativa" de la superexplotación de mano de obra no capacitada y el subsidio al capital privado), a fin de poder competir "globalmente" con "los nuevos tigres asiáticos" (China, Vietnam, Malasia y Tailandia) y otros países de economías emergentes, como las islas del Caribe, en competencia regional directa, además, esta industria servirá para contener a las masas de indocumentados que pretenden llegar a los Estados Unidos. Se aplica así el ABC del imperialismo en su forma predatoria actual, de rapiña, que promueve el neodarwinismo social o la guerra de todos contra todos, y hace producir a las colonias para la mesa del amo en las metrópolis. No es casual que el proyecto de maquiladoras cuente con el apoyo técnico y financiero del BID, que destaca que "el protagonista (del 'desarrollo') será el sector privado". Como siempre ocurre en estos casos -y más tratándose de "desarrollo"-, el Estado asumirá las inversiones "de alto impacto" que no resultan "rentables" para el sector privado; la vieja fórmula de subsidiar a los poderosos (el "Estado nana" del que habla Noam Chomsky), socializar los costos y privatizar las ganancias (Fazio, 2002).

EL AGRO

El gran proyecto agrícola en el istmo fue la creación de la presa Benito Juárez y el Distrito de Riego número 19, en 1963, que permitiría teóricamente regar 60 000 has., enfrentó y sigue enfrentando enormes deficiencias: Generó fuertes conflictos sobre tenencia de la tierra, fomentó la especulación y el acaparamiento de tierras. Este proyecto buscó impulsar la agricultura comercial, principalmente de arroz y caña de azúcar, que debido a deficiencias técnicas y condiciones climáticas terminó en el fracaso, en la actualidad la capacidad del distrito de riego se encuentra prácticamente agotada, por el alto nivel de azolve de la presa y por el deterioro de los canales de riego. El distrito de riego nunca operó a más del 50% de su capacidad. La construcción de la obra fue financiada con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo la realización de la obra implicó grandes utilidades a las compañías constructoras y beneficio temporalmente a la población empleada en actividades de construcción. La mayor superficie cubierta por el Distrito de Riego número 19 ha sido de 21 240 has. (1970), y los cultivos más extendidos como el maíz, frijol y ajonjolí sólo recibieron riegos de auxilio (Sosa, 1984).

La obra modificó el espacio de forma significativa para los pobladores de Jalapa del Marqués se perturbo su actividad económica y su vida cotidiana, al quedar esta población cubierta por el vaso de la presa, según los pobladores en lo que es el vaso existía una meseta de aluvión, en la unión de los ríos Tehuantepec y Tequisistlán, que constituía una porción de tierras muy fértiles que les permitían dos cosechas por año. Esta comunidad se caracterizaba por ser gran abastecedor de maíz, frijol y plátano para la región, situación que se modificó con la construcción de la presa. La reubicación del poblado se localizó a un costado de la carretera panamericana y se le dotó de servicios básicos, las nuevas tierras abiertas al cultivo, aunque de riego, eran de menor calidad y las parcelas restituidas eran más pequeñas. De este modo la mayoría de la población volvió su actividad a la pesca, se formaron cooperativas con producciones de hasta 3 ton diarias de mojarra a mediados de los sesenta, y era vendida en Salina Cruz, Tehuantepec, Coatzacoalcos y la Ciudad de México. Pero con el aumento de la población se intensificó la actividad y con el azolve de la presa la producción comenzó a disminuir al no haber condiciones óptimas para la reproducción de los peces, por lo tanto la población tuvo que emigrar en busca de trabajo hacia Coatzacoalcos, Minatitlán y posteriormente a Salina Cruz (De la Cruz, 1990).

Por otra parte, el distrito de riego no logró elevar la productividad de las tierras de riego, ni modificó los patrones de producción, se trató de introducir el cultivo de algodón, arroz y caña de azúcar pero fracasaron al no tomar en cuenta la calidad de la tierra ni los fuertes vientos de la región, aunado a la falta de equipo y maquinaria, además de existir un aparato burocrático que excluía a los productores de la toma de decisiones. El gran proyecto de convertir al istmo en el granero del país se frustró, tres cuartas partes de la superficie seguían ocupadas por el maíz (con mínimos rendimientos, menos de una tonelada por hectárea) y el resto por sorgo y pastizales principalmente; la superficie de frijol, tomate, cebolla y

plátano no creció lo que se esperaba, ni siquiera alcanzó para cubrir la demanda local. La obra también trajo conflictos sociales por la tenencia de la tierra (Segura y Sorroza, En: Reina, 1994).

Otro proyecto de este tipo fue el Plan Huave, a finales de los setenta, que también fracasó debido a muchos factores como: el proyecto no fue producto de propuestas de los pobladores, sólo se limitaron a seguir los lineamientos establecidos; se minimizó la poca experiencia de los huaves en la producción agropecuaria, además de no contar con asesoría técnica ni administrativa; no se consideró el enfrentamiento entre los huaves de San Francisco con los zapotecos de Ixhuatán, quienes hicieron todo lo posible por sabotear las actividades productivas de los comuneros. El Plan Huave falla en su intento de transformar a la comunidad de San Francisco del Mar, de una comunidad pesquera a un centro agropecuario moderno. Sólo algunos productores asociados en cooperativas lograron salir adelante produciendo sandía y melón, como la Asociación Agrícola El fénix y la Unión Agrícola Regional de Istmo Oaxaqueño, que comercializan sus productos a Estados Unidos, Holanda, Suiza y Japón. Al parecer estos pocos beneficiados fueron dirigentes locales durante el proyecto, de ahí que logren capitalizar sus proyectos, mientras otros productores siguen igual o más pobres, incluso son acusados de acaparadores y caciques por el resto de la comunidad. El Plan Huave demarcó el proceso de diferenciación social en la comunidad y transformó las actividades de un sector pequeño de comuneros (Zizumbo, & Colunga, 1982).

Ambos proyectos trajeron consigo diversos problemas ambientales, para la presa y el distrito de riego se desmontaron 53.000 has. de selva baja caducifolia en 9 municipios zapotecas, además de no cumplir nunca la meta de riego, el 40 % de las tierras están convertidas en inservibles por salinidad y sodicidad y otro 15 % están empantanadas por elevada recarga de los acuíferos. Para el Plan Huave se talaron 7.050 has. Y más adelante cerca de 20.000 has. Dado que ambos proyectos surgen en el contexto de la "revolución verde" el uso de plaguicidas y fertilizantes es desmedido (López, 2004).

En la actualidad los cultivos más desarrollados son: el melón, desplazando a la sandía, con un creciente mercado de exportación, entre los municipios productores destacan: San Francisco del Mar, Niltpec, Juchitán, Ixhuatán y Zanatepec. El ajonjolí, la soya, el cártamo y el girasol, han aumentado su producción en el ámbito regional. Pero el producto que más ha contribuido a la economía de las comunidades istmeñas es el café, el estado de Oaxaca ocupa el tercer en producción, superado por Veracruz y Chiapas. A nivel regional el istmo oaxaqueño ocupa el 15% de productores con el 18% de la superficie cultivada, en su producción participan cerca de 50 comunidades con 2 300 productores, como respuesta a la explotación de los acaparadores y a las deficiencias del Instituto Mexicano del Café, surgen en la región dos significativas organizaciones comunitarias independientes productoras de café: La Unión de Comunidades Indígenas de la Región del Istmo (UCIRI), creada en 1983 y la Unión de

Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (UCIZONI) fundada en 1985. (Segura y Sorroza, En: Reina, 1994).

UCIRI proporciona al productor asesoría técnica, insumos y transporte de la producción y comercialización del producto; la unión se especializa en producir café orgánico, exportado a Europa, principalmente a Holanda. UCIZONI por su parte funciona como una asociación civil, en ella participan profesionales y técnicos que asesoran y dirigen asuntos de diversa índole, desde trámites legales hasta aspectos productivos y de comercialización, sus logros han sido menores, pero han logrado una importante comercialización y han combatido a los acaparadores.

En los últimos años se ha implementado una política de "reforestación" dejando de lado la agricultura, esta política de reforestación es en realidad un impulso a las plantaciones forestales de tipo comercial. El impulso a las plantaciones ha sido llamado, en ámbitos internacionales, como apoyo a la "deforestación disfrazada", en donde hay árboles pero ya no hay bosque, en el istmo las zonas de plantaciones más importantes se localizan en el Bajo Mixe y en el sur de Veracruz, en la zona mixe existen 15 000 has. de pino para abastecer de celulosa a la fábrica de papel FAPATUX. A fines de la década de los ochenta, la compañía Simpson intenta crear plantaciones en tierras del sur de Veracruz, encontrando alta resistencia por parte de ejidatarios, comuneros y grupos civiles. En 1997 la empresa Plantaciones de Tehuantepec S. A. de C. V. planea el establecimiento de 20 000 has. de eucalipto, en la zona del istmo. Los más interesados en las plantaciones forestales son: Grupo Púlsar, Simpon, Smurphy e International Paper, que buscan proyectos de iniciativas de reforma a la Ley Forestal, la cual reduce las regulaciones para las plantaciones forestales comerciales y se sostiene en los incentivos fiscales del 65% del valor total de la plantación. En general el sureste concentra el 80% de toda la superficie nacional dedicada a plantaciones forestales comerciales. Los problemas ocasionados por estos monocultivos son, por ejemplo, el desgaste de los suelos y su erosión, la escasez de agua, el uso de agroquímicos, la mayoría de las especies son manipuladas genéticamente para mejorar la producción y ocasiona el desplazamiento de la fauna original y la competencia con otras especies vegetales. En el ámbito social el modelo provoca un proceso de proletarianización excluyente porque las grandes empresas implementan modernos métodos que demandan mano de obra calificada (Paré, 1999).

Actualmente a causa de los desastrosos resultados por imponer las infames reformas económicas estructurales por parte de los gobiernos neoliberales mexicanos, el crecimiento de las actividades agropecuarias y forestales se redujeron para 2001 en un 15% del PIB con respecto a 1981. La contrarreforma del artículo 27 Constitucional sólo ha servido para generar un inmenso mercado especulativo de tierras y recursos naturales en la región del sur-sureste generando una nueva clase de latifundistas empresariales, esta contrarreforma ha generado la desaparición del ejido, de la vida comunitaria de los pueblos, la descomposición del tejido social-familiar y la consecuente expulsión de millones de campesinos e

indígenas como indocumentados hacia los Estados Unidos. Las comunidades indígenas y campesinas han sido forzadas a vender sus tierras por unos cuantos pesos por metro cuadrado a nuevos empresarios acaparadores, que no sólo destinan las mismas, para agronegocios con plantaciones de exportación de cultivos no tradicionales, sino también estas tierras se están vendiendo con las facilidades en el cambio de uso de suelo en complicidad con las autoridades, para realizar polos de "desarrollo". El campo mexicano vive una crisis desde hace tres décadas, con la entrada en vigor del TLCAN en 1994 ha llevado al país a una dependencia alimentaria y la región del sur-sureste con una población de 27 millones de mexicanos ha recibido los peores efectos de la apertura y lanzando a su suerte a los casi 6 millones de indígenas y más de 10 millones de campesinos de la región. En este contexto el Plan Puebla-Panamá pretende terminar de expulsar a la población de sus lugares de origen y terminar la tarea de destrucción del TLCAN sobre el campo y las comunidades indígenas, en beneficio de unos cuantos (Grupo de Trabajo del Istmo de Tehuantepec, 2001).

EL PAISAJE NATURAL Y LA NUEVA FORMA (PRIVADA) DE SOCIALIZARLO.

La región ístmica como tal es una de las grandes áreas de biodiversidad nacional y su riqueza se debe a que es un espacio de confluencia y entrecruzamiento de los reinos neotropical y neártico, y de las biotas de los Golfos de México y de Tehuantepec. Este entretejido biótico es delicado y frágil. En este territorio hay numerosos cursos de agua y sus nacientes (Coatzacoalcos, Tonalá, Usumacinta, Los Perros, Tequisistlán, Tehuantepec, Chicapa, Ostuta), estuarios, lagunas costeras (Ostión, El Carmen-Machona, Superior, Inferior, Mar Tileme, Mar Muerto), plataformas marinas de aguas someras de gran riqueza pesquera. Planicies costeras, dunas, pantanos, manglares, ciénagas, cerros y montañas guardan y dan cobijo a variada flora y fauna, endémica y migratoria. Pastizales, selva baja caducifolia, selva baja, media y alta perennifolia, bosque mesófilo de montaña, bosques de pino-encino, palmares y miles de plantas parásitas enmarcan el cambio de las estaciones por los vientos y las lluvias; el calor húmedo y seco dan las distintas variedades de trópico. Además, hay tres zonas de específica biodiversidad que son consideradas delicadas: Chimalapas, Uxpanapa y Los Tuxtlas, Dadas las condiciones naturales del Istmo, el paso de los fuertes vientos del norte por una importante extensión de vegetación conservada en la parte central del Istmo, hace posible que dichos vientos lleguen mar adentro, rasantes, generando una dinámica de convección que permite surgir al plancton como base trófica para una gran productividad de especies marinas, colocando al Golfo de Tehuantepec como la segunda zona más importante en productividad pesquera de la costa del Pacífico (García, 1997).

Estas características convierten al istmo en una región natural muy importante de México, esta zona corresponde al área denominada Corredor Biológico Mesoamericano. Los estados con mayor biodiversidad son Oaxaca, Chiapas y Veracruz. Oaxaca por su peculiar orografía presenta gran variedad de nichos ecológicos, microambientes y, flora y fauna endémicas, lo que lo convierte en el primer estado en biodiversidad del país. Veracruz, por su parte, tiene gran

variedad de ecosistemas, posee el 8.5% de selva tropical, la importancia ambiental de la entidad radica en que es paso de un gran número de aves migratorias, pero el grado de contaminación y de depredación de sus bosques es muy alto, las áreas mas conservadas son las Tlaxtlas y Uxpanapa (Toledo, 1994).

En cuanto al ambiente marino las condiciones físico – químicas y biológicas del golfo de Tehuantepec hacen posible un potencial en recursos pesqueros de: Atún, camarón, róbalo, jurel, cazón lisa, mojarra, pargo y guachinango. Además, el sistema lacustre del golfo de Tehuantepec es considerado el mayor del océano pácifico, con una abundante población de zoo y fitoplancton convirtiéndola en una de las áreas litorales más diversas y productivas; cuenta con un alto grado de endemismo y es refugio para gran cantidad de aves migratorias (Rodríguez, 1992).

Pero toda esta diversidad biológica no es nada *per se*, la sociedad al utilizarla en su proceso de reproducción, la socializa, la transforma de una cosa ("natural") a un objeto (social) con una función determinada (Santos, 2000), algunas veces sin modificarla sustancialmente (como el caso de la generación de energía hidroeléctrica). Los primeros en socializar esta biodiversidad fueron los pueblos prehispánicos, al utilizar y domesticar las plantas y animales aprovechando sus beneficios de forma racional, ya sea para fines alimenticios o medicinales. El conocimiento, resultado de este proceso de socialización, heredado por generaciones es parte de la riqueza biológica del país, los indígenas han aportado diversas especies de plantas a través de su domesticación y desarrollando técnicas de cultivo. En México se han domesticado 65 especies de plantas hoy cultivadas, como diversas clases de maíz, agaves, cactáceas, huisaches; además de frijol, calabaza, chile y aguacate. Todas estas variedades se presentan en el territorio oaxaqueño e investigaciones concluyen que existen diversos núcleos en la entidad donde se ha practicado la agricultura desde hace mas de 2 000 años, siendo el área de Mitla la más importante. La adaptación de las plantas silvestres a diferentes condiciones y a las técnicas de cultivo de las etnias constituye una importante reserva de genes, aunado al conocimiento y uso de gran variedad de plantas y animales para uso medicinal y de alimentación (González, & Rodríguez, 1995). La medicina tradicional ha facilitado la obtención de sustancias activas utilizadas en la medicina aiópata.

Toda esta abundancia y sabiduría atávica se encuentran amenazadas por las nuevas actividades del capital denominadas bioprospección y biopiratería, principalmente por parte de la industria farmacéutica. La biopiratería (robo de la biodiversidad y sabiduría indígenas para el registro de patentes) y la bioprospección (estudio y clasificación de biodiversidad) son prácticas de moda en toda la región Mesoamericana, estas nuevas prácticas del capital buscan promover formas innovadoras para manejar la biodiversidad de la región, incluyendo la explotación con fines económicos de los vastos recursos de la zona (manteniendo o reestableciendo) una continuidad funcional entre los ecosistemas del sureste mexicano, se trata de conocer y cuantificar los recursos naturales existentes en la región para permitir al capital privado explotarlos en su exclusivo

beneficio, a través de patentes. La investigación en el ramo de la biotecnología y la ingeniería genética se realiza de dos formas en bancos *in situ* (selvas, bosques, ambientes acuáticos) o en bancos *ex situ* (manejo en el laboratorio de especies recolectadas), el descifrar códigos genéticos a revolucionado la tecnología y permite la apropiación de las fuerzas productivas de la naturaleza, que podrán ser reproducidas y transformadas de manera artificial, por parte de las transnacionales (Barreda, 1999).

La revolución en la ingeniería genética no sólo se restringe a la manipulación de los alimentos, medicamentos, e incluso drogas y armas biológicas, sino que persigue la innovación tecnológica en la búsqueda de romper la frontera entre los materiales orgánicos e inorgánicos, como la elaboración de *biochips*, y nuevos componentes para la nanotecnología. Por ello, la biodiversidad se ha convertido en la principal fuerza productiva, mas que el petróleo y los minerales al ser materia prima general del proceso de innovación tecnológica (Álvarez, 2002). En la región del istmo de Tehuantepec, al igual que en otras zonas de Latinoamérica en el marco del Plan Puebla – Panamá, se pretende desarrollar métodos de administración y promoción empresarial de tipo *Clusters* convirtiendo a las regiones rurales en latifundios con actividades de "eco y agroturismo", plantaciones forestales comerciales, ranchos cinegéticos, bioprospección e infraestructura hidroagrícola. Esto dará como resultado la expulsión masiva de campesinos de sus territorios para ceder sus territorios a latifundistas bien informados de los temas más actuales de ecología biotecnología y bionegocios (Barreda, 2002). Por ejemplo, la Selva Lacandona en Chipas y la Selva Zoque, a la que pertenece la región de Los Chimalapas, Oaxaca, son dos de los blancos favoritos de la industria farmacéutica y las áreas de investigación de las universidades de Estados Unidos, Alemania y Japón, y dada la gran diversidad de organismos que ahí se encuentran representa un tesoro a nivel planetario. Además, los conflictos, antes mencionados, no se han hecho esperar: en la Reserva de la Biosfera Montes Azules, de Chiapas, nueve comunidades indígenas asentadas en el área, (a raíz de la violencia paramilitar y la creciente militarización luego del levantamiento zapatista) han sido desalojadas bajo el argumento de que están invadiendo las zonas declaradas por el gobierno como reservas ecológicas. Las comunidades afectadas sostienen por su parte, que detrás de los desalojos están los intereses de las corporaciones multinacionales que ocultas en grupos ecologistas quieren saquear "los secretos de la selva" (plantas medicinales, organismos biológicos y otro tipo de información) para patentarlos, comercializarlos o utilizarlos en las diferentes industrias (UCIRI, 2002).

El desarrollo de esta nueva forma de socializar la biodiversidad surge en un contexto donde el capitalismo en su voraz reproducción ha terminado con gran parte de las riquezas silvestres del mundo. De este modo se necesita poner freno a la destrucción del medio ambiente, es así como compañías transnacionales patrocinan algunos grupos "ecologistas" (como World Wildlife Found, The Nature Conservancy,...) para servirles de camuflaje en su tarea predatoria y privatizadora, argumentando la necesidad de recursos financieros para la conservación

ambiental, que incluso ayudará a reducir la pobreza, mejorar la calidad de vida, fomentar la cooperación regional y preservar el patrimonio cultural de la región, es fácil concluir en la indispensable participación de los capitales transnacionales para este fin. Como muestra, el grupo estadounidense de protección ambiental Conservation International está involucrado en proyectos como cultivos de eucalipto y maíz transgénico, así como la biotecnología aplicada a la producción de carne de res, puerco, pollo y camarón que están desarrollándose en México a través de la compañía londinense Sygen International, que aplica investigación genética y biotecnología a la reproducción de animales, y que compró la compañía camaronera más grande de México, la Super Shrimp S. A. de C. V. Conjuntamente, esta empresa planea invertir en la industria ganadera y avícola mexicanas. En la mesa directiva de esta ONG se encuentra el empresario mexicano Alfonso Romo, jefe del Grupo Pulsar, empresa transnacional de biotecnología. Conservation International ha sido acusada de cooperar con empresas transnacionales de biotecnología y farmacéuticos, e incluso se cree que está detrás de los intereses en Montes Azules (Órnelas, 2000).

De acuerdo con algunos científicos, entre ellos el doctor en ciencias nucleares Fidel Castro Díaz-Bariart (2000), la era o economía de la información que actualmente vivimos predominará hasta el 2020 (cuando alcance unos 80 años), y en ella se preparará la bioeconomía o la industria de los organismos genéticamente modificados (transgénicos, hibridaciones y manipulación de información genética). Es así como, en el panorama del nuevo siglo americano aparece la gran ofensiva de las potencias económicas sobre una región con economías débiles pero con muchos recursos naturales indispensables para las industrias estratégicas como la del petróleo, generación y distribución de electricidad, comunicaciones (industria del transporte: del ferrocarril, automotriz, aérea y marítima), las telecomunicaciones: computadoras, Internet, telefonía celular, fax, etcétera y primordialmente, de la biotecnología (industrias farmacéutica, de la salud, agrícola y alimentaria).

3.3 INFRAESTRUCTURA Y EL MEGAPROYECTO.

En busca de una mayor eficiencia en el flujo de mercancías, existe una reestructuración y reorganización espacial, esto modifica las redes de infraestructura que interconectan los complejos urbano – industriales a nivel mundial, todo ello provocado por la nueva fase del capitalismo. En México este proceso no se ha hecho esperar dada su posición interoceánica y de proximidad a los Estados Unidos, esto suscita que nuestro país cobre importancia en la integración geoeconómica del bloque Norteamericano con la cuenca del pacífico y el continente Europeo. En este contexto el istmo de Tehuantepec; para algunos, cobra importancia, considerando su situación geográfica, como un corredor interoceánico multimodal o *land bridge*, obviamente supeditado a los intereses de las transnacionales, pero para ello se necesita de una gran infraestructura en comunicaciones y transportes apoyada en el desarrollo tecnológico, y no solo

tener una "ventaja natural" como lo es contar con una pequeña distancia entre dos océanos. Para otros, con una visión más realista, el istmo no es una opción para consolidar un corredor interoceánico, sino sólo un punto estratégico para asentar una economía de enclave regional, para un corredor geoeconómico de tránsito mercantil, de superexplotación de mano de obra, saqueo de riquezas naturales, de retención de inmigrantes, todo en provecho del gran capital.

LAS CARRETERAS.

Los ejes carreteros no sólo concebidos como base del desarrollo urbano industrial, del desarrollo agropecuario y agroindustrial, sino también como vasos para la extracción de materias primas y corredores urbanos para la retención de trabajadores (incluso extranjeros) que hoy migran desde todo el territorio nacional. La necesidad de modernizar el sistema de comunicaciones viales del país, para agilizar el transporte de mercancías y ante la falta de recursos públicos para afrontar su construcción, por parte del gobierno federal, llevó a éste a formular a través de la S. C. T. un esquema de concesionar autopistas en el territorio nacional. Asumiendo la situación, la administración federal, en el último mes de 1996 informa que el adeudo de los concesionarios de carreteras con la banca suma 26 mil 100 millones de pesos, por lo cual su total fue convertido en deuda pública de ese año. En México el sistema carretero ha cobrado mayor importancia, mas que cualquier otro medio, en la zona del istmo los ejes carreteros confluyen hacia el centro del país, como por ejemplo: el eje México - Puebla - Coatzacoalcos, que continua a Campeche, Mérida y Cancún, con ramales a Oaxaca y Chiapas. El eje Puebla - Progreso y Puebla - Oaxaca - Ciudad Hidalgo. Todos estos se articulan entre si por la carretera transístmica, así la zona ístmica es la principal ruta de conexión entre el sureste y el centro del país (Reséndiz, 1996).

En los últimos años se ha planteado el fortalecimiento de la integración nacional proveyendo un gran impulso del comercio, corredores industriales y la articulación de sistemas productivos, siendo las carreteras de vital importancia. Por esto se da preponderancia al fortalecimiento de ejes carreteros, mediante la modernización, ampliación y construcción superautopistas, carreteras federales y caminos rurales. De este modo encontramos en este proyecto ejes carreteros como: Puebla - Progreso, Puebla - Ciudad Hidalgo, Acapulco - Veracruz, Circuito Peninsular de Yucatán, Circuito del Altiplano y el Transístmico. En cuanto a la región el Circuito Transístmico quedará articulado con el corredor Puebla - Ciudad Hidalgo, a través de las rutas; Salina Cruz - La Ventosa, el ramal Huatulco - Salina Cruz, la carretera Oaxaca - Huatulco y una nueva ruta entre Oaxaca y Tehuantepec. En el área de La Ventosa, en las inmediaciones de lo que se conoce como la puerta del Pacífico, también ya va muy avanzada la construcción de un conector vial que próximamente unirá la nueva carretera interoceánica Coatzacoalcos - Salina Cruz, además de enlazar al estado de Oaxaca con Chiapas, Centroamérica y Sudamérica (Barreda, 2001)

Por otro lado, la modernización de estos ejes carreteros, como la construcción de la supercarretera Oaxaca-Istmo-Huatulco ha significado el despojo de las tierras de cultivo en manos de los campesinos y la destrucción de vestigios arqueológicos de la antigua cultura zapoteca, como sucedió en el tramo Guelaguichi -Tehuantepec. Estos planes de los gobiernos estatal y federal para presuntamente "modernizar e integrar" la región, en realidad constituyen la infraestructura para establecer corredores turísticos e industriales en la región. Como es el caso del proyecto del corredor turístico Salina Cruz-Huatulco que amenaza con desaparecer la tenencia ejidal y comunal de la tierra y atenta contra los recursos naturales que los pueblos chontales han protegido desde hace cientos de años. A esta situación agregamos el hecho de que la mayoría de los campesinos no tienen vehículo; que las nuevas autopistas imponen tarifas desde 25 pesos; que las cercas colocadas en la supercarretera impiden el acceso de los campesinos a sus parcelas, ante este panorama, los campesinos se encuentran con que lejos de beneficiarlos, estas supercarreteras sólo llevarán más ganancias a los empresarios de la industria del turismo que ya se están estableciendo en esta zona (Nigh, & Rodríguez, 1995).

FERROCARRIL.

Como ya hemos visto la historia del ferrocarril en el istmo es un rosario de concesiones hasta 1907, cuando se inaugura el ferrocarril transístmico, y que tuvo su declinación con la apertura del canal de Panamá. Actualmente la recomposición de la infraestructura ferroviaria se dio a partir del proceso de privatización, que inició en 1995. El gobierno concesionó a la iniciativa privada casi el 80% de la red ferroviaria. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes anuncia que hay una obsolescencia del 50% en la infraestructura ferroviaria nacional, también informa que el 20% del capital de Ferronales irá a la Bolsa Mexicana de Valores. Es importante tener en cuenta que el 67% de la carga nacional se realiza por ferrocarril, además, que del movimiento general ferroviario el 52% es en exportaciones y el 36% en importaciones (Fazio, 2000).

La desconfianza generalizada de los inversionistas sobre los procesos de licitación y asignación de empresas estatales al sector privado hace necesario la publicación explícita de las normas de asignación de Ferrocarriles Nacionales de México, y se crean cinco compañías específicas, del Noreste, del Pacífico Norte, del Sureste y del Valle de México y la de F. N. M. en sí misma, las concesiones son de 52 años con posibilidad de prórroga y la inversión será 49% extranjera y 51% mexicana, y las mismas empresas no podrán adquirir más de una línea troncal. Como estrategia del capital privado se formaron alianzas para participar en las licitaciones y para controlar áreas estratégicas en el futuro. Es así como Union Pacific (U. P.) y Southern Pacific (S. P.), dos de las compañías ferroviarias más grandes de los EE.UU. se fusionan para controlar cinco pasos fronterizos ferrocarrileros de los siete existentes, los otros dos los tiene la Burlington Northern & Santa Fe, con lo cual crean un gran cuello de botella para las exportaciones mexicanas por esta vía, además, con esta fusión controlan el 80% del tráfico comercial que se realiza por medio del ferrocarril entre ambos países; es

interesante tener en cuenta que esta fusión es apoyada por Grupo Modelo, Grupo México, Smurfit Carton, Papel de México, Vitro Corporativo, Hylsa, Grupo Gamesa, Deacero, Cementos Mexicanos y Volkswagen de México. Para la licitación de la línea Chihuahua-Pacífico hay interés de Burlington Northern & Santa Fe (BNSF), Union Pacific (U. P.), Tex Mex Rail, CSX Transportation y South Orient Railroad Co. Y para la ruta Noreste hay siete grupos interesados: Grupo México, Transportación Marítima Mexicana (TMM) y Kansas City Southern Industries (KCSI), Unión Pacific (U. P.) y grupo ICA, GEC Alstom (ferrocarril europeo), Mitsui (consorcio japonés); Illinois Central y Grupo Acerero del Norte (GAN). TRIBASA también manifiesta su interés en la misma ruta, además de participar en la ruta corta Chihuahua-Pacífico. Finalmente la concesión del Ferrocarril del Noreste fue ganada (1996) por Transportación Ferroviaria Mexicana (T.F.M.) formada por T.M.M. con el 51% y KCSI con el 49%, con un total ofertado de 11 mil 71 millones 900 mil pesos por la ruta troncal. Tanto el proceso y los actores de la concesión de la ruta Chihuahua-Pacífico, como de la licitación del Ferrocarril del Noreste proyectan el abanico de participantes que estarán presentes en las demás concesiones ferroviarias, sobre todo en las del Sureste, que es la que incluye la ruta del Istmo de Tehuantepec. Esta última ha movido emociones nacionales alrededor de la cuestión de soberanía (Rodríguez, 1997). De esta manera, mientras se desmantela el uso económico de los ferrocarriles para el transporte de personas se alienta la reconstrucción de rutas que sólo sirvan para el traslado internacional de mercancías por medio de contenedores y sistemas multimodales. Las nuevas rutas han pasado a ser propiedad privada, principalmente estadounidense lo cual remata la subordinación de los espacios, las riquezas y las infraestructuras mexicanas bajo los espacios, riquezas y los capitales estadounidenses.

Volviendo al istmo, el ferrocarril une, con 303 Km de vías, a Coatzacoalcos con Salina Cruz, las mismas que inauguró el General Porfirio Díaz en enero de 1907. En 1996, cuando el gobierno de Zedillo inició la privatización del sistema ferroviario, distintas voces se alzaron para impedir que el entonces llamado Ferrocarril del Sureste quedara en manos del capital foráneo, ya que dejar en manos privadas el tramo ferroviario en ese corredor estratégico vulneraba la soberanía nacional. Debido a esto el gobierno federal decidió que la ruta del sureste se dividiría en tres segmentos, y que el tramo Coatzacoalcos-Salina Cruz sería operado por una paraestatal. La empresa quedó inscrita en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo de 2000, bajo la denominación Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec SA de CV. Sin embargo, a finales de ese año se elevó un punto de acuerdo a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la 57 Legislatura, con relación a la salvaguarda de la soberanía nacional a propósito de la asignación otorgada a Ferrocarril del Istmo, que a través de 300.40 kilómetros une Coatzacoalcos con Salina Cruz. Según el documento, el tramo de 203 kilómetros que enlaza Salina Cruz (Oaxaca) con Medias Aguas (Veracruz), para seguir a Coatzacoalcos (97 kilómetros), se une allí con la vía que explota Ferrocarril del Sureste (FERROSUR), cuyo propietario es Carlos Slim. Adicionalmente, en Ixtepec (Oaxaca), el Ferrocarril del Istmo entronca con otra vía que llega hasta Tapachula y Ciudad Hidalgo (Chiapas), propiedad de Genesse & Wyoming Inc.

(GWI) (EE.UU.) también propietaria de la línea férrea que parte de Coatzacoalcos hasta Mérida, Yucatán. Debido a que dos empresas privadas (una de ellas totalmente extranjera) tienen impacto de manera directa en la línea del Istmo, en una zona de interés geopolítico que toca áreas de las selvas de Los Chimalapas, Uxpanapa y Lacandona, así como zonas petroleras y petroquímicas (Cosoleacaque), plantas hidroeléctricas e infraestructura hidráulica (sistemas Malpaso y Chicoasén), a lo que se suma el conflicto armado y aspiraciones "separatistas" en Tapachula y Yucatán, en el punto de acuerdo se pidió que por razones "de soberanía y seguridad nacional", esa zona estratégica quede bajo control exclusivo de la nación y se revoken las concesiones donde exista capital extranjero (López, 2002).

Pero la petición anterior está lejos de ser una realidad, en cambio debido a la obsolescencia en la infraestructura del ferrocarril del istmo de Tehuantepec que provoca un estancamiento y un limitado margen de operación se vislumbra hacia una desincorporación estatal de la ruta, para que sea operada por alguna de las dos empresas (FERROSUR o Genesse & Wyoming Inc.) o por las dos conjuntamente. FERROSUR incluye las rutas México – Veracruz – Coatzacoalcos, con ramales Apizaco – Puebla y Tehuacan – Esperanza, la empresa tiene derecho de vía para circular por el istmo de Tehuantepec y cuenta con el 25% de las acciones de la terminal ferroviaria del Valle de México. En el área de influencia de esta ruta se localizan importantes industrias como la petroquímica y petrolera (complejos Morelos, Pajaritos, Cangrejera), cementeras, textiles, fertilizantes, ingenios,... a principios del 2002 FERROSUR se alía con FERROMEX (de Grupo México y Union Pacific que operan la ruta del pacífico) esto les permite establecer rutas entre cuatro puertos del Pacífico y el Golfo y la conexión de cinco ciudades fronterizas de Estados Unidos con Coatzacoalcos; enlazando el corredor industrial del sur de Veracruz con el bajo y el triángulo industrial México – Guadalajara – Monterrey. Mientras tanto la GWI, especialista transporte de minerales, petróleo y derivados, productos agrícolas y forestales y es empresa líder en operación de líneas cortas teniendo 18 compañías de ferrocarriles en Estados Unidos, Canadá, Australia, Bolivia y México, opera la otra parte del antiguo Ferrocarril del Sureste, en los tramos Coatzacoalcos – Villahermosa – Campeche – Mérida – Progreso y Salina Cruz – Tapachula bajo el nombre de Ferrocarril Chiapas – Mayab S. A. de C. V. Su área de influencia son los campos agrícolas de Tabasco, Campeche y Yucatán, las regiones agroexportadoras de Chiapas y la costa del Pacífico del istmo y los campos petroleros de Chiapas Campeche y Tabasco. Recientemente la compañía recibió un préstamo del Banco Mundial, por 50 millones de dólares para la modernización de la ruta. Por otro lado el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec cubre el trayecto de Salina Cruz – Medias Aguas, ya que el tramo Medias Aguas – Coatzacoalcos es de FERROSUR. Su actividad se reduce al cobro de derecho de vía, mantenimiento y reparación de la ruta. Mientras los concesionarios de otras rutas obtuvieron además de las vías, máquinas, vagones y apoyo financiero. No existe ningún proyecto para la reactivación de esta empresa lo cual provoca un estrangulamiento y una dependencia hacia la GWI y FERROSUR, que se proyectan como los líderes en el transporte ferroviario regional, por lo cual el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec se enfrenta su

inminente privatización conforme avancen los proyectos regionales (Zarate, 2004).

PUERTOS.

Dentro de la red global de transporte los puertos juegan un papel preponderante, ya que la mayor parte del comercio mundial se realiza por vía marítima, en el sentido este – oeste de la parte norte del planeta, en 1996 cerca del 80% del movimiento por contenedores se realizó entre la cuenca del Pacífico, Norteamérica y Europa occidental (Martner, 2000). Por ello, el desarrollo tecnológico de la industria marítima y los puertos ha tenido gran auge, convirtiendo a los puertos en centros logísticos que articulan cadenas productivas globales y que forman parte del sistema intermodal de transporte o modelo de transporte “puerta a puerta”. Los puertos han adquirido una nueva dimensión en el comercio mundial, debido a la aparición de buques portacontenedores rápidos y sofisticados, que viajan a 22 nudos en vez de los 17 de los barcos tradicionales de carga, durante la última década duplicaron su tamaño de 3 500 TEUS (TEU contenedor de 20 pies³) a 7 000 TEUS, de ahí que sólo los puertos más grandes puedan captar el volumen de carga suficiente para hacer costear la operación de dichos buques. Todo ello ha llevado a las grandes empresas navieras no sólo a aumentar su tamaño y capacidad para mover grandes volúmenes a un costo menor, sino a valerse de alianzas estratégicas denominados *Megacarriers*, que son grandes corporaciones de transporte multimodal, esto influye enormemente en la infraestructura de los puertos en el ámbito mundial. Así, encontramos una jerarquización de los puertos en una red global. Los puertos de mayor importancia son los que el geógrafo del transporte Carlos Martner (2002) ha denominado, “puertos pivote” globales, ya que son centros logísticos de concentración, procesamiento, consolidación y distribución de mercancías e información y la carga que reciben procede de flujos que provienen tanto de las redes terrestres como de las redes alimentadoras marítimas, estos puertos se localizan en el hemisferio norte cubriendo las rutas este – oeste. Le siguen los puertos pivote regionales con una dimensión de carga y cobertura de distancia menores, en su mayoría se localizan en la intersección de las rutas este – oeste con las norte – sur. Finalmente los puertos alimentadores se integran mediante rutas indirectas o alimentadoras que conducen carga en embarcaciones menores hacia algún nodo portuario principal donde será transbordada a los grandes buques hacia su destino final. La circunstancia explícita para la concentración de carga en los puertos pivote es el fraccionamiento de rutas y con ello el incremento de los servicios marítimos indirectos, así los puertos pivote se vuelven un elemento unificador de las cadenas de transporte marítimo, y mediante el trasbordo se busca articular a la red global de puertos un conjunto de concentradores menores y puertos alimentadores que contribuyan a portar carga los grandes puertos.

Mientras tanto en nuestro país los puertos en su proceso de reestructuración, aparecen en la disputa de los inversionistas para obtener sus concesiones, para su desincorporación se dividieron en tres tipos de servicios portuarios: Administración Portuaria Integral (API), Terminal Especializada de

Contenedores (TEC) y Terminales de Usos Múltiples (TUM). En este sentido Transportación Marítima Mexicana (T.M.M.) es una de las compañías que más interviene, para obtener concesiones portuarias. Tiene presencia en Salina Cruz, Manzanillo, Altamira y Veracruz y ha invertido en la modernización del Puerto de Tuxpan, para instalar un centro exportador de automóviles terminados. T.M.M. ganó la licitación para operar el servicio de contenedores, en el Puerto de Manzanillo, en los próximos 20 años; tiene en sus manos el 50% del comercio marítimo del país, el 60% de las exportaciones y el 55% de las importaciones a y de, respectivamente, la Unión Europea. Parte clave, en los procesos portuarios, son los astilleros y los diques secos para la reparación de embarcaciones. A nivel mundial, la primacía en astilleros la tienen Europa, Corea y Japón. Sin embargo, en el último año, la industria de embarcaciones de los EE.UU. ha manifestado su interés en entrar de nuevo en competencia con las anteriores, utilizando como base a México por su "mano de obra barata", es en este sentido que se han pronunciado la Newport News Shipbuilding (N.N.S.) que es el astillero más grande de los EE.UU., AVANDALE y Alabama Shipyard, empresas que tendrían participación futura en las áreas a concesionar en los puertos mexicanos

Los puertos de mayor dinamismo en cuanto a la carga de contenedores son: en el Pacífico Manzanillo, Ensenada y Lázaro Cárdenas; y en el Golfo Veracruz y Altamira. Y como hemos señalado los tiempos de envío se han reducido considerablemente, por ejemplo, la American President Line (APL), naviera californiana, ha reducido las travesías entre México y Asia de manera notable, tardando de Manzanillo a Yokohama 13 días, del mismo puerto a Bangkok 10 días; mientras que las Scaldis Reefen Chartering redujo de 28 a 12 días la travesía entre Tuxpan y los puertos europeos del Atlántico. Como consecuencia de los cambios tecnológicos y de operación en los puertos, actualmente ha habido una reestructuración en cuanto a la carga en los puertos mexicanos. En el Golfo el flujo de contenedores se concentra en Altamira y Veracruz absorbiendo los flujos del resto de los puertos del litoral; en tanto en el Pacífico los movimientos se han concentrado en Manzanillo relegando a puertos como Guaymas, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz (Toledo, 1995). A estos puertos que quedan relegados de la red global tienen potencial como puertos alimentadores, fortaleciendo sus interconexiones terrestres y ampliando su zona de influencia. Dado el ámbito global, Los puertos ubicados en los extremos del corredor Transísmico (Coatzacoalcos y Salina Cruz), no escapan del contexto de intereses anterior.

El puerto de Coatzacoalcos o Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos (APICOAT) cuenta con una superficie de 352 has. De las cuales 229 se localizan en el área marina y 123 en tierra. Tiene una longitud de atraque de 1945m con una profundidad de hasta 500m. Tiene instalaciones de carga general, contenedores, minerales, fluidos, productos químicos y granos. Y otorga servicios como: fumigación, maniobras de carga y descarga, lanchaje, pilotaje, electricidad, remolque, alumbrado en zonas de maniobra, radiocomunicación marítima, vigilancia y servicios médicos. Cuenta con 11 posiciones de atraque para barcos con calado de hasta 32 pies. Cuenta con dos áreas de

almacenamiento, bodegas cubiertas 9 854m² y áreas descubiertas 160 000m² las empresas establecidas en su interior son:

- PEMEX petroquímica
- Celanese Mexicana
- Van Ommeren – TMM Terminals
- Cemex Comercial
- Transferencias Graneleras del Istmo
- Westway de México
- Canamex
- Sociedad Cooperativa de Estibadores
- Comisión Federal de Electricidad
- P. J. Ensio

Coatzacoalcos es el sexto puerto en cuanto a manejo de carga en todo el país, con el 5.2% del total nacional y el segundo distribuidor de fluidos con el 26% del total de fluidos manejados. El puerto cuenta con una capacidad de manejo de 12 millones de toneladas al año. Los principales productos operados en el recinto son:

EXPORTACIÓN	DESTINO
Azufre líquido	Tampa, Florida.
Productos químicos	Rotterdam y Houston.
Urea	Cuba, Sudáfrica, Rep. Dominicana.
Azúcar	Haití, Egipto, Argelia, Bangladesh.
Productos frutícolas perecederos	Holanda, Francia, Hungría
Ácido tereftálico	Venezuela y Turquía.
Súper fosfato triple	Cuba, Nueva Zelanda y EE.UU.
Fosfato Monoamónico y Diamónico	EE.UU., Cuba, Nueva Zelanda.
Melaza	EE.UU.

Fuente: www.puertos-de-mexico.com.mx

IMPORTACIÓN	ORIGEN
Productos químicos	Houston y Canadá.
Granel agrícola	Nueva Orleans, Houston y Galveston.
Granel mineral	China, Guyana, Nueva Orleans y Tampa
Leche en polvo	Nueva Zelanda e Irlanda.
Equipo pesado	EE.UU. y Alemania.
Tubería	Italia.

Fuente: www.puertos-de-mexico.com.mx

Además de Coatzacoalcos existen otras terminales portuarias para manejo único de productos petroleros como: Pajaritos, Minatitlán y Nanchital, este último en proyecto de transformarse en API. Por esto el puerto se ha especializado en el

manejo de petróleo y productos químicos, pero la crisis de la industria petrolera ha estancado la actividad portuaria, y se ha buscado detonar el movimiento de carga a partir de la inversión privada por cesión parcial de derechos sobre la reserva territorial de crecimiento que es de 60 has, es en este sentido que se adjudican 23,000 m² a CANAMEX, para que instale una planta de producción de surfactantes derivados del óxido de etileno y una terminal para su comercio exterior; y se otorgan otros 3,000 m² a J. P. Ensio para terminal de embarque de abrasivos. Además, de que hay solicitudes para que se instalen las empresas Miles y Cristalizables y Topiquímicos para la construcción de un estacionamiento especializado para carrotanques. También el APICOAT nombra a Canavati Co., con base en Houston, como su representante en los EE.UU. para promover la terminal portuaria sobre todo en aquella ciudad y en las de Galveston y Corpus Christi.

En el proceso de reordenación portuaria que han sufrido los recintos en México, Coatzacoalcos ha tenido un desarrollo limitado, dada la asignación de los nuevos roles en los puertos del país, Coatzacoalcos tiene un nulo manejo de carga contenerizada, debido al desmantelamiento de la terminal de contenedores del puerto a inicios de la década de los noventa.

En cuanto al API Salina Cruz tiene una superficie de 151 has distribuidas ente la terminal de usos múltiples, la terminal marítima de PEMEX, la zona de aguas y la zona industrial pesquera. El muelle tiene una longitud de 484m y una profundidad promedio de 11m, mientras la terminal de contenedores tiene 275m de largo con profundidad de 12m. Las actividades portuarias del recinto son: petroleras, comerciales e industrial – pesqueras. Tiene una infraestructura para mover carga general, fluidos, perecederos, graneles y contenedores, la carga que opera actualmente es de alrededor de 275 000 ton y el manejo por contenedores es de 16 722 TEU, para cuyo movimiento cuentan con una grúa portainer con capacidad para 30 ton, 3 grúas de patio de 40 ton, plataformas, tractocamiones y cargadores frontales. El patio de contenedores tiene una capacidad de almacenaje de 2 750 TEU. En cuanto al movimiento de contenedores el puerto de Salina Cruz se mantiene como un puerto alimentador de baja intensidad, en 1987 alcanzó su máximo registrado con cerca de 30 000 TEU.

Comercio internacional que se realiza en el puerto de Salina Cruz, Oaxaca

PAÍS	PRODUCTOS
Ecuador	Cemento y tripolifosfato
EE.UU.	Urea, Café,
Chile	Mezcal, tripolifosfato
Sri Lanka	Azúcar
Japón	Café, madera, polietileno, cerveza, fibra de henequén, ácido tereftálico purificado (PTA), carburo de silicio, polipropileno y chicle.

Fuente: www.puertos-de-mexico.com.mx

Salina Cruz es el puerto de abasto de energéticos derivados del petróleo de toda la costa de Pacífico mexicano, y el mercado de mayor actividad es Asia, cuyo cliente mas importante es Japón, al cual exporta 5 millones de toneladas de crudo. El tráfico de contenedores se enruta principalmente a Asia y lo realiza, en gran parte, a la naviera japonesa Nippon Yusen Kaisha. La mayoría de estos contenedores son de Petróleos Mexicanos Internacional (P.M.I.), que moviliza carga seca (polietileno-polipropileno) producida en La Cangrejera y Ecolín, para exportación (a Europa desde Veracruz y) a Japón, Corea y Taiwán desde Salina Cruz. Este puerto es receptor de crudo mediante su conexión por medio del oleoducto y gracias a ello se ha hecho factible el desarrollo de la refinería, su importancia en cuanto al crudo no se debe a la existencia de un mercado local sino a su posición ventajosa como punto de distribución a varios centros subdistribuidores de la costa del Pacífico. Pero los nuevos posicionamientos de los puertos nacionales restan importancia a Salina Cruz, ya que no habrá ampliaciones en la capacidad de la refinería, al buscar la creación de una refinería de occidente localizada en el puerto de Lázaro Cárdenas. Por ello se puede considerar que Salina Cruz está subordinado a la actividad de Coatzacoalcos (Hiernaux, 1980).

MOVIMIENTO DE PRODUCTOS PETROLEROS DESDE SALINA CRUZ

Transporte de destilados de Salina Cruz a:	Miles de barriles por año
Mazatlán	2 025
Topolobampo	6 898
Guaymas	1 208
La Paz	4 489

Transporte de combustóleo de Salina Cruz a:	Miles de barriles por año
Manzanillo	15 300
Mazatlán	4 987
Topolobampo	2 108
Guaymas	2 371
Puerto libertad	2 365
Huetabampo	2 887
Rosarito	2 956
La Paz	539

Fuente: anuario estadístico PEMEX, 1995

Por ultimo, a partir de la reorganización de la red global de puertos, los puertos del istmo de Tehuantepec no se han insertado como ejes de articulación de flujos internacionales, sino más bien como van perdiendo importancia frente a otros puertos como; Manzanillo, Veracruz o Altamira. Y dentro de la red global de

puertos, los puertos istmeños podemos considerarlos como puertos de alimentación de poca importancia.

En este contexto el proyecto de un corredor multimodal en la región del istmo se presenta como poco factible, dada la reestructuración de la red global de transporte, en una economía más liberalizada y global se producen cambios en la organización del espacio, algunas rutas y puntos cobran importancia mientras otros decaen o dejan de tener la importancia de periodos anteriores. La globalización ha dado pie a la fragmentación espacial de la producción buscando ventajas comparativas para cada fase en el proceso de producción de las mercancías, esto intensifica los flujos de los productos alrededor del mundo, todo ello apoyado en los avances tecnológicos y el uso de contenedores para transportación. La intensificación de flujos no ha implicado un crecimiento de las actividades económicas ni del comercio internacional de igual intensidad en todas las regiones; como se señaló el flujo más significativo se realiza de este – oeste en el hemisferio norte, donde se localizan los tres grandes bloques económicos del mundo, la cuenca del Pacífico en Asia, Europa y Norteamérica.

La integración de diversos modos de transporte en una sola red de distribución de mercancías, aunado a los cambios en la localización de las actividades económicas debido a la fragmentación de la producción se genera la formación de corredores internacionales de mercancías o de *land bridges* (puentes terrestres) de tipo multimodal. Todo ello incide en el destino de un corredor interoceánico en el istmo de Tehuantepec, que sea capaz de competir con el Canal de Panamá o con los puentes terrestres norteamericanos (Barreda, 2002).

Actualmente se identifican tres macropuentes terrestres en Estados Unidos: uno que conecta a Long Beach y Los Angeles con la zona de Los Grandes Lagos y Nueva York; otro que une a Seattle y Tacoma con Nueva York y la región de los Grandes Lagos; y por último el que enlaza a Long Beach y Los Angeles con Houston y Nueva Orleans. La consolidación de estos megapuentes terrestres, a mediados de los ochenta, tuvo un impacto en la geografía económica del país del norte, mientras los puertos del pacífico tuvieron un gran crecimiento, sus contrapartes en el Atlántico se estancaron, debido también al dinamismo económico de la cuenca asiática del Pacífico.

El desarrollo de las redes globales de transporte ponen como imperativo el costo en tiempo y la puntualidad, el *Just in time* es un método que reduce los costos de inventario y supone la inserción de la distribución y el transporte dentro del proceso mismo de producción. Así, podemos tomar en cuenta que los sistemas interoceánicos deben cubrir este imperativo, Carlos Martner (2000) ha elaborado un cuadro donde estima los tiempos de transporte entre Japón y la costa Este de los Estados Unidos por tres vías: Los megapuentes terrestres, el Canal de Panamá y el istmo de Tehuantepec, suponiendo que este último tuviera una eficiencia en el manejo de carga en que tarde máximo 72 horas entre la descarga del puerto receptor, el traslado terrestre al puerto del otro litoral y las maniobras de carga en este último lugar.

COMPARACIÓN DE TIEMPO ENTRE JAPÓN Y EE.UU. POR TRES VÍAS (EN DÍAS)

RUTA	MEGAPUENTE TERRESTRE	CANAL DE PANAMÁ	ISTMO DE TEHUANTEPEC
YOKOHAMA – NUEVA YORK	16	24	21
YOKOHAMA – CHICAGO	14	26	23
YOKOHAMA – HOUSTON	14	22	19

De este modo la consolidación del intermodalismo y los megapuentes terrestres dan un giro en la importancia geoeconómica y geopolítica de los lugares en el mundo, de tal suerte que el tan pregonado y enaltecido carácter estratégico del Istmo por su ubicación y condición geográficas pierde importancia en comparación con los avances tecnológicos y la inyección de capital en otras rutas.

El istmo de Tehuantepec podría (suponiendo su eficiencia) competir con el canal de Panamá, ya que contra los megapuentes norteamericanos no tiene oportunidad, pero solo en la ruta de transporte este – oeste en el hemisferio norte, dado que las rutas comerciales de norte – sur el canal de Panamá tiene mayor ventaja en tiempo, por ejemplo el tiempo de recorrido entre Valparaíso, Chile y Nueva York por el canal de Panamá es de 13 días, mientras por el Tehuantepec sería de 15 días. En cuanto al manejo de la carga en dirección este – oeste en el hemisferio norte, existe otro argumento poco fehaciente, que es que por el canal de Panamá existe un gran flujo de mercancías entre Europa y Asia, siendo que en realidad la carga contenerizada entre estos dos continentes no pasa por América, sino viaja por el mediterráneo y cruza el canal de Suez para llegar a Asia. De este modo, la vía de Tehuantepec sólo competiría con Panamá por la carga correspondiente a la ruta Asia – costa este de los Estados Unidos. El canal de Panamá reportó en 1999 un tránsito en dicha ruta de 190 millones de ton, pero el 80% de esta, es carga a granel, carga que difícilmente pasaría por la ruta de Tehuantepec debido a que la maniobra de descarga, transporte y recarga tarda mucho tiempo, además en esa maniobra la carga granelera se expone al ambiente provocando mermas y deterioro. Así se cierra aun más el horizonte de la competencia, y Tehuantepec sólo sería opción para la carga contenerizada que aún pasa por Panamá, que representa la no despreciable cantidad de 900 000 contenedores al año, sin embargo, competir por esa carga no sería cosa fácil, ya que en los últimos años los principales *Megacarriers*, con intereses en la región del canal, han rehabilitado nuevas terminales de contenedores en puertos ubicados en los extremos del canal con miras a transformarlos en puertos pivotes regionales. Por ejemplo la Evergreen invirtió 85 millones de dólares en una moderna terminal de contenedores en Colón, la Stevedoring Services of America invirtió en la creación y desarrollo de la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá, que también pretende ser un puerto pivote regional, que además de captar la carga contenerizada de la ruta Asia – costa este de los Estados Unidos, plantea la redistribución de carga desde y hacia el mercado sudamericano

(Martner, 2002). De tal manera que el posible impulso del corredor intermodal transísmico de Tehuantepec se da en un contexto de fuerte competencia oligopólica y este sólo quedara como un simple cruce interoceánico microregional. Para consolidarse como centro vital de circulación de mercancías tendrá que invertirse en él para estructurarlo como plataforma logística de servicios múltiples en miras de convertirlo en un centro de concentración y redistribución de carga que compita con los pivotes regionales en Panamá planeados por los *Megacarriers*, cosa que se ve muy complicada.

El istmo de Tehuantepec, como ya se describió, sólo moviliza insumos y productos regionales a través de sus dos puertos alimentadores de baja intensidad, Salina Cruz y Coatzacoalcos. Este último se especializa principalmente en productos petroleros cuyo origen y destino rara vez sobrepasa el ámbito local; con un nulo manejo de carga contenerizada. Por otro lado Salina Cruz es mas importante en cuanto al manejo de carga en contenedores sin consolidarse en el litoral del Pacífico mexicano, siendo Manzanillo el puerto que ocupa el lugar mas importante en cuanto al manejo de carga. Salina Cruz sólo mantiene dos rutas alimentadoras, una de Transportación Marítima Mexicana (TMM) que moviliza sus buques de Manzanillo a Balboa, Panamá y la otra de la japonesa Nippon Yusen Kaisha que recoge cada 15 días contenedores con productos regionales de exportación como el petróleo y el café. Ante todo lo anterior, los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, pese a su gran actividad recíproca, no se han visto fortalecidos como centros de articulación de flujos internacionales, sino que parecen perder importancia y relegarse de los puertos ganadores en la reestructuración de la red global de transporte.

LOS MEGAPROYECTOS

Como ya se ha descrito, a lo largo del tiempo los proyectos para el istmo han sido muchos y muy variados obedeciendo siempre a los grandes intereses comerciales y dejando en el olvido a miles de pobladores de la región, en lo que todos estos proyectos coinciden es en crear una vía Interoceánica. Pero como se ha explicado este proyecto se advierte muy poco factible a mediano plazo. Sin embargo, dentro de los "megaproyectos" para este lugar no sólo se habla de un corredor multimodal sino también se proyectan otro tipo de planes, que tiene que ver, directa o indirectamente, o no con el proyecto interoceánico.

En los últimos años estos proyectos han tenido diferentes nombres y marcos de referencia, pero todos están adscritos al proyecto político neoliberal, ya sean presentados por el partido político blanquiazul o por el añejo tricolor.

Uno de estos proyectos fue el presentado durante el gobierno de López Portillo denominado *Plan Alfa – Omega*, el cual incluía el Plan Maestro para el Desarrollo Urbano Industrial de Coatzacoalcos (elaborado por ICA), el estudio de Factibilidad del Puente Terrestre del Istmo de Tehuantepec y el Proyecto de Puerto de Altura en la Laguna del Ostión. En 1981 se crea el Servicio Multimodal transísmico y con el cual arranca oficialmente el *plan Alfa – Omega*, en esa época

la producción de petróleo y la petroquímica eran el soporte del crecimiento económico de la región. A escala nacional se buscaba la descentralización industrial y urbana encaminándola hacia regiones que contaran con recursos naturales e infraestructura para el desarrollo urbano, se concebía para la reorientación industrial tres componentes principales: La adquisición de tecnología, la inversión extranjera directa y la importación de nuevos productos. Para ello el gobierno adquiere una deuda externa por 90 mil millones de dólares, para llevar a cabo su proyecto de desarrollo industrial del país con la esperanza de proyectarse hacia el primer mundo, creyendo que la deuda sería costeable desarrollando la industria del petróleo y gracias al aiza de este en los mercados internacionales. Mientras concluyen los tratados para la firma del tratado Torrijos – Carter para la devolución del canal de Panamá. Todo ello explica el surgimiento del *plan Alfa – Omega*.

El objetivo principal de este plan es la creación de un Puente Terrestre en el Istmo de Tehuantepec para facilitar el tráfico interoceánico de mercancías explotando los beneficios de su ubicación y su infraestructura de transporte, dentro de esto plantea impulsar el desarrollo industrial y un corredor maquilador, con el fin de hacer mas atractivo y menos costoso el suministro de materias primas y exportaciones, y complementar los volúmenes de carga nacionales para secundar a la justificación de las inversiones en infraestructura, para así generar divisas por el servicio de carga ofrecido al cargamento internacional. El monto de la inversión de este Plan se estructura en tres rubros: inversión en terminales portuarias y en conexión terrestre ferroviaria, en cuanto al movimiento de carga se estima un manejo de entre 100 mil y 140 mil TEU en las terminales especializadas individuales y de 115 mil TEU por el transporte de contenedores entre Salina Cruz y Coatzacoalcos. El *Plan Alfa – Omega* contempla un total de 40 municipios de los estados de Tabasco, Chiapas, Veracruz y Oaxaca, clasificándolos en municipios prioritarios y secundarios, abarcando una línea interoceánica con ramales hacia el centro y sureste del país, desconectado del norte y la península de Yucatán (Rodríguez, 1997).

En el plan se presagia que con el avance del corredor istmico se impulsaría implícitamente el desarrollo económico e industrial de la región, ya que el movimiento de mercancías fomentará el desarrollo del transporte y acercaría a las zonas de desarrollo las materias primas requeridas para la industria, además, aprovechando la cercanía de los energéticos se propone la creación de una zona franca industrial para la manufactura de mercancías, basándose en insumos internacionales preelaborados para su terminación en el istmo; También busca el impulso a proyectos agroindustriales.

El corredor multimodal del *Plan Alfa – Omega* operaría mediante una empresa que subcontrataría con Ferrocarriles Nacionales el servicio de tránsito entre puerto y puerto con una tarifa, mediante la cual Ferrocarriles Nacionales cubriría los costos de operación, así como de recuperación de su inversión en rehabilitación del tendido ferroviario. En cuanto a los puertos el gobierno contribuiría con la infraestructura e instalaciones, mientras que la empresa

invertiría en equipo y vehículos. Existieron algunas empresas interesadas en el proyecto como: Jonson Scan Star Line, Sea Land Service, Euro Line, Hoegh Line, NYK Line, Japan Line, American President Lines, United States Lines, entre las más importantes, pero estas empresas y las de capital nacional interesadas en el plan consideraban que una de las principales limitantes para consolidar el proyecto era la escasa posibilidad de participación del sector privado en actividades de operación ferroviaria y portuaria, demandaban la privatización de los puertos y mayor eficiencia en los ferrocarriles. Esta parecer ser una de las razones por las cuales el proyecto no se consolidó, ya que otra razón fue la crisis que se presentó en este sexenio (Zarate, 2004).

El corredor propuesto en el Plan Alfa- Omega es visto como una alternativa regional para el transporte interoceánico, para satisfacer las necesidades nacionales y de América del norte. Se pretendía captar el mercado regional de importación y exportación de mercancías, principalmente la generada en los puertos del Golfo y que se destina a la costa del Pacífico por el canal de Panamá; el mercado de cabotaje originado en los puertos del Pacífico y que se distribuían por el canal hacia los puertos del Golfo. Del mismo modo se contemplaba la captación de una parte de los movimientos comerciales realizados a escala mundial por la vía del canal de Panamá, en especial el movimiento de carga en contenedores, que podrían usar con ventaja el puente terrestre del Istmo de Tehuantepec.

A pesar de que la crisis de 1982 frenó el desarrollo del plan fueron puestas en marcha algunas obras de rehabilitación en infraestructura. Fue rehabilitada la infraestructura portuaria y carretera de la región, se construyó un muelle de 700 metros como parte del proyecto Laguna del Ostión, se iniciaron las obras del ferrocarril eléctrico de doble vía, se estableció el complejo petroquímico La Cangrejera, así como la instalación de las plantas de Resistol y Celanese. De esta manera el esbozo de desarrollo industrial del istmo incluido en el Plan Alfa – Omega, se orientaba principalmente hacia la integración industrial de la región teniendo como eje a la industria petroquímica. El Plan *Alfa – Omega* consideraba el potencial de desarrollo de la región del istmo configurado a partir de la política deliberada del gobierno de descentralizar la industria y la ventaja estratégica del istmo para el transporte marítimo desarrollando un sistema de transporte multimodal.

Otro "Megaproyecto" del istmo es el realizado por la consultoría Felipe Ochoa y Asociados en marzo de 1996, que se denominó Programa Integral de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PIDIT), esta propuesta contrasta con las políticas de los años setenta y parte de los ochenta, puntualizando la necesidad de aprovechar los atributos de localización del istmo para el desarrollo de un sistema de transporte multimodal y el aprovechando de los recursos de la región. Todo circunscrito al proceso de globalización, al afianzamiento del Tratado de Libre Comercio para América del Norte y al crecimiento económico de la Cuenca del Pacífico. En el PIDIT se señala la importancia del Istmo de Tehuantepec como corredor petrolero, aunado a la estrategia de PEMEX, desde 1988, de mirar hacia

las exportaciones en el Pacífico, como ya vimos la maquinación petrolera del pacífico se realizó con el capital japonés para el suministro de petróleo del golfo hacia este país de oriente, en consecuencia Salina Cruz se convierte en el principal centro de distribución de crudo y derivados de petróleo de la región. Este giro en las acciones de PEMEX forma parte de su proceso de privatización que va soslayando barreras legales y constitucionales para su consolidación, al mismo tiempo se van concretando las privatizaciones en infraestructura, en un nuevo esquema de reorganización del espacio mexicano resultado de la conjunción del proceso de reconversión de la estructura económica del país.

Los corredores urbano – industriales propuestos por la administración zedillista aparecen como alternativa de conexión para el Este norteamericano con la Cuenca del Pacífico frente al inminente crecimiento económico de esta región. Precisamente el Programa Integral de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec aparece en un contexto de privatización de los principales sistemas de infraestructura y recursos del país, lo que lleva a revivir planes sobre las cualidades potenciales del istmo, desde el transporte multimodal hasta la generación de diversas formas de energía. El PIDIT tiene como objetivo central el desarrollo de un corredor multimodal de transporte en el Istmo de Tehuantepec, como opción alterna y/o complementaria al canal de Panamá y a los puentes terrestres norteamericanos; fomentando el desarrollo urbano – industrial de la región mediante la ejecución de proyectos de infraestructura e inversiones productivas, que son denominadas como proyectos detonadores, en la medida en que permiten el mejor aprovechamiento de la riqueza regional, además, propone un corredor maquilador y el desarrollo de la industria petroquímica. Entre estos proyectos podemos ubicar básicamente, proyectos industriales, agroindustriales, forestales, petroquímicos, mineros, pesqueros, de turismo e infraestructura urbana.

El total de proyectos son 125 de los cuales 70 (56%) se ubican en Oaxaca y 55 (44%) en Veracruz, en 34 municipios de la región istmica, es decir, sobre el 42.5% del total de estos. El 20% de los proyectos son de infraestructura urbana, el 18.4% referidos a la industria petrolera y petroquímica, el 14.4% son pesqueros, el 8.8% industriales, el 7.2% de infraestructura ferroviaria, el 6.4% infraestructura portuaria y plantaciones forestales, respectivamente, el 5.6% infraestructura carretera, mientras que minería y agroindustrias con el 4.8% cada una y, por último, con 3.2% el turismo. Si dejamos de lado los proyectos ejes de infraestructura de carretera, portuaria, ferroviaria y de equipamiento urbano ya que ellos generan trabajo temporal y se concentran en 49 proyectos, es decir, que son el 39.2% del total, nos quedan los que generan empleos a más largo plazo que son 76 proyectos que implican el 60.8%. Estos últimos, en Oaxaca, se concentran en su totalidad en turismo, pesca y minería y la mayoría de los industriales; mientras que, en Veracruz se concentran todos los agroindustriales, la gran mayoría de los forestales y el 74 % de los petroleros y petroquímicos. Es decir, que en uno y en otro estado quedan muy marcadas las diferencias, ateniéndonos a la visión la PIDIT. El plan implica a 80 municipios, Oaxaca (49) y Veracruz (31). Establece como zonas prioritarias para el desarrollo urbano a los municipios de:

Coatzacoalcos, Minatitlán, Cosoleacaque, Acayucan, Jáltipan, Las Choapas, Agua Dulce, Catemaco, San Andrés Tuxtla y La Isla; en Veracruz. Matías Romero, Juchitán, Santo Domingo Tehuantepec y Salina Cruz, en Oaxaca (Rodríguez, 1997).

En cuanto al desarrollo del corredor transistmico se propone inicialmente la habilitación de equipo mayor para el manejo de contenedores en los puertos, para tener una capacidad de operación de 150 000 TEU por año, posteriormente se planea la inversión en puertos e infraestructura terrestre para duplicar el volumen, es decir, 300 000 TEU (poco mas de 4 millones de ton) por año. Se contempla el establecimiento de un corredor de transporte multimodal habilitado con un ferrocarril y dos autopistas de cuatro carriles, de Salina Cruz a Juchitán y en el tramo Minatitlán – Coatzacoalcos, para integrar: el transporte marítimo internacional, operación de terminales portuarias, administración del sistema ferroviario, operaciones con transporte intermodal, desarrollo industrial y comercial. En el PIDIT se destacan diversas cualidades de la región que se podrían aprovechar como: una posición geoeconómica estratégica dada por la cercanía con Estados Unidos y Canadá; una distancia de 300 Km. entre los puertos sin barreras orográficas; un conjunto de infraestructuras existentes, como el ferrocarril del sureste y del istmo conectados con el puerto de Veracruz, la carretera transistmica y la red de oleoductos y gasoductos de PEMEX; los puertos comerciales de Coatzacoalcos y Salina Cruz.

Se busca potenciar el desarrollo económico de la región a través de actividades de ensamblaje final y manufacturero de partes, se prevé el desarrollo de un Macropuente terrestre internacional que cuente con comunicaciones de alta tecnología, sistemas avanzados de localización de carga, nuevos conceptos de arrastre de embarques consolidados y nuevos conceptos de operaciones de redistribución. Se trata de desarrollar un sistema para la manufactura y distribución internacional de mercancía mediante un corredor urbano industrial que articule ciudades y núcleos rurales mediante redes de infraestructura (carretera, ferroviaria, abastecimiento de agua y energéticos) teniendo centros de ensamble de mercancías en los sitios cercanos a sus fuentes de abastecimiento. Pues, según el programa, el desarrollo manufacturero de la zona es un elemento importante que estimulará los mercados y, en tal caso, para el desarrollo industrial de la zona se incluye el establecimiento de parques industriales maquiladores y el crecimiento de las industrias química y petroquímica. Además, se propone el impulso a la integración de cadenas productivas agroindustriales para el aprovechamiento del potencial agrícola de la zona, se propone, por ejemplo, el establecimiento de plantaciones de eucalipto mediante el proyecto "ancla forestal", definiendo un plan de desarrollo forestal para el istmo con la participación de inversionistas y los gobiernos federal y estatal. Se recomienda iniciar la creación de parques industriales para absorber la demanda por la privatización de la petroquímica en Coatzacoalcos, la instalación de maquiladoras en Salina Cruz, el inicio de proyectos pesqueros de acuicultura en cuerpos de agua de Oaxaca y Veracruz, la implementación de un programa de apoyo financiero para la actividad salinera del istmo, impulso a la explotación de mármol y ónice en la región y

elaborar un proyecto "ancla" industrial para la instalación de la industria terminal automotriz o la industria siderúrgica (Felipe Ochoa y Asociados. 1996).

El manejo del proyecto estaría a cargo de una empresa ferroviaria operadora de líneas cortas reconocida a nivel mundial para administrar la región sureste de los Ferrocarriles Nacionales de México, entre ellas se propone a: Wisconsin Central Railroad (EE.UU. y Nueva Zelanda), CANAC International (Canadá), Omnitrack Railroad (EE.UU.), Ancostia Pacific Railroad (EE.UU. Y Chile) y Railroad Development Corporation (EE.UU. y Argentina). Y una empresa o grupo de empresas comercializadoras de servicios de carga logísticos internacionales y servicios multimodales que administre las operaciones de transporte como: Panalpina (EE.UU. y Alemania), Alliance (EE.UU.), Danzas Corporation (EE.UU. y Suiza), Kuhne Nagel (Alemania) y The HUB Group (EE.UU.). Y para las actividades de estiba, operaciones terminales, logísticas de transporte y operación de terminales de contenedores se sugieren a empresas de experiencia internacional: International Container Terminal Services (México y Filipinas), Eagle Marine (EE.UU.), Stevedoring Services of America (EE.UU., México y Panamá) y P & O (Australia, Argentina y Filipinas) (Ibíd).

Recién se ha observado la creación de las condiciones para la consolidación de los proyectos en la región, los avances ocurridos en la privatización de la infraestructura ferroviaria y los puertos, la creciente participación de empresas privadas en las labores de mantenimiento y modernización de los complejos petroleros y en la producción de sustancias de petroquímica secundaria y la inminente privatización de la petroquímica, el establecimiento de plantaciones forestales comerciales (de eucalipto principalmente) y de maquiladoras, igualmente la aparición de proyectos para la generación de energía y de explotación de recursos mineros, hidrológicos,... Por otro lado, el Programa Integral de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec hace referencia a la abundante mano de obra en la región y a la centralización de la población en un reducido número de centros de población ubicados en los extremos del Istmo. Se plantea que 67 de los proyectos generarán 12.200 empleos permanentes anuales y los distribuyen de la siguiente manera: 2,506 (20.5%) industriales; 2,327 (19%) petróleo y petroquímica; 2,072 (16.9%) minería; 1,720 (14%) pesca; 1,483 (12%) forestal; 910 (7.4%) infraestructura transistmica; 615 (5%) turismo; 500 (4%) agroindustria; y, 115 (0.9%) equipamiento urbano. De hecho la mayoría de estos empleos son para personal calificado lo que difícilmente beneficiará a los pobladores del istmo (que cuentan con niveles escolares bajos), dejándoles sólo la posibilidad de emplearse en las maquiladoras para ser superexplotados. La primordial dificultad, según la consultoría Felipe Ochoa y Asociados, para la concreción de los proyectos son los problemas sociales derivados del desempleo y deterioro económico, entre los cuales la permanencia de los grupos indígenas en la región es la principal (Rodríguez, 1997).

Este proyecto, al igual que el anterior, se fundamentan en el acelerado crecimiento de intercambios comerciales en el Océano Pacífico, analizando la

evolución y las perspectivas de comercio marítimo se proyecta un corredor de transporte multimodal de gran nivel, como componente principal del proyecto, que se consolide en el mercado mundial como opción alterna o competitiva al canal de Panamá y a los puentes terrestres de Norteamérica. Pero como se describió antes este viejo sueño se ve difícil de concretar dadas las características actuales en la reorganización del transporte multimodal en el ámbito mundial, con las cuales la infraestructura del Istmo de Tehuantepec no cuenta, de este modo esta vía sólo se percibe como un cruce microrregional de mercancías y de recursos en un mercado local y con dos puertos de alimentación de bajo nivel. Además, dados los intereses de los *Megacarriers* en otras regiones del mundo, el istmo tehuano pierde importancia, ya que estos consorcios no lo ven como un lugar potencial para invertir, lo cual no implica que en el ámbito nacional el proyecto de vía interoceánica no sea importante. Además, la idea del corredor de transporte no es única en los proyectos, el Istmo de Tehuantepec cobra importancia en proyectos industriales, sobre todo en la implementación de un corredor maquilador, y en proyectos que tiene que ver con la biodiversidad de la zona, aunado a la explotación de recursos mineros y energéticos. Entonces, aunque el proyecto *MEGAPUENTE TERRESTRE* no sea viable, la región no deja de ser estratégica para otros sectores del capital, prueba de ello es el surgimiento de nuevas propuestas elaboradas por diversos grupos empresariales, pero incluyendo a toda la región sureste del país y no solamente al istmo de Tehuantepec (precisamente por que se le resta importancia al viejo sueño) entre ellas está el proyecto de desarrollo del Consejo Empresarial Mexicano de Asuntos Internacionales (*CEMAI*) y la propuesta del Consejo Empresarial de Inversión y Desarrollo del Sureste (*CEIDES*) (Flores, O. & Gerez, P. 1988).

El proyecto *CEMAI* busca la realización de planes hidroeléctricos en Chiapas, se pretende dotar de energía y agua al estado, generando 29 000 millones de Kwh. y la recuperación de mas de un millón de hectáreas en la planicie costera; la construcción de seis vertientes de canales fluviales en Tabasco, que incluyen un distrito de riego agrícola Tlacotalpa – Río Candelaria, canales de navegación como el de Villahermosa – Dos Bocas, el canal de derivación Balancán para el abastecimiento de agua a la Península de Yucatán; la operación de un ferrocarril eléctrico de doble vía desde Matamoros, Tamaulipas hasta Chetumal, Quintana Roo denominado Ferrocarril de Alta Velocidad del Golfo, además de un complejo de desarrollo del Golfo que incluye el complejo urbano industrial de la subregión Veracruz – Alvarado y el centro energético Minatitlán II, una nueva refinería con capacidad de procesamiento de 720 mil barriles de crudo diario; por último, la construcción de un ferrocarril de ocho vías entre Salina Cruz y Coatzacoalcos. Principalmente se busca el aprovechamiento de los recursos hidrológicos de la zona, considerando la creciente importancia estratégica del agua, por ser un elemento que influye en la calidad de vida de la sociedad, pero también por ser el ingrediente básico en los procesos de transformación de energéticos primarios como en los procesos de refinación de hidrocarburos, energía eléctrica, geotérmica, termoelectrónica, nucleoelectrónica... De tal forma, que la región constituye una prioridad por su abundancia en recursos hídricos.

El proyecto *CEIDES*, por otra parte, expone un esquema de desarrollo regional basado en *clusters*, para la integración de un sistema de proveedores de la región con una infraestructura orientada hacia el beneficio de la industria, con el objeto de generar un círculo vicioso donde los *clusters* constituyan una infraestructura económica más sólida que les permita ser más competitivos, plantea el establecimiento de una red de infraestructuras hidroagrícolas y energéticas integradas a un corredor multimodal en el istmo de Tehuantepec. Esta propuesta propone la integración del sureste de México como un gran istmo.

El más reciente "megaproyecto" donde se incluye el Istmo de Tehuantepec es el denominado Plan Puebla Panamá PPP, que según los expertos es la continuación variada (y prolongada hasta Centroamérica) del Plan Nacional de Desarrollo Urbano presentado en el sexenio de Ernesto Zedillo, este propone un corredor interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, además de otros cinco corredores urbano industriales para el resto del país: El corredor Veracruz – Acapulco; Nuevo Laredo – Monterrey – Aguascalientes – Guadalajara – Manzanillo; estos tres se articularían en el Pacífico con uno más que va de Manzanillo a Tapachula; otro corredor involucra toda la costa del Golfo, Matamoros – Tampico – Veracruz – Coahuila – Villahermosa – Campeche – Mérida – Cancún; y por último el corredor Nogales – Guaymas. Estos corredores articularían la región sureste en un circuito concebido como la base del desarrollo urbano maquilador y como vía de acceso a las materias primas regionales, además de atraer y retener los flujos de trabajadores migrantes nacionales y extranjeros. El PPP retoma otros planes elaborados con anterioridad como, por ejemplo, la propuesta del ferrocarril transistmico, la construcción de la carretera transistmica Coahuila – Salina Cruz de altas especificaciones, dada la infraestructura petrolera plantea el desarrollo de cadenas productivas en cuanto a esta industria, por medio del establecimiento de plantaciones forestales comerciales se pretende crear la integración de cadenas productivas agroforestales, creando una infraestructura hidráulica para riego y generación de energía, y la instalación de parques industriales maquiladores. Se pretende que el trazo de los corredores mexicanos de Zedillo se muestren como puentes terrestres interoceánicos (land bridges) que pretenden enlazar al este de los Estados Unidos (donde se concentra el 80% de su actividad económica) con la Cuenca del Pacífico, siendo uno de los corredores más importantes el del Istmo de Tehuantepec (Barreda, 2001).

El PPP se sustenta en parte, en un documento denominado *Plan Sur – Sureste* de Santiago Levy y en el documento *El Sur también existe* del mismo autor, según él lo que ha reprimido el desarrollo de la región no son sólo las políticas públicas, sino las normas constitucionales comprometidas con la reforma agraria y la preservación de la soberanía sobre los recursos del país, ya que, según él, el estado ha tenido exclusividad sobre las actividades de petroquímica, electricidad y gas, los derechos de propiedad sobre hidrocarburos y agua, y la larga duración del reparto agrario que representó un desincentivo al desarrollo agrícola del país. Pero lo peor de su análisis es la propuesta de que lo que el sureste necesita es crecimiento económico, porque los problemas de desarrollo

como la pobreza y marginación son cuestión aparte y se resuelven con políticas públicas. Levy dice que hay dos puntos de vista el que enfoca su condición de pobreza y el que considera la producción, y entre estos dos la conexión dista de ser total, porque si en la región no hay actividades que generen ingresos la gente se va y con ello emigra la pobreza, es decir, que la pobreza no debe combatirse en el lugar donde se genere, pues los pobres se pueden ir de ahí, a Estados Unidos, a las ciudades o a los corredores de maquila, entonces lo que importa es propiciar la inversión extranjera y el crecimiento económico exógeno, ya que para combatir la pobreza existen políticas públicas como el PROGRESA, que en realidad procura el desplazamiento de los campesinos hacia centros urbanos. (Bartra, 2002). Si en una región no hay actividades que generen ingreso, la gente se va y con ella emigra la pobreza; por otra parte, generar "polos de desarrollo" en una zona marginada atrae trabajadores calificados de todo el país, pero no emplea satisfactoriamente a los locales. Sin embargo, el PPP apuesta centralmente al crecimiento económico exógeno, con gasto social de contención, y para este crecimiento confía en el capital y en particular en el capital extranjero. Así, el mencionado documento está lleno de promesas al gran dinero. En cambio, prácticamente no hay una sola referencia al mercado nacional, y fuera de los cuadros estadísticos, no se habla del sector de los pequeños y medianos cultivadores, contingente decisivo en granos básicos pero también en siembras comerciales, y es en estas intenciones y omisiones donde el documento tiene sus debilidades.

Menos riguroso que Levy es, el responsable del PPP (hasta el 2000) en el gobierno de Fox, Florencio Salazar que insiste en que atraer inversiones es, sin más, sinónimo de bienestar social, y destaca la creación de empleo en dos rubros: maquiladoras y agricultura. Así, el Presupuesto de Egresos para 2001 habla de que en este año se crearán "37 mil empleos bien remunerados" en las maquiladoras del sureste, cifra de por sí poco realista en tiempos de desaceleración de la economía estadounidense y cuando la tasa de crecimiento de la industria del montaje disminuye a la mitad, pero que el responsable ya elevó a 50 mil. Metas aparte, lo dudoso es que se trate de "empleos bien remunerados", pues las 337 empresas de ese tipo (maquiladoras) que ya existen en la región, el 10.3% del total nacional, pagan sueldos 30% menores a los de sus semejantes del centro, y 40% más bajos que las plantas fronterizas. Pero la promesa más discutible es la creación de empleos agropecuarios, pues "... arrendar grandes extensiones de tierras... para establecer una agricultura de plantación... donde se cultiva, en forma tecnificada, un único producto de tipo perenne... por parte de agentes económicos dotados de amplios recursos financieros" (Levy, 2002: en Bartra, 2002) quizá permita explotar las "ventajas comparativas" regionales, "reprimidas" por las "políticas públicas", pero no generará más y mejor empleo agrícola que el actual.

En suma, los abogados del PPP afirman que toda la región muestra un serio rezago en su desarrollo socioeconómico con respecto a las regiones del centro y norte del país. Las condiciones de marginación y pobreza que prevalecen en dicha región son endémicas y se deben a un tejido histórico complejo de

factores de muy diversa naturaleza, que incluye la aplicación en el pasado de políticas públicas "desiguales". En otras palabras, se culpa de esa situación al PRI y no al capitalismo, al que ahora se quiere impulsar en su versión moderna, como si esta fuera distinta a la que ha ocasionado nuestra incorporación subordinada a la división internacional del trabajo y sus magros resultados en cuanto al bienestar social. Por supuesto, los defensores del PPP consideran que uno de los obstáculos inhibidores del desarrollo de esta región son los pueblos indios y sus reivindicaciones, de ahí las apresuradas declaraciones de paz en Chiapas y de tratar de acorralar al EZLN. Mientras esto llega, si es que llega, se apresura la estrategia de desalojo de las comunidades indígenas de sus territorios, como caso particular está la expulsión de las comunidades asentadas en la reserva de la Biosfera Montes Azules, de este modo se pretende militarizar cualquier región y emprender acciones represivas contra quienes reivindiquen el derecho a usar esos recursos de manera distinta a la que ofrece el capital. Estos defensores exponen que el EZLN representa una de las mayores preocupaciones para llevar a cabo el PPP, ya que según ellos, este programa pretende sacar de la miseria a los habitantes de los nueve estados más pobres del país, pero el EZLN se ha convertido en un dique que le impide atraer inversiones en el sureste. De esta manera, si antes fue el PRI el culpable del atraso de esa región, ahora el EZLN será el responsable histórico de que el sur – sureste mexicano no logre abandonar su situación de atraso y marginación, así como de impedir a los habitantes de esa región cumplir con la obsesión salinista, zedillista y ahora foxista de llegar al Primer Mundo. (Órneles, 2000)

El PPP busca el "desarrollo" de la región sur de México integrada por los estados de Veracruz, Puebla, Guerrero, Oaxaca, Chiapas Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Además de los países centroamericanos, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. El plan fue elaborado por el Banco mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la CEPAL y algunas universidades de Estados Unidos en colaboración con tecnócratas procedentes de los gobiernos y grupos de empresarios de la región. El Plan tiene como objetivos centrales:

1. Organizar la región en corredores de tránsito interoceánico, dada la necesidad geoeconómica del este de los estados unidos en el contexto de la globalización, en estos corredores al transportar mercancías del Este al Oeste del vecino país del norte se encontrarán con mano de obra barata que ocuparán para el ensamble de estas. Los corredores propuestos en la administración zedillista integrarán a miles de campesinos que serán expulsados de sus tierras (otro objetivo del Plan) para emplearlos en las industrias maquiladoras. Además, estos corredores servirán para transportar materias primas y los productos de las maquilas.
2. Reorganizar económicamente a la región para permitir la explotación intensiva de la fuerza de trabajo barata y los recursos estratégicos del país, promoviendo la salida simultánea de las personas de las grandes ciudades y del medio rural en dirección a las ciudades intermedias principalmente a

las ubicadas en los corredores antes mencionados, el problema fundamental es que la presencia masiva de esta población en el medio rural impide el nuevo uso agrícola, minero, petrolero y biológico del sureste que permita el despegue de la nueva economía de exportación, mientras su concentración en las ciudades intermedias favorezcan el despegue de la industria maquiladora. Es la nueva forma de organizar espacialmente la proletarianización, la superexplotación de los trabajadores que las empresas puedan emplear y la marginación de los sobrantes.

3. Además, pretende orientar la infraestructura carretera y ferroviaria hacia el este de los Estados Unidos para un acceso rápido y directo, reinstalar la gran propiedad privada de la tierra impulsando las plantaciones agroexportadoras, crear corredores maquiladores, colocar dentro del libre mercado los recursos energéticos, principalmente el petróleo para que no exista ninguna amenaza de competencia y que las empresas petroleras estadounidenses impongan su ley del mercado, un uso del sureste agroexportador y explotador intensivo de mano de obra (Barreda, 2002).

El PPP parece un programa de construcción de obra pública: carreteras, ferrocarriles, puertos, generación de energía eléctrica, parques industriales, telecomunicaciones, infraestructura hidroagrícola,... y esto no debe ser sobreestimado, pero está muy lejos de ser desarrollo, la construcción de infraestructura por sí misma no genera desarrollo. Es un intento descomprometido socialmente por captar inversión extranjera, a través de importantes desregulaciones, exenciones de impuestos, simplificaciones administrativas, bajo la omisión de las leyes laborales y ambientales, ofreciendo mano de obra barata y recursos. El plan busca la creación de una economía de enclave en la zona que se asiente por las "ventajas comparativas" del sureste, ofreciendo la expectativa de rentas mas que de ganancia, su apuesta es que la valorización del capital está garantizada no por la eficiencia productiva, ni por la competitividad, sino por la apropiación de ciertos recursos escasos, no creando ventajas competitivas sino privatizando las ventajas comparativas de la zona. Lo atractivo de la región para el gran capital es la posibilidad de captar las rentas que conlleva la privatización de bienes preexistentes en la zona: petróleo, agua, biodiversidad,... la apropiación de rentas es primordial para el capital, ya que estas son monopolizables y para tener utilidades hay que competir, como por ejemplo, apropiarse de una playa para cobrar por entrar en ella, hasta el usufructo de ubicaciones y vías de comunicación estratégicas por su condición interoceánica (Álvarez, 2002).

El PPP es ejemplar por como pretende organizar esta región donde los corredores urbano industriales y los corredores biológicos coinciden contradictoriamente como en ninguna otra región del mundo. La formación de corredores urbano industriales corresponde a la integración de procesos de concentración y centralización de capital en los transportes, los sistemas intermodales y los medios de comunicación. Mientras la formación de corredores biológicos expresa el desarrollo de empresas que dominan el circuito de proceso de reproducción de la población. Al monopolizar la producción de granos, la

industria alimentaria, el establecimiento de patrones mundiales uniformes del consumo de alimentos y enfermedades, la gestión médica de la salud y la producción forestal. Por estos dos contenidos estratégicos contradictorios (los corredores interoceánicos y el corredor biológico) la visión del Plan Puebla Panamá no puede ser considerada como un mero plan de desarrollo regional, pues los antecedentes programáticos que se ve obligado a incluir dentro de su programa de desarrollo, en realidad son planes geoeconómicos y geopolíticos, que de continuar aplicándose permitirán a los Estados Unidos consolidar su hegemonía sobre la Cuenca del Pacífico y sobre las economías asiáticas. Es el caso contrario del desarrollo de los corredores de integración urbano regional en la parte mexicana del Golfo de México (entre Matamoros, Tamaulipas y Cancún, Quintana Roo), pues este es territorio de influencia del grupo de los grandes petroleros de Texas y de la costa estadounidense del Golfo de México, a la vez que es el espacio político de los grupos de la ultraderecha estadounidense y la familia Bush. El desarrollo de centros productivos, redes comerciales e infraestructuras costeras (explotación de yacimientos, plantaciones tropicales, sistemas de invernaderos, centros maquiladores, hidroviás, carreteras, ferrocarriles, puertos, sistemas de navegación, etc.) conecta las redes de ciudades del Golfo, que favorecen en lo inmediato a los grupos empresariales actualmente en el poder político de los Estados Unidos, por lo que es de esperarse que dentro del PPP ocurra un rápido impulso a este corredor costero del Golfo de México, mas que el del istmo de Tehuantepec o de la costa del Pacífico (Barreda, 2001).

El PPP incluye ofertas públicas de inversiones para generar energía eléctrica a través de presas, represas y embalses de ríos (plantas hidroeléctricas), turbinas de viento (generación eoloeléctrica) además de sistemas de aprovechamiento de energía solar y nuclear, así como el establecimiento de extensas redes de distribución. El paquete del PPP contiene en total ocho iniciativas y 28 megaproyectos separados; que contienen el establecimiento de seis polos, zonas o corredores industriales de "desarrollo" con plantas maquiladoras (centros de ensamble) y otras instalaciones para el procesamiento industrial. La inversión de este proyecto es de 20 mil millones de dólares, de los cuales la mitad será cubierta por el BID, la otra mitad proviene de inversiones netamente privadas, complementadas con fondos de los gobiernos estatales y federales de las zonas involucradas. Se espera que en diez años (del 2000 al 2010) este plan ya esté completamente en función. Los documentos oficiales del PPP indican, que en el caso de México, el 80 % de su presupuesto será destinado a carreteras, puertos y otro tipo de infraestructura, siguiéndole en importancia el rubro de turismo con casi 7%, y después el de Medio Ambiente y Recursos Naturales con el 4.5%, el Plan Puebla Panamá es uno de los tres enfoques de carácter regional implementados en México en las últimas dos décadas, que corresponde al tipo de proyectos de creación y ampliación de infraestructura productiva en grandes espacios regionales, por medio de redes de transporte y comunicaciones, que ayudan a incrementar la conectividad de los mercados y a reducir los costos en los movimientos de mercancías, contribuyendo a atraer inversiones foráneas (Gasca & Torres, 2004).

Una proyección ambiciosa del Plan es que para el año 2025 la región se haya convertido en el nuevo "jaguar americano". En función de esa meta, las líneas maestras del PPP consideran convertir a México en uno de los países del mundo con más bajos costos de producción industrial (con base en la "ventaja comparativa" de la superexplotación de mano de obra no capacitada y el subsidio al capital privado), a fin de poder competir globalmente con "los nuevos tigres asiáticos", el proyecto contempla dotar al sureste de centros urbanos que modifiquen la tendencia de dispersión de la población, "haciéndola más urbana que rural". Prevé la desregulación para inversiones productivas, sobre todo en Chiapas y Tabasco, así como una redefinición de la planeación que impulse la migración de la población rural a los centros urbanos. En esa dirección apunta el multipublicitado programa de "changarrismo social" de Fox, que busca aprovechar de manera extensiva la mano de obra campesina en empresas maquiladoras y en grandes obras de construcción (carreteras, presas, puertos y aeropuertos). Entre las "fortalezas" del PPP, se destaca la posición geográfica privilegiada, localizada entre los tres grandes bloques comerciales (Norteamérica, Europa y Asia); cuantiosos recursos naturales, con la extraordinaria biodiversidad del Corredor Biológico Mesoamericano (que tiene continuidad en México a través de la selva Lacandona y los Chimalapas); suelo abundante y con costos competitivos a nivel mundial, y una población de 38 millones de habitantes que ofrece mano de obra no capacitada. Una de las piezas fundamentales del proyecto, que en su parte operativa arrancó durante el zedillismo, es la creación del corredor logístico carretero/ferroviario/portuario y de transporte intermodal del sureste, que busca "integrar" Norteamérica (Estados Unidos y Canadá) con Centroamérica, a través de México, para el "mercado global". A lo que se sumarán la carretera actualmente en construcción entre Chiapas y Matamoros (Tamaulipas), con fácil comunicación con Guatemala, lo que permitirá mover mercancía entre ese país y Estados Unidos en 22 horas, y el corredor carretero del Pacífico, que enlazará los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz y Puerto Madero, prolongándose por Centroamérica hasta el Canal de Panamá. El desarrollo del sistema integral carretero transistmico mexicano, que funcionará como el centro nervioso del "jaguar americano" en su competencia con los "tigres asiáticos", contempla un complejo subsistema intermodal que incluye al Ferrocarril del Sureste (y su conexión con los ferrocarriles del Noreste y Pacífico Norte, cuyas vías conducen a Estados Unidos) y la instalación de una vía férrea regional México/Centroamérica a largo plazo; una red de puertos (que incluye los de Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Salina Cruz, Lázaro Cárdenas y Puerto Madero, en su parte mexicana), así como la construcción o remozamiento de aeropuertos.

El corredor logístico, que servirá de base para la instalación de plantas maquiladoras, agroindustrias, *cluster* y pequeñas y medianas empresas (PYMES), contará con terminales estratégicas modernizadas (contenedores, red de frío para productos perecederos, ferropuertos, centrales de carga, parques industriales para PYMES). El esquema garantizará el traslado de los insumos para la producción y la colocación de los productos terminados en los puertos, con la frecuencia, costo y tiempos tales que los hagan competitivos a escala global. Dado que el PPP está

pensado para competir con los "nuevos tigres asiáticos", y China, que aparece a la vanguardia donde los trabajadores de las ensambladoras (maquilas) ganan 0.39 centavos de dólar la hora, es fácil deducir que quienes se empleen en los changarros del sureste mexicano recibirán salarios casi de esclavos, sin ningún beneficio social; igual que a comienzos del siglo XIX. (Fazio, 2003)

En suma, se indica que la región basará su dinámica económica en seis "nichos" industriales fundamentales: agricultura, agroindustria y biotecnología; textil; partes electrónicas; autopartes; turismo sustentable, y petroquímica. Entre las "ventajas competitivas" del "nuevo jaguar americano" se contemplan cuantiosas inversiones estatales en infraestructura, en los sectores transporte, energía, comunicación y agroindustrial. Como "detonadores del desarrollo", el proyecto contempla la creación de varios *clusters* (conglomerado de empresas proveedoras de materia prima e insumos para la producción, articuladas y coordinadas cronométricamente con una compañía eje; el caso típico de la empresa Volkswagen en Puebla). En ese sentido, se prevén cuantiosas inversiones para crear el "*cluster* energético" del sureste mexicano, mediante la construcción de nuevas represas hidroeléctricas y la ampliación de proyectos existentes; y la generación termoeléctrica asociada a la actividad petrolera y de la industria petroquímica. El plan contempla también la creación del *cluster* agroindustrial del sureste mexicano, para lo cual se realizarán cuantiosas inversiones en infraestructura hidroagrícola. Según el Informe ejecutivo, a los inversionistas agrícolas, agroindustriales y biotecnológicos (como Alfonso Romo) se les ofrecerá una plataforma de tierras de temporal tecnificado, con costos de irrigación competitivos y con equipamiento tecnológico, de investigación y educativo. Otro rubro clave del proyecto es el de las telecomunicaciones, sector en el cual algunos estados del sureste mexicano y Centroamérica cuentan con poco desarrollo o tecnología atrasada, en ese sentido, el informe señala que Centroamérica deberá estar interconectada (con México) a través de una red de fibra óptica de alta calidad, que funcionaría como la columna vertebral del sistema. Sin duda, ese sector es uno de los más atractivos para los capitalistas privados mexicanos (Telmex), estadounidenses (AT&T) y europeos (France Telecom), ávidos por invertir para generar el "desarrollo" de la región.

En el rubro de políticas públicas, el informe señala que los países miembros del PPP deberán coordinar y armonizar los marcos regulatorios, desregular los mercados, eliminar restricciones a la competencia, remover barreras de entrada a los mercados y modificar políticas de precios, tarifas y subsidios (a los pobres). El plan destaca como un "desafío regulatorio" la necesidad de profundizar y consolidar la reforma del sector energía, también plantea la necesidad de eliminar las barreras a la entrada en los mercados de comunicaciones, desregular los mercados de transportes regionales y reestructurar los sistemas de tarifas y subsidios del sector agrícola.

El Plan Puebla-Panamá (PPP) asigna implícitamente a México el papel de satélite subimperial, con derecho de proyectarse sobre las unidades territoriales socioeconómicas al sur del Suichate. Una suerte de capataz mayor a cargo de las

"subprovincias" centroamericanas, que a su vez "descentraliza" las funciones de control en una red de capataces menores (los oligarcas y gobernantes de la región), en una cadena de mando tipo militar, similar a la de las corporaciones transnacionales, el Plan Puebla Panamá básicamente consiste en la instalación de la infraestructura física necesaria para la continuación del TLCAN y la implantación del ALCA (Fazio, 2003).

En cuanto al Megaproyecto del Istmo, circunscrito al Plan Puebla Panamá, lejos de beneficiar a los ejidos, rancherías, poblaciones y ciudades de la zona, sólo dará multimillonarias ganancias a los grandes consorcios petroleros asentados en Nueva Orleans y Alabama, en la Costa este de Estados Unidos y a la poderosa industria petrolera texana, entre otras empresas. Se presume que el hecho de que México suministra miles de barriles de petróleo a Japón, es otra de las razones para hacer millonarias inversiones en el Istmo mexicano; en una posición similar se encuentra el mercado económico europeo y varias empresas alemanas, inglesas, españolas y francesas de diferentes ramos de la producción las cuales avanzan en sus respectivos proyectos de inversión. Aunque no existe información precisa y clara sobre todos los proyectos, para el istmo tehuano, incluidos en el Plan Puebla Panamá diversos informes indican que existen 146 proyectos económicos, como se ha mencionado, articulados por una moderna estructura de comunicaciones que incluye la construcción y ampliación de carreteras (como la supercarretera Oaxaca – Huatulco – Istmo, que ya lleva un notable avance), la operación de un tren rápido y la modernización de los puertos y aeropuertos. Respecto a la situación de la selva tropical localizada en Los Chimalapas y Uxpanapa, una gran extensión de ésta ha sido arrasada por la tala ilegal de maderas por parte de caciques asociados a compañías muebleras y productoras de papel nacionales e internacionales; en el Bajo Mixe los árboles ya empezaron a ser sustituidos por plantaciones de eucalipto para la extracción de celulosa y la fabricación de papel, así como las de la palma africana para la producción de aceites y cosméticos, en estos cultivos se utilizan fertilizantes que dañan la tierra. Además, se habla de la construcción de presas para la generación de energía eléctrica y el aprovechamiento de los ríos y mantos freáticos para comercialización del agua para consumo ordinario. Prevalecen proyectos de instalación de un extenso tendido de torres de transmisión de electricidad, financiada por la empresa española ISOLUX, que hace tres años dañó los bosques aledaños a Juchitán, Oaxaca y Acayucan, Veracruz. La privatización velada del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y la construcción de la supercarretera Oaxaca-Istmo-Huatulco, así como la modernización de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, son algunos pasos dados en el marco del proyecto para Istmo de Tehuantepec como una ramificación del PPP. Las rutas que sancionan el destino maquilador de México, conformadas como un eje radial en función de la industria de Estados Unidos, son las que, como se ha visto, unen Nogales con Guaymas; Nuevo Laredo, Monterrey, Saltillo, San Luis, Aguascalientes, Guadalajara, Manzanillo; el eje Veracruz, Puebla, Atlixco, Cuautla, Cuernavaca, Acapulco, y la ruta que bordea el Golfo de México, enlazando Nueva Orleans y Houston, del lado estadounidense, con su patio trasero a través de Matamoros, Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Mérida y Cancún.

La instalación de una zona con vocación de paraíso fiscal para maquiladoras dedicadas a ensamblar productos; la construcción de grandes almacenes y centros de distribución, y una red de corredores multimodales (carreteros, ferroviarios y portuarios), como ruta de carga para mover mercancías, así como los proyectos mencionados con anterioridad, conllevan la intención de subordinar la economía del país en función de los intereses de Estados Unidos, haciendo cada vez más viable el viejo sueño de Cortheil y del capitán Shufeldt, de hacer un *mare nostrum* estadounidense en el Golfo de México. El proyecto para la infraestructura del transporte contemplaba una inversión de 220 millones de dólares para la operación y modernización del tren transistmico y las terminales marítimas de Salina Cruz y Coatzacoalcos, así como para la ampliación de la autopista que uniría ambos puertos. Se mencionó, incluso, que la familia real de los Emiratos Árabes estaba interesada en invertir en ese proyecto, sufragando la construcción de una autopista de 411 kilómetros entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, que se conectaría con La Ventosa y el ramal Huatulco (Órnelas, 2002).

El proyecto, acentúa el destino de México como una zona ensambladora bajo el régimen de maquiladoras, y que integra ya a las industrias química y petroquímica, de refinación, de camaronicultura, de explotación de minerales no metálicos (mármol, mineral fosfórico, sal de mar) y de textiles, así como la ampliación del complejo turístico en Huatulco y grandes obras de infraestructura. En los proyectos gubernamentales pocas veces se recuerda que por su posición geopolítica el Istmo de Tehuantepec es considerado una zona de seguridad nacional. Allí se refina la tercera parte del crudo mexicano y se elabora más del 80 por ciento de los productos petroquímicos, la región es rica en agua y encierra un enorme potencial hidroeléctrico, además de poseer uranio y otros minerales estratégicos, así como una gran variedad de biodiversidad. Ahora, toda esa región y sus riquezas se pretenden abrir al capital extranjero.

Como ya se ha indicado, pese a los tantos proyectos propuestos en diferentes rubros por la iniciativa privada, es indudable que el Istmo de Tehuantepec ha perdido paulatinamente importancia como Megapuerto terrestre (lo que no significa que deje de ser un corredor de importancia a escala regional, y mucho menos un lugar de gran interés para el capital, dadas las características ya mencionadas), ante el desarrollo de grandes corredores de transporte multimodal en otras zonas del continente, por ello la región del istmo no debe jugar su estrategia de desarrollo económico a ese rubro sino que, dada su complejidad política y social expresada en sus elevados índices de pobreza y marginación, además de la existencia de diversas etnias depauperadas y con conflictos sobre tenencia y usos de suelo, tiene que desarrollarse un proyecto regional muy amplio donde el corredor de transporte sólo sea un punto más. Las agrupaciones y grupos étnicos del istmo han condicionado su aceptación de los proyectos gubernamentales a la demostración fidedigna por parte de las autoridades de los beneficios económicos y bienestar social para los habitantes de la zona. El desarrollo regional mediante la activación de formas productivas tradicionales (actividades agrícolas, mineras y pesqueras) apoyadas por instituciones de

gobierno aparecen en este momento como una garantía para consolidar dicho planteamiento.

3.4. LOS INVISIBLES: EL ORDEN LOCAL.

En cuanto al contexto local-regional es importante destacar que la población en general es afectada por los programas, sólo se mencionaran algunos aspectos de la situación poblacional, ya que un análisis sobre los cambios estructurales en el aspecto demográfico podría ser objeto de una investigación aparte, para pasar a considerar a la población aun más afectada, la parte de la población más pobre, marginada y discriminada: La población indígena.

Al inicio de los años cuarenta la región del istmo era un sistema social – rural de reproducción simple, con centros poblacionales con pocos habitantes (Juchitán con 14 550, principal mercado de la región). Entre 1942 y 1947 se realizó la construcción de la carretera panamericana y surgieron cambios en el crecimiento poblacional, Tehuantepec y Salina Cruz crecieron en población un 50% y 80%, respectivamente. Con la construcción de la carretera se creó un mercado de trabajo en la construcción y en servicios que desplazó a los centros de intercambio rural, creando nuevas funciones y condiciones para la reproducción económica. Para los años cincuenta Juchitán recuperó su dinamismo demográfico y comenzó a crecer a la misma intensidad que otros centros (Ixtepec, Tehuantepec...) con excepción de Salina Cruz que continuó con un crecimiento de la población del 80%, posiblemente por la creación a finales de la década de las cooperativas pesqueras y la construcción del muelle (Reina, 1996). Los municipios de Coatzacoalcos y Minatitlán tuvieron también un gran crecimiento debido a la actividad petrolera. Pero a partir de los años setenta las ciudades más importantes de la región (Salina Cruz, Tehuantepec, Coatzacoalcos, Minatitlán y Cosoleacaque) tuvieron un crecimiento poblacional muy grande, estos cambios sociales se explican por la intensificación de las políticas de planeación y cambios espaciales y estructurales de las sociedades locales.

A finales de los sesenta la agricultura dejó de tener capacidad para inducir un crecimiento sostenido en la economía regional y los planes de inversiones industriales pasaron a ser los factores principales de cambio social, a principios de esta década la actividad agrícola ha tenido un descenso pronunciado y deja de absorber a la mayoría absoluta de la población ocupada, se supondría que los sectores industriales y de servicios han atraído a esta población, sin embargo el rubro de actividades no especificadas (subempleados, ocupaciones informales, desempleados temporales) ha integrado a casi un 30% de la Población Económicamente Activa de la región. La disminución de la PEA agrícola ha expulsado a las personas del campo, en el análisis de Segura y Sorroza (En: Reina, 1996), sobre retención de la PEA agrícola se observa que las zonas mas alejadas de los centros industriales y comerciales han mantenido mayores tasas de ocupación agrícola, mientras aquellas que se han visto "beneficiadas" por las

vías de comunicación, los proyectos de industrialización y de modernización agrícola, han tendido a expulsar fuerza de trabajo en todo el sector primario. Primordialmente la crisis agrícola se ha dado por los programas de desarrollo agroproductivo (el plan Huave y el cultivo inducido de arroz y caña) y el deterioro de los precios de los productos, principalmente el maíz, aunado a los conflictos por la tenencia de la tierra. La mayoría de los desempleados o personas sin ocupación fija son campesinos proletarizados de zonas donde se ensayaron programas de modernización (los Chimalapas, bajo Mixe y las zonas huave, por ejemplo) o donde sus tierras fueron afectadas por la construcción de infraestructuras (como en Salinas del Marqués con la construcción del puerto petrolero o los ejidos de Boca del Río y Salina Cruz por la construcción de refinerías de PEMEX), y son los pertenecientes al grupo de mano de obra no calificada que le fue imposible afianzarse en los polos industriales. Los problemas del campo no hacen propicia la reproducción social de los campesinos, de ahí el éxodo creciente de sus habitantes hacia los medios industriales o urbanos.

Sobre este espacio regional, para fines de la década de los años setenta, se planteaba el desarrollo de un sistema de ciudades intermedias desde Salina Cruz a Coatzacoalcos pasando por Tehuantepec, Juchitán, Ixtepec, Matías Romero, Acayucan, Minatitlán y Cosoleacaque. En esta zona, a principios de los años setenta había, del lado veracruzano, aproximadamente unos 100 mil habitantes, 10 años después supera los 800 mil. De éstos, sólo el 30% cuenta con servicios sanitarios completos (agua potable y drenaje) y el 40% habita en viviendas de un solo cuarto que alberga, como promedio, a cinco personas. Coatzacoalcos, cuya planta urbana estaba diseñada para dar servicio a 70,000 habitantes, en 10 años atendía a cerca de 200,000, para llegar alrededor de 250,000 en 1990 y las proporciones carenciales se sostienen. En la zona metropolitana del norte del istmo (Coatzacoalcos-Minatitlán-Cosoleacaque) el 40% de las viviendas seguía sin servicios de agua entubada y el 62.5% sin drenaje. Del lado oaxaqueño, el crecimiento poblacional guarda proporciones similares, aunque un poco menores, el crecimiento poblacional pasa de un poco más de 400 mil habitantes en 1990 a casi 600 mil en 2000, concentrándose en sus ciudades (Salina Cruz, Tehuantepec, Juchitán, Matías Romero, Ixtepec y Guichicovi) el 71% de los habitantes de la región, distribuyéndose el 29% restante en aproximadamente 532 localidades rurales. Esta concentración desequilibrante en el ámbito urbano, en el istmo oaxaqueño, hace que a principios de la década presente haya un déficit del 37% en agua entubada, 63% en drenaje, 32% en electricidad, y 21,000 viviendas, lo que implica que entre 125 mil y 180 mil personas vivan hacinadas, además de todos los problemas de contaminación ambiental que se generan (GTCL, 2003).

De la población total regional (1,978,136), en los 80 municipios, se tiene que el 70.75% vive del lado veracruzano y el 29.25% restante en territorio oaxaqueño; es decir, 1 399 523 y 578 613 respectivamente. En cuanto a marginación se tiene que de los 27 municipios de Muy Alta Marginalidad de 1990, para 2000 no hay ninguno, que de los 37 de Alta Marginalidad se baja a 32, que de los de Marginalidad Media pasan de 13 a 33 y que los de Baja Marginalidad

pasan de uno a 15, no habiendo ninguno de Muy Baja Marginalidad ni en 1990 ni en 2000. Para 2000, los municipios de Alta Marginalidad duplican (40%) a los de Baja Marginalidad (18.75%); siendo el 36.7% y 20.4%, respectivamente para Oaxaca y del 45.16% y 16.12%, en el mismo orden, para Veracruz. Es decir, que en este último estado los desequilibrios regionales son más grandes, pese a su mayor grado de industrialización petrolera en el istmo (Payan, 2001).

En términos de categorías migratorias se tiene que, en la región de referencia, los 80 municipios presentan el siguiente comportamiento entre 1990 y 2000: El área de Expulsión de población baja de 41 a 33 municipios en los años de referencia; mientras que la de Atracción sube de 22 a 30 municipios en el mismo lapso; y la zona de Equilibrio se mantiene casi igual con 15 y 17 municipios respectivamente. En función de microregión ístmica, es decir, entre Oaxaca y Veracruz, se dan las siguientes diferencias: el área de Expulsión baja de 36 a 22 municipios en el primero y sube de cinco a 11 en el segundo; mientras que el área de Atracción sube de siete a 17 municipios en el primero y baja de 15 a 13 en el segundo; subiendo de seis a 10 municipios la zona en Equilibrio en el primero y bajando de nueve a siete en el segundo (Ibid).

Así, los desplazamientos migratorios, el desempleo que resultó de los programas de fomento agropecuario, la falta de una política de regulación agraria, la quiebra de los ingenios, cooperativas pesqueras y salineras, la crisis de la industria petrolera, se reflejan en problemas de crecimiento urbano y de desempleo, además de generar la pauperización de las comunidades rurales. Pero algo se puede rescatar, gracias a la capacidad de organización de la población estos problemas consolidaron la lucha social por la lucha de la tierra, por mejores condiciones de trabajo y vivienda, lo que llevó al establecimiento de las actuales organizaciones que luchan por proponer su visión *local* en los planes globales, una de las representativas luchas en la región es el triunfo en las elecciones municipales de Juchitán por parte de la coalición PSUM – COCEI.

Los planes agrícolas que se han tratado de inducir en la región tienen una dirección claramente mercantilista en el espectro productivo que ha polarizado económicamente a la población, empobreciendo a la mayoría y enriqueciendo a, pequeñas elites locales al servicio de, los grandes consorcios, rompiendo las condiciones de reproducción social tradicionales, sin ser capaz de crear un sistema que ofrezca condiciones de vida estables para la población rural e indígena. Estos programas se fundan en un patrón socialmente excluyente.

Pero ¿por qué enfocarnos en las actividades primarias principalmente en la agricultura? Porque en esta rama se localiza la mayoría de esa población olvidada o invisible a los ojos del *orden global*. Esa población que obedece al *orden local* con técnicas blandas y flexibles, las cuales son combinación de la imaginación de las masas, al inventar objetos, y el saber hacer (Santos, 2000). En este lugar existe una población predominantemente indígena que es representativa de estas técnicas blandas, en la cual predomina una cultura de masas, que obedece a una particular cosmovisión y lazos de solidaridad comunal.

La población del Istmo se ha caracterizado por estar comunicada, comunicación entendida como una negociación social que implica lazos sociales, también ha tenido una cosmovisión de colectividad y cualquier acontecimiento en su espacio debe responder al beneficio de la comunidad y no solamente para los intereses de un particular, es así como la población de este lugar no concuerda con los intereses del exterior, que sólo busca la acumulación del capital, y no entran en la lógica de la *cultura de masas*, sino, al contrario tienen una *cultura popular*, además de tener una tradición histórica de resistencia, desde que el imperio azteca trató de subyugarlos, hasta nuestros días. Estas personas tratan de ejercer su derecho al desarrollo geográficamente diferente, alterno, entendido como una posibilidad y un derecho de las personas para crear espacios con lógicas propias y no con las impuestas por el capital (Harvey, 2000).

Según el INI (2001) de la población total regional, alrededor de dos millones de habitantes, aproximadamente la cuarta parte están estimadas como pertenecientes a pueblos indígenas con un total estimado de 482,860 miembros, que representan el 24% del total de la población regional. Se encuentran presentes hablantes reconocidos de 12 grupos étnicos distintos: Zapotecos, Popolucas, Náhuatl, Zoques, Huaves, Mixes, Chontales de Oaxaca, Mixtecos, Tzotziles, Chinantecos, Mazatecos y Chochos. Los últimos cinco de migraciones obligadas, en los últimos cincuenta años, por inundación por presas de sus territorios (mazatecos y chinantecos), por crisis agrícolas por deslave de suelos (mixtecos y Chochos) y por falta de tierras de labor por concentración caciquil de las mismas (Tzotziles). Los Huave y Chontal aparecen sólo en Oaxaca y los Náhuatl, Popolucas y Chochos sólo en Veracruz, el resto se localiza en ambas entidades. La población indígena estimada se calcula en un 24%.

Esta población indígena se reparte en 539 localidades con 30% y más de hablantes étnicos, estando el 61% de las mismas en el lado oaxaqueño (330) y el 39% restante en Veracruz (209). El 32.25% de los que viven en el lado oaxaqueño y que tienen quince años y más son analfabetas, porcentaje similar al veracruzano con 35.51%. En el mismo rango poblacional, los que tienen primaria incompleta son del 48.89% y 73.3%, respectivamente. Las viviendas, de la población indígena, sin electricidad, agua entubada, drenaje y con piso de tierra son del 38.73 %, 64.59 %, 81.47 % y 55.97 % respectivamente en la región. El 77.83% de la población indígena está ocupada en el sector primario, que como se ha apuntado ha sido muy afectado.

Los Zapotecos son el grupo más numeroso a nivel regional teniendo presencia en 55 de los 80 municipios señalados por el PIDIT; en 39 de los 41 oaxaqueños y en 16 de los 39 veracruzanos. En 32 municipios oaxaqueños aparecen como la lengua indígena dominante y en 9 de Veracruz. Se los encuentra en las cuatro principales poblaciones del istmo veracruzano (Coatzacoalcos, Minatitlán, Cosoleacaque y Acayucan) y en 6 (Juchitán, Salina Cruz, Tehuantepec, Ixtepec, Matías Romero y Pochutla) de las 8 más importantes de la parte oaxaqueña. Este grupo se encuentra en 15 de los 17 municipios oaxaqueños donde se proyectan realizar acciones relacionadas con el Programa

Transístmico y en 13 de los 17 municipios veracruzanos que se impactarán. Del total de los hablantes de Zapoteco (127,876) el 55% se encuentran en los municipios del área del Programa Transístmico. De los que viven en el istmo veracruzano (19,190) el 50% de los hablantes del Zapoteco están en la zona del Programa; mientras que los del lado oaxaqueño (108,686) representan el 56%. En cuanto a la población hablante de lenguas indígenas del Istmo (297,253) los zapotecos representan el 43% del total; en Veracruz el 17% y en Oaxaca el 59%, respectivamente.

En términos numéricos, a los anteriores les siguen los Náhuatl con presencia en 18 municipios veracruzanos. Se les encuentra en dos de los núcleos de población más importantes del istmo veracruzano (Cosoleacaque y Coatzacoalcos). Este grupo se localiza en 9 de los 17 municipios veracruzanos donde se proyectan realizar acciones relacionadas con el Programa Transístmico. Del total de hablantes de náhuatl (30,723) el 29.05% se encuentra en los municipios del área del Programa Transístmico.

Los mixes tienen presencia en 22 municipios ístmicos oaxaqueños. Se encuentran en cinco de los 17 municipios oaxaqueños en que se ubicarán proyectos del Programa Transístmico, con el 25% (9,821) del total de los hablantes de Mixe (39,139) de la región.

Los Popolucas son 27,939 que se encuentran en 12 municipios veracruzanos. Están presentes en tres de los 17 municipios istmeños veracruzanos con 13,930 hablantes, destacando Sotepan con 13,765, en donde la población indígena estimada es del orden del 87.07%.

Los 11,312 hablantes de huave se encuentran en nueve municipios. Están presentes en seis municipios del Programa Transístmico con 11,312 hablantes, es decir, la mayoría de la población huave.

Los 7,117 chinantecos que se encuentran en la región ístmica veracruzana en siete municipios, son producto del traslado forzado que resintieron con la presa Miguel de La Madrid, conocida como Cerro de Oro. Están presentes en 5 municipios del Programa Transístmico con 6069 hablantes.

Los zoques están presentes en nueve municipios del Istmo, ocho oaxaqueños y un veracruzano, con 5,741 hablantes. En los municipios de impacto directo del Programa Transístmico los zoques están presentes en dos de Oaxaca y uno de Veracruz con 1,568 hablantes, la mayoría en el municipio de Las Choapas (1,442).

Los hablantes de mixteco se encuentran en siete municipios, cinco de Oaxaca y dos de Veracruz, en la zona ístmica y en todos los casos es población migrante. Y en total son 5,847 hablantes de mixteco en el Istmo. Los de Veracruz están en municipios del Programa Transístmico; mientras que del lado oaxaqueño solo 12 mixtecos están en el área del programa.

Los Chontal se encuentran en seis municipios oaxaqueños. Si bien sus hablantes en la región son pocos (1,525), no hay que olvidar que en la Chontal Baja es donde más se ha presionado la lengua étnica en la región, tanto en los municipios de Santiago Astata y San Pedro Huamelula la población indígena estimada asciende al 99.17% y 84.18% respectivamente y en estos dos municipios y en el de Salina Cruz son en donde se plantean proyectos del Programa Transístmico.

En la región de hay 4,042 hablantes de mazateco, en un municipio de Veracruz (Playa Vicente). Estos mazatecos, cuyo territorio de origen se encuentra en Oaxaca, fueron trasladados con la construcción de la presa Miguel Alemán, conocida como Temascal. En los municipios de impacto directo del Programa Transístmico no hay hablantes, declarados, de mazateco.

De origen chiapaneco, los Tzotziles se los encuentra en un municipio veracruzano y en dos oaxaqueños, con 1,099 hablantes. Solo en el caso de Las Choapas los Tzotziles se encuentran en el área de impacto directo de los proyectos del Programa Transístmico.

Grupo también migrante, los Chochoos cuyos 46 hablantes se encuentran solo en un municipio veracruzano (Texistepec). No se encuentran en el área de impacto directo de los proyectos del Programa Transístmico.

Históricamente los primeros pobladores de la región del istmo fueron estos grupos étnicos, mismos que han venido siendo desplazados por los mestizos y los grandes cacicazgos regionales que aún persisten, ejerciendo una gran presión particularmente sobre la tenencia de la tierra que siendo de carácter comunal, en un principio, posteriormente surge el ejido y en la actualidad coexisten con la "pequeña propiedad" convertida en verdaderos latifundios disfrazados. En el contexto mundial de guerra por el mercado, con la conformación de bloques económicos, como se ha visto, se elaboran programas de "desarrollo", sin interesarse si es que los pueblos que habitan en esa región necesitan o desean llevar su modo de vida hacia esa manera que el *orden global* supone, desde sus intereses, es bueno y conveniente para ellos(as). De esta forma occidente se presenta como el *Valhalla* civilizatorio con el que justifica las conquistas y colonizaciones, sacando de su estado "primitivo" a los demás pueblos, de este modo se presenta a los indígenas como atrasados, ignorantes y salvajes a los cuales hay que arrancarles sus valores, creencias y su idea de propiedad comunal para asimilarlos a la sociedad nacional. Las sociedades occidentales "modernas" pretenden homogenizar el mundo, ideas, costumbres, modos de vida por medio de programas de "desarrollo" en diferentes áreas, con el único propósito de universalizar la cultura, para ello se valen de los medios de comunicación masiva y de estrangular las economías de países pobres con prestamos encadenados. A través de los proyectos de desarrollo se pretende imponer nuevas pautas económicas sociales y culturales, sin observar ni conocer las especificidades de cada sociedad o grupo como para potenciarlas, el análisis no parte de la historia de cada grupo, y por ello es esta una de las causas principales por la que no se

han tenido resultados. Los pueblos indígenas han vivido bajo un sistema permanente de dominación, que los ha despojado de sus derechos más elementales, han mantenido de manera tenaz su lucha por reivindicar su patrimonio y recuperar sus derechos como pueblos de extracción indígena, a través de diversas organizaciones que han aparecido en la región. Estas organizaciones junto con otras muchas que han surgido a lo largo y ancho de nuestro país, han hecho valer su voz en diferentes foros tanto nacionales como internacionales y poco a poco han sido tomados en cuenta en la legislación nacional. La lucha por el respeto y el reconocimiento de los derechos de los pueblos indígenas es un movimiento irreversible que plantea la revisión del proyecto de Estado-Nación, además de buscar el derecho a un desarrollo geográfico alternativo y la inclusión de los pueblos indígenas como unidades sociales, productivas, culturales y políticas.

Estos grupos, al igual que el gobierno, han elaborado planes para (o en) la región pero con la diferencia de que sus proyectos no están establecidos desde arriba de manera vertical, sino que obedecen a la intencionalidad propia de los grupos sociales desde una perspectiva del *orden local* para beneficio de la población y con respeto al medio ambiente, uno de los más importantes planes de este tipo es el establecimiento de Proyectos con Fondos Regionales, cuya creación la impulsó el INI (1994) a partir de 1990, han financiado 732 proyectos en la región ístmica, 219 del lado veracruzano y 513 del lado oaxaqueño. Del lado veracruzano los proyectos se asientan en 16 de los 31 municipios y de Oaxaca sobre 34 de 49. Del conjunto de proyectos financiados en 16 rubros, se tiene que regionalmente y en orden de importancia decreciente que: el 29.2% de los proyectos son agrícolas; el 28.6% ganaderos; el 3.7% de cultura; con el 2.8% cada uno, comercialización, agroindustria y artesanías; con el 1.8% cada uno, abasto y minería; el 1.5% infraestructura de caminos; el 0.9% en salud; el 0.2% talleres; y, 2.3% y 1.6% en otros y no clasificados, respectivamente. Es decir, que el peso, en cuanto cantidad de proyectos se encuentra en actividad primaria (agricultura, ganadería y pesca) con 501 proyectos, o sea, el 68.4% del total de los mismos. Tanto del lado veracruzano como del oaxaqueño el porcentaje de los proyectos pesqueros es casi idéntico con un poco más del 10% en ambos. En agricultura, del lado veracruzano tiene 15 puntos porcentuales más que en Oaxaca (39.7% y 24.8%, respectivamente). Lo cual se invierte en proyectos ganaderos en donde el lado oaxaqueño tiene 17 puntos porcentuales más que en Veracruz (33.9% y 16.5%, respectivamente). En cuanto a Proyectos con Fondos Regionales en la zona de impacto directo del PIDIT se tiene que de los 34 municipios, hay en 20 que tienen presencia los Proyectos con Fondos Regionales; 12 de Oaxaca y 8 de Veracruz con un total de 353 proyectos, 291 y 62 respectivamente. Esto último significa el 48.22% del total de los proyectos de Fondos Regionales en la región; 56.72% de los proyectos del lado oaxaqueño del istmo y el 28.31% de los del lado veracruzano. También significa que predomina una perspectiva mayoritariamente local de la producción.

Las organizaciones concurrentes a los Proyectos con Fondos Regionales en la región ístmica oaxaqueña son 234, de las cuales 206 son pequeños grupos

de trabajo, las que significan el 88%, las que tienen, básicamente, presencia en parte de una ranchería o agencia en los municipios. Del 12% restante, hay 15 que tienen presencia en dos municipios, siete en tres, dos en cuatro, una en cinco, otra en seis y dos en 12. Estas últimas son los Consejos Comunitarios de Abasto de Laollaga y Niltpec. La que tiene presencia en seis municipios es el Consejo Directivo de Guichicovi con proyectos propios, Unión de Comunidades Indígenas de la Región del Istmo (UCIRI) de Laollaga en cinco municipios, EL Consejo Comunitario de Abasto de San Pedro Huamelula y los Cocoplas del Fondo Regional de Laollaga con cuatro municipios cada una. UCI 100 años, Almacén de Huatulco, Benito Juárez, UCIZONI, Cocoplas de Guichicovi, UCIT y UCIRI de Guichicovi en tres municipios cada una. Hay muchos grupos de trabajo y organizaciones que concurren a los mismos espacios. En San Pedro Huamelula hay 69 grupos, en San Mateo del Mar hay 36, en Santo Domingo Tehuantepec 30, en San Juan Mazatlán 24, San Juan Cotzocón 18, San Francisco del Mar 16 y San Juan Guichicovi 15. Es decir, que prácticamente 208 grupos de trabajo concurren a siete municipios. Claro indicador de fragmentación de recursos y de esfuerzos comunitarios, además de los institucionales. De los 17 municipios oaxaqueños con impactos directos del Programa Integral para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, que tienen presencia de organizaciones y/o grupos de trabajo concurrentes a los Proyectos con Fondos Regionales, se tiene que estas están en 16 de los 17 municipios, aunque no en todos ellos se estén desarrollando proyectos de Fondos Regionales. De estos municipios se tiene que San Pedro Huamelula tiene 69 grupos, San Mateo del Mar 36, Santo Domingo Tehuantepec 30, San Juan Cotzocón 18, San Francisco del Mar 16, San Dionisio del Mar 12, Matías Romero ocho, Santiago Astata ocho, Juchitán y Santa María Huatulco con siete cada uno, Salina Cruz cinco, El Barrio, Ixtepec, Chahuities, Ixhuatán y Tapanatepec con una organización cada uno. O sea, que la zona directa de impacto cuenta con la presencia de 221 grupos ligados a Fondos Regionales, lo que representa el 94% del total de agrupaciones. Lo cual es indicativo de la falta de perspectiva regional de la gran mayoría de organizaciones y grupos de trabajo concurrentes a los Fondos Regionales.

Además, todos estos grupos y algunos otros que conviven en ese mismo espacio han levantado movimientos y construido organizaciones sociales de relativa importancia regional, en defensa de su territorio y sus recursos naturales, algunos de los cuales permanecen como actores activos en la zona del Istmo. Las organizaciones sociales de la región se han unido globalmente, con otros organismos del mismo tipo a nivel mundial, coordinadas en la Alianza Mexicana por la Autodeterminación de los Pueblos (AMAP), la cual es una asociación global en lucha por el reconocimiento de los derechos de los indígenas en el país, y que una declaración hecha el 12 de octubre de 2002, durante el 510 aniversario de la invasión europea en América, vierten su punto de vista sobre los megaproyectos de desarrollo:

"Rechazamos el Plan Puebla-Panamá por considerarlo un programa de venta de tierras productivas, soberanía alimentaria, grandes recursos naturales y una subordinación plena del gobierno federal para construir facilidades en

infraestructura y permitir enormes ganancias a las transnacionales, además de las empresas mexicanas oligopólicas como el grupo Pulsar; observamos que su política agropecuaria y su lema de campaña 'sobre el cambio', es más bien una política gatopardista; como que hacen que trabajan, para que las masas indígenas y campesinas sigan en la miseria e incluso aumente su marginación (...) Para nosotros no hay transición política transformadora que pretenda acabar con la pobreza del sur-sureste mexicano, sólo hay alternancia de poder neoliberal. A ustedes no les interesa en lo más mínimo un proyecto nacional con auténtica democracia para el desarrollo que se genere desde las comunidades y pueblos (...) y ante este panorama es notorio un creciente descontento social a nivel nacional (...) reconocemos como ejemplo a seguir el caso de San Salvador Atenco, donde las fuertes movilizaciones de ejidatarios realizadas en junio del 2002, detuvieron la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en el Valle de México, uno de los planes más importantes dentro de los proyectos de infraestructura del PPP. La demostración de los ejidatarios de San Salvador Atenco ha sido retomada por otras comunidades que también enfrentan los impactos del PPP en toda Mesoamérica. De ahí la consolidación la necesidad de un fuerte movimiento de oposición que nos conduzca a la realización numerosos foros, talleres, encuentros y conferencias (...) Lo que es más triste es que no toman en cuenta a las poblaciones afectadas por sus planes estratégicos. Pero frente a la arrogancia de un mundo que viola las fuerzas de la naturaleza en aras del beneficio individual, los indígenas y campesinos retomamos las viejas prácticas de nuestros ancestros sustentada en el bien común, para impulsar proyectos de economía solidaria (no para acrecentar fortunas, crear conflictos bélicos y genocidios sino para estar en paz con la Tierra y todo lo que hay en ella)" (UCIRI, 2002).

La situación que viven las comunidades es cada vez más difícil pues estos grandes proyectos de inversión y la consecuente lucha de resistencia y oposición a dichos planes por parte de los pueblos, se desarrolla en un clima de violencia y represión. Actualmente, alrededor de cien dirigentes indígenas se encuentran presos en diferentes Cárceles de Oaxaca por el sólo hecho de defender su tierra y recursos naturales, frente a los megaproyectos del PPP (UCIZONI, 1999). En el proceso de fragmentación - convertir todo el mundo en archipiélago - el poder financiero quiere construir un nuevo centro comercial que tenga turismo y recursos naturales en Mesoamérica, ya que está lleno de petróleo, uranio y otros recursos, el problema es que está lleno de indígenas; su lucha es porque los acepten como pueblos autónomos, que reconozcan que tienen el derecho a existir, sin convertirse en otros.

4. EPÍLOGO

La mayoría de los trabajos en geografía no consideran las transformaciones en los conceptos y los diferentes paradigmas que se han desarrollado a través del tiempo en esta ciencia, se hacen trabajos sin reparar en los conceptos utilizados y se ocupan estos de manera indistinta y arbitraria, por ello, considero elemental saber donde nos encontramos situados, teóricamente hablando, al hacer un trabajo de investigación, ya que, como hemos visto la geografía a lo largo de su historia ha contribuido, la mayoría de las veces, a mantener el *status quo* con ideas, conceptos y paradigmas que no profundizan en las razones reales de los problemas, de este modo, como se ha indicado, el presente trabajo es realizado desde la geografía marxista, ya que esta considera al espacio como una construcción social y permite, gracias al método dialéctico, una mejor comprensión de la realidad.

Así, el istmo de Tehuantepec es un espacio resultado de la práctica de poder social, que surge de la producción, o sea, de las fuerzas productivas y de las relaciones de producción presentes en cada momento histórico. En tal caso, el istmo es fruto de un proceso, es el producto del despliegue de las fuerzas productivas que intervienen en un espacio anterior, preexistente que no desaparece sino que se envuelve en el nuevo espacio construido. De esta manera hemos visto como el istmo ha servido a los intereses de conexión interoceánica del mercado mundial y como en cada etapa del desarrollo del capitalismo el istmo ha tenido diversas orientaciones en los proyectos elaborados para este lugar, y en las últimas décadas mas allá del simple paso transístmico.

El istmo, como en cualquier espacio, se reconstruye en función de la búsqueda de recursos (agua, energéticos, materias primas,...), esta búsqueda alienta la creación de valores de uso rehabilitados frente al intercambio, y el mercado mundial provoca un fraccionamiento espacial: lugares que se diferencian, unos se devalúan y otros se afirman, y firmas multinacionales que se benefician de este fraccionamiento y se mantienen por encima de él. Este proceso forma parte de la condición del desarrollo capitalista y de la producción del espacio, existen regiones que resultan favorecidas por la acumulación de valor, que actúa como un mecanismo muy atractivo para el capital productivo, esto se ejemplifica cuando el Istmo de Tehuantepec es relegado y pierde importancia para el mercado mundial como cruce interoceánico, frente al nuevo canal en Panamá a principios de siglo. No hay duda de que en la búsqueda del máximo beneficio durante la expansión del sistema capitalista, hace que éste prefiera ciertas localizaciones y desprece otras. Las condiciones de intercambio desigual a escala global se manifiestan socialmente en el espacio.

En el México de la posguerra el istmo tuvo un papel estratégico en el impulso industrial nacional otorgado por la riqueza petrolera de la región, con un patrón de desarrollo nacionalista, en el cual la región se convierte en un polo industrial estratégico, circunscrito a un modelo de desarrollo integral equilibrado de

carácter nacional, que trataba de frenar los trastornos regionales mediante la integración de cadenas productivas en torno a la industria petrolera y a la construcción de complejos hidroeléctricos. Para finales de los setenta esta política cambió y se estableció otra en función de las nuevas necesidades económicas y políticas planteadas por la más reciente etapa del capitalismo: la globalización. De esta forma el Istmo de Tehuantepec ingresa en un nuevo esquema donde entran en proceso de privatización y desincorporación las infraestructuras y empresas paraestatales, en miras a la consolidación del TLCAN y a la subordinación de la economía nacional a las necesidades del capital transnacional, principalmente a la estadounidense. En este contexto de nuevas condiciones de integración económica emerge un nuevo esquema de reorganización territorial basado en los corredores urbano industriales (Plan Nacional de Desarrollo 1995 – 2000) que pretender optimizar la conexión del mercado de Estados Unidos y de la Cuenca del Pacífico con el sureste mexicano y Centroamérica, para explotar las “ventajas” comparativas y los recursos que le ofrecen, todo esto bajo el esquema de agrupamientos industriales regionales y sectoriales de alta competitividad internacional: *Clusters*, maquiladores principalmente, beneficiando la asistencia de la iniciativa privada en la generación de infraestructura industrial, de transporte y comunicaciones. Estas dos políticas de “desarrollo” de la región tratan de proporcionar una solución a un contexto de crisis, en cada etapa, de la expansión del modelo capitalista de acumulación. El proceso de deslocalización, relocalización y fragmentación de la producción inherente a la reestructuración capitalista significa la construcción de nuevos espacios y la adecuación de otros; Pero también, y en gran medida, la destrucción y exclusión de otros, concentrando y haciendo evidentes en y a través del espacio las contradicciones inherentes a su lógica. El capitalismo a través de sus diferentes etapas demanda su expansión geográfica en busca del plusvalor y de nuevos mercados, una vez que se satura el propio, y para salir de esta crisis devalúa lugares al transferir los capitales a otros que le dejen mayores tasas de ganancias, así se da el desarrollo geográfico poco uniforme (desigual).

Otro giro que tiene la región es la importancia en recursos medioambientales, ya que debido a la reconfiguración del medio técnico – científico – informacional, el cual rediseña la función de los recursos ambientales para el capital, el istmo mas que como lugar potencial para el desarrollo de transporte marítimo multimodal, es (por su ubicación) un espacio de excelencia para el saqueo de recursos ambientales y energéticos, además de ser excepcional para la sobreexplotación de mano de obra. Pero para extraer y potenciar esa riqueza el capital tiene que invertir¹, de ahí que proponga grandes planes de infraestructura en carreteras, ferrocarriles, puertos, telecomunicaciones,... con la promesa de llevar “desarrollo” a la región, de este modo son atraídas al istmo, un gran número de empresas, nacionales y extranjeras, con la promesa de atractivas

¹ Las teorías de dispersión y concentración geográficas de Harvey (1982) nos ayuda entender mejor como fenómenos sociales, como el desarrollo regional y la urbanización, encuentran un lugar dentro de un plan marxista, como el avance acelerado de las fuerzas productivas se da en un lugar y su retardo relativo en otro.

concesiones por parte del estado. De esta manera vemos como el espacio es capital fijo vinculado al proceso de producción y, es mediado por la circulación y la inversión del capital, así, los costos y beneficios se establecen de manera diferencial afectando el desarrollo de las fuerzas productivas, y según su ubicación pueden desvalorizar el capital fijo existente, y las ventajas de localización crean un beneficio excedente. Lo anterior se da con la ayuda de la redefinición del aparato normativo a partir de las exigencias del mercado, es una demostración de la opción de los estados por ofrecer las mejores condiciones a los sectores más concentrados de la economía; no se trata de un estado ausente, las políticas de reforma económica, que incluyen además de la apertura de los mercados y privatizaciones, disminución de los controles al sector privado y reducción del aparato estatal, son medidas que apuntan a la conformación de espacio regulados económicamente. Así, podemos decir siguiendo a Milton Santos (2000) que no hay un espacio global, sino espacios de la globalización, espacios mundializados reunidos por redes y dentro de la lógica del *orden global*, espacios que se distinguen por el contenido de tecnología y regulaciones.

En este contexto debemos analizar el discurso que actualmente el poder maneja y donde pregona lo que denomina "Desarrollo regional", ya que como hemos visto en el sistema capitalista este "desarrollo" sólo es posible confrontando lugares, unos se Integrarán y otros, que no ofrezcan buenas condiciones para la generación de plusvalía, quedan simplemente marginados y relegados. Se da una "guerra entre lugares" no sólo entre regiones sino entre poblados o ciudades dentro de una misma región, por ejemplo el caso de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos comparados con municipios pobres y marginados como los "Chimalapas" o los "Del Mar". La acumulación del capital ha estado siempre vinculada al espacio; sin la expansión territorial, el capitalismo es impensable y hubiese sucumbido, sin la reorganización espacial y el desarrollo desigual habría dejado de funcionar como sistema económico-político. La producción y reproducción de un desarrollo geográficamente poco uniforme es una característica distintiva en la historia del capitalismo; las tendencias hacia la homogenización, jerarquización y la fragmentación del espacio geográfico operan en forma simultánea y opuesta a lo largo de los diferentes periodos históricos. *El orden global*, más que operar en todo el planeta, sabe cómo tomar decisiones en la escala global, a partir de una estrategia geográfica selectiva, o sea, invirtiendo sólo en aquellas regiones que le ofrecen mejores condiciones, esto significa que estamos frente a un desarrollo que, al mismo tiempo, incluye algunas áreas del planeta y excluye a otras, Globalización / fragmentación: dos caras de un mismo proceso.

El descenso en los costes de transporte y otras innovaciones importantes, como la explosión de las telecomunicaciones, han permitido la descentralización de la producción, desvinculando por primera vez los mercados de los centros de producción, este cambio ha modificado la división espacial del trabajo. Es importante tomar en cuenta que los lindes regionales son vagos y cambiantes ya que las distancias relativas cambian con los adelantos en el transporte y las comunicaciones, así las economías regionales nunca están cerradas. No resulta

casual que las líneas estratégicas de traslado de mercancías estadounidenses y asiáticas, entre los polos más importantes de la economía mundial, sean simultáneamente imaginadas como líneas de ensamble maquilador que permiten superexplotar la mano de obra mexicana, centroamericana y caribeña, pagando salarios extremadamente bajos. Igualmente el aumento de inversiones extranjeras directas no es sinónimo de creación de nuevas capacidades y mucho menos de desarrollo, la expansión de las grandes firmas oligopólicas en las esferas productiva y financiera modifica sustancialmente la geografía mundial, se trata de oligopolios internacionales que concentran la competencia mundial en pocas empresas, así con la aparición de nuevos actores, se trazan nuevas políticas; a una base material adecuada para aumentar la fluidez territorial, se suma una base normativa que facilita la permeabilidad del territorio, a partir de reglamentos flexibles.

Acorde a las características antes mencionadas, la globalización se percibe como un movimiento altamente selectivo que no llega con la misma intensidad a todos los lugares. Es por esto necesario conocer como esta diferenciación se da y el Istmo de Tehuantepec es un ejemplo claro del choque de estas acciones del *orden global* con una ideología diferente, la del *orden local*, es un proceso donde se desarrollan cada una con sus propias lógicas, adjetivando el proceso de diferenciación geográfica en el contexto de la globalización.

Todos los "Megaproyectos", ya mencionados, se han dado al margen de las necesidades de la población regional, y están muy lejos de solucionar los desequilibrios sociales generados por los propios programas de desarrollo impuestos. Los "polos de desarrollo" distan mucho de sus objetivos, y han agudizado la polarización social, miseria, depredación de recursos y diversos movimientos regionalistas y de autonomía. Los programas de "desarrollo", como los que han incluido al Istmo de Tehuantepec o en los que este está circunscrito, han o están condenados al fracaso (si es que el bienestar social fuese su objetivo) porque son planeados desde los organismos gubernamentales, nacionales o internacionales, con la única mira de servir al gran capital en su voraz avance. Como hemos visto, el resultado ha sido que en muchas ocasiones la gente se ha opuesto o no ha participado ni mantenido su aplicación, debido a que estos proyectos, por su naturaleza, tienden mas a la exclusión y subordinación de las personas que a su incorporación provocando una mayor polarización social en la región, en general han alterado el conjunto de relaciones sociales y han provocado una perturbación en su medio ambiente sin proporcionar una dinamización benéfica de sus economías. Por ello, los planes que se elaboren para una región, como el Istmo de Tehuantepec, deben tomar en cuenta el devenir histórico de la población, sin embargo, los programas de "desarrollo" encarnan una visión desde arriba, desde el *orden global*, desde las metrópolis generadoras de "civilización", y los "salvajes" deben ser los receptores de las presuntas bondades de la civilización, creadas por otros. Se debe terminar con la perspectiva caduca de una coexistencia del presente con el pasado, según la cual algunas personas, conceptos y relaciones sociales son actuales, mientras que otras personas, modos de vida y de pensar pertenecen al pasado; como la absurda idea de que los

grupos indígenas, los derechos colectivos y la diversidad cultural son un pasado conviviendo con el presente.

El abismo entre lo que se plantea construir en el Istmo de Tehuantepec y las condiciones sociales, que en ese espacio se encuentran, no puede cubrirse con el simple hecho de afirmar que "se generarán empleos o se cree infraestructura". Hay que pensar y construir medios adecuados y sensatos, entre ambos, partiendo de las condiciones y situaciones presentes. La población y su tierra son gravemente perjudicados, aunque se planteen los programas bajo la propuesta de preservarlos y ayudarlos, es indudable que los grandes proyectos de desarrollo: mineros, explotación petrolera, hidroeléctricas, redes camineras en los trópicos, territorios ganaderos, sistemas de riego y drenaje, bordos de detención de aguas y canales de distribución de la misma, extracción forestal en gran escala, colonización y proyectos turísticos, han generado riqueza de manera inmediata a pequeños sectores sociales nacionales e internacionales extrarregionales, al mismo tiempo que se hace evidente el daño, muchas veces de manera irreversible, al medio ambiente y las poblaciones locales de los territorios en que se llevan a cabo. El impacto causado por ello ha sido y es de mayor magnitud cuando el territorio está habitado por pueblos indígenas, esto se debe a la negativa del estado y de las agencias multilaterales internacionales, que financian el "desarrollo", de considerar a las sociedades indígenas como participantes plenas y responsables y como interlocutoras políticas válidas en los proyectos que se realizan en sus territorios ancestrales.

El desarrollo, tal y como se concibe e implanta en la actualidad, es incompatible con la conservación biológica y cultural, y es la amenaza más grave a la biodiversidad y a los pueblos. La situación de marginación se ha incrementado en la región respecto al privilegio geocomercial de las regiones del norte y centro-occidente para comercializar sus productos y por la ventaja competitiva tecnificada. Los megaproyectos neoliberales de inversión como el Plan Puebla-Panamá en lugar de generar buenas expectativas con su espectacular infraestructura muestra una inconformidad en ascenso por falta de información² y consulta sería entre los pueblos campesinos e indígenas para diseñar e impulsar un proyecto de desarrollo regional integral y sustentable, un proyecto que respete sus mercados regionales, sus economías tradicionales, sus culturas y lenguas de origen. "Lo local no está peleado con lo mundial en miras del progreso, pero debe tomarse en cuenta las desigualdades, y no priorizar las ganancias de los ricos de siempre, y esperar que escurran las migajas de beneficios para la población pobre del sur-sureste en el largo plazo cuando la población infantil haya muerto y haya huido otra millonada de campesinos e indígenas hacia el norte" (Rodríguez, N., 1997). Es obvio que el país debe utilizar todas las ventajas que tiene a su disposición para participar en el mercado mundial y sus grandes flujos, es su derecho y su necesidad; pero su ejercicio es más, mucho más, que la ubicación de proyectos sobre un mapa. Se trata de la construcción de una interrelación de

² "Técnicamente competente" no significa siempre socialmente útil, especialmente frente a la minoría étnica y su cultura diferenciada.

ambientes y sociedades locales en términos duraderos, en donde éstas sean partes integrantes completas del proyecto, en donde lo cualitativo (ecosistema y socioeconomía regional) esté en los planos de ingeniería, en sus mecanismos reguladores, en la corrección de impactos y en la toma de decisiones.

Los planificadores del desarrollo a gran escala se sorprenden cuando descubren que las propuestas culturalmente apropiadas, incluso cuando las analizan desde una perspectiva exclusivamente económica, son las que han tenido mayor éxito. En un reporte de análisis que se realizó para el Banco Mundial, de los resultados de 68 proyectos internacionales para el desarrollo rural, con una estimación previa de sus grados de "compatibilidad cultural", se comparan los datos obtenidos con las tasas de ganancias alcanzadas, dictaminadas por economistas, y se encuentra que el beneficio estimado era significativamente más alto (19%) en los planes calificados como "culturalmente compatibles" que en los considerados "incompatibles"(9%) (Ibíd). De esto es que se trata el desafío para el sector social del Estado y para la sociedad civil en su conjunto, especialmente la integrada por las organizaciones indígenas regionales.

De este modo queda claro que el Istmo de Tehuantepec debe articularse a los procesos económicos, lo que no queda claro es el ¿cómo?; ya que se sabe que infraestructura, en ecosistemas delicados y poco conocidos, con pueblos indios y mestizos con alta marginación y en condiciones de pobreza y extrema pobreza, no siempre transforma la situación en la perspectiva positiva para la biodiversidad y sociedad local empobrecida. Tampoco se trata de invertir la metáfora y voltear el mapamundi, el reto es erradicar las hegemonías y el pensamiento único; es concebir y edificar un mundo multicéntrico, donde todos quepamos. Para transformar la globalidad hegemónica es necesario subvertir ideas rancias, por ejemplo, la de que así como hay hombres centrales y modernos, otros somos periféricos y anacrónicos, es decir, que el mundo se divide en los privilegiados del norte que viven en el presente y los desahuciados del sur que habitamos el pasado; cuando lo cierto es que todos somos rigurosamente contemporáneos. Otra idea a desechar es el socorrido prejuicio de que la economía es dura y la sociedad blanda, de modo que las aspiraciones humanas deben plegarse al inapelable fallo del mercado, es más, piensan algunos, si el mercado ha de proveer, las aspiraciones humanas salen sobrando. Lo cierto es que en la centuria pasada imperó la desalmada economía, nos toca a nosotros domesticar producción y circulación, haciendo del XXI el siglo de la sociedad (Bartra, 2002).

Para este menester debemos tomar en cuenta que la sociedad es un sistemas de interacciones entre las estructuras y las actividades, construidas en el espacio por sujetos capaces y concededores, y dichas estructuras han sido creadas por los mismos sujetos y por ende pueden ser ajustadas o derrotadas por los mismos actores sociales, las prácticas sociales pueden reproducir y/o resistir a estas estructuras. De este modo, podemos denotar la dimensión política e ideológica del espacio, ya que este no está separado de las otras dos, el espacio tiene apariencia de neutralidad frente a sus contenidos precisamente por que ya

ha sido ocupado y usado, ha sido el centro de procesos pasados cuyas huellas no son siempre evidentes en el paisaje, el espacio ha sido modelado por elementos históricos en un proceso político (Lefebvre; En Bondi, 1993). Esto expone la presencia de conflictos en el uso del espacio, existen contradicciones entre el uso del espacio por el poder hegemónico (*orden global*) y por las costumbres sociales de la gente (*orden local*).

El *orden local* se encuentra situado en *espacios de representación*³, estos espacios están llenos de una gran variedad de "contra – discursos", presentados por actores que se niegan a reconocer y a aceptar el poder. El *orden local* no es un concepto puro que se puede aplicar a sociedades presuntamente no tocadas por los efectos de la modernidad y la lógica del capital, mas bien es una versión híbrida que combina aspectos de procesos locales y globales en diferentes grados. Es una relación dialéctica, que se ve reflejada en el caso del Istmo de Tehuantepec, donde lo global toma forma en proyectos de "desarrollo" y se enfrenta en tensión con las construcciones y los conocimientos *locales*. El *orden local* no es pasivamente integrado a procesos globales y cambiado en cuanto a los requisitos del capital, por el contrario, presenta proyectos de resistencia (como los de Fondos Regionales, foros de discusión, cooperativas comerciales, diversos tipos de protestas,...), que se oponen a la apropiación de su espacio, estos movimientos de resistencia tienen una doble tarea, por un lado debe buscar estrategias productivas alternativas y por otro, deben resistir cultural y políticamente las diversas formas de intervención del capital.

El espacio está lleno de estructuras dominantes, pero los actores sociales tienen potencial para subvertir estas mismas estructuras y reivindicar su derecho a un desarrollo geográfico alternativo, que es resultado del carácter dialéctico de las relaciones entre estructuras y actores sociales (Harvey, 2000). Las contradicciones intrínsecas del espacio del capitalismo contemporáneo nos llevan a la búsqueda de ese espacio alternativo, un "*espacio de esperanza*" (Harvey, 2003), articulado en las múltiples resistencias como una política concreta del espacio.

El *orden local*, en cuanto a la biodiversidad, esta en condiciones de administrar sus propios conocimientos y decidir sobre su uso en términos globales, los movimientos sociales indígenas en el istmo articulan sus *espacios de representación*, ricos en símbolos, significados y conocimientos locales, contestando a las dominantes *representaciones del espacio*⁴ que se han producido del Istmo, como un espacio homogéneo y legible visualizado por el poder hegemónico, y expresado material y discursivamente en la implementación de

³ Son espacios vividos, que representan formas de conocimiento locales y menos formales, que son dinámicas y simbólicas, que se producen y modifican en el transcurso del tiempo. (Lefebvre; En Bondi, 1993)

⁴ Son espacios concebidos desde una lógica de saberes técnicos y racionales vinculados a las instituciones de poder hegemónico, están representados como "espacios legibles" en mapas, planos, estadística,... Que simplifican el Espacio a una superficie transparente, que oscurece las luchas y ambigüedades existentes. (Ibíd)

proyectos de desarrollo y bioprospección en la región. Así los movimientos sociales resisten a la homogenización del istmo como un espacio para la transacción de mercancías. Al mismo tiempo, están ejerciendo, a través de sus articulaciones, su derecho a un desarrollo geográfico alternativo, y creando condiciones para un *espacio de esperanza* que defienden cultural y políticamente. En consecuencia, el *orden local* y el *orden global* están inscritos en una relación mutuamente constitutiva que está produciendo espacio.

Asimismo, debemos tomar en cuenta que para el estudio de los movimientos sociales es central hacer énfasis sobre el sentimiento, las subjetividades y formas individuales y colectivas de percepción de la vida y del espacio donde viven, creándose un *terreno de resistencia*, que es un lugar donde la lucha está activamente articulada por los oprimidos, y no una metáfora que define para los oprimidos dónde y cómo las luchas deberían llevarse a cabo (Routledge, 1997); para producir un sitio de contestación, al poder hegemónico, con creencias, valores y objetivos diferentes y específicos, o sea, un *espacio de esperanza*, donde se refleja la relación dialéctica entre dominación y resistencia, y donde esta última no es autónoma, sino que es siempre percibida y actuada en relación con prácticas de dominación, explotación y sujeción.

Finalmente creo que al hacer investigación de este tipo de cuestiones, debemos tomar en cuenta que no solamente se debe hacer dentro de un marco rígidamente "científico", sino como un brazo de lucha para la transformación social, además de reconocer que en el análisis, del éxito o el fracaso, de un movimiento social de resistencia se debe tomar en cuenta el impacto que tiene la experiencia de las acciones colectivas sobre la construcción de identidades de los actores sociales. La producción del espacio es la dimensión espacial de las relaciones sociales, y como estas incluyen la lucha de clases, el espacio es donde se realiza esta lucha, que debe encontrar formas de ser tan flexibles en el espacio, en teoría y práctica política, como lo ha sido la clase capitalista, todo ello para construir una sociedad alternativa socialmente justa, con ayuda del marxismo, ya que una de sus virtudes históricas ha sido su empeño en sintetizar las diversas luchas, estableciendo las herramientas con las que podemos encontrar puntos en común dentro de las multiplicidades y diferencias. No debemos separar la cultura de la economía política. En consecuencia, el Istmo de Tehuantepec es no solamente un espacio donde existe el dominio del poder hegemónico que lo administra, ordena y controla, sino que engloba la siempre dinámica y fluida interacción entre el *orden local* y el *orden global*, entre la resistencia y la explotación, en este espacio existe el potencial de desafiar y subvertir el poder dominante, y por ello forma parte esencial de una política de resistencia en la creación de un *espacio de esperanza*, "Para que los que nacieron en la noche no mueran en la noche" (Subcomandante Insurgente Marcos, 1996).

BIBLIOGRAFÍA.

- Álvarez, B. A. 2001. *Economía política del Plan Puebla Panamá*, México, Ítaca.
- Álvarez, B. A. 1990. *La inserción de México en la Cuenca del Pacífico*, Vol. 3, Facultad de Economía, UNAM.
- Álvarez, N. 1988. *México ante la Cuenca del Pacífico, alternativas para el futuro*, México, Diana.
- Amin S. 1999. *El capitalismo en la era de la globalización*. Buenos Aires, Paidós.
- Amin S., Arrighi G., Frank G. & Wallerstein I. 1982. *Dynamics of Global Crisis*, New York, Monthly Review Press.
- Arrighi, G. 1999. *La globalización, la soberanía estatal y la interminable acumulación del capital*. En: Revista sobre Artículos teóricos y políticos, octubre, Montevideo. En: <http://members.es.tripod.de/octubre>.
- Arrighi, G. 1994. *The Long Twentieth Century. Money, Power, and the Origins of Our Times*. London, Verso.
- Arroyo, M. 1998. *Estudios teóricos y de aplicación*; En: Geografía aplicada y desarrollo, NÚM. 36. Quito, Ecuador. CEPEIGE.
- Bailón, C. C. 1990. *Plan Integral del Istmo de Tehuantepec: sector industrial*, Oaxaca, Instituto Tecnológico de Oaxaca.
- Barbosa, C. F. 1991. *¿Anticipación al TLC? Amagos contra las refinerías mexicanas*; En: Momento Económico, Núm. 56, julio – agosto, México, IIE.
- Barrios, C. R. 1981. *El Istmo de Tehuantepec en la encrucijada de la historia de México*, México, Centro de Estudios Económicos y Sociales.
- Barreda, A. 2002. *Geoeconomía y geopolítica del Plan Puebla Panamá*; En: www.mesoamericaresiste.org
- Barreda, A. 2001. *Crisis del Megaproyecto del Istmo de Tehuantepec y el Plan Puebla Panamá*, México, Mimeo.
- Barreda, A. 2001. *Corredores mexicanos*; En: *No traigo cash. México visto desde abajo*. México, FZLN.
- Barreda, A. 1999. *Atlas geoeconómico y geopolítico del estado de Chiapas*. Tesis de doctorado, FCPyS, UNAM.

- Bartra, A. 2002. *Detrás del Plan Puebla Panamá*; En: www.mesoamericaresiste.org
- Bartra, A. 2001. *Mesoamérica, los ríos profundos. Alternativas plebeyas al Plan Puebla Panamá*, México, Instituto Maya A. C., El atajo.
- Bataillon, C. 1980. *Salina Cruz y su región; Enfoque sobre un puerto industrial mexicano*. Seminario Franco – Mexicano, México, IG. UNAM.
- Beas, J. C. 2000. *El megaproyecto del istmo: la invasión global*, México, Abya yala fund y ce-acatl a. c.
- Bhaskar, R. 1993. *Filosofía y realismo científico*, México, UNAM.
- Bondi, L. 1993. Locating identity politics; En: Keith, M. & Pile, S. *Geographies of Resistance*, London, Routledge.
- Bonilla, S. A. 1999. *El macroproyecto en el Istmo de Tehuantepec y privatizaciones / atentados contra la soberanía nacional*; En: www.mesoamericaresiste.org
- Bovin, P. 1997. *Las fronteras del istmo. Fronteras y sociedades entre el sur de México y América central*, México, CIESAS.
- Brasseur, C. 1984. *Viaje por el Istmo de Tehuantepec (1859-1860)*"; Lecturas Mexicanas No.18, México, Secretaría de Educación Pública – FCE.
- Bresser P. L., Maravall J M. & Przeworski A. 1993. *Las reformas económicas en las nuevas democracias. Un enfoque socialdemócrata*. Madrid, Alianza.
- Brown, E. H. 1985. *Geografía pasado y futuro*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Buttimer. A. 1980. *Sociedad y medio en la tradición geográfica francesa*, Barcelona, Oikos-tau.
- Buzai, G. D. 1999. *Geografía global*, Buenos Aires, Lugar.
- Camacho, B. & Casillas, M. 1994. *Bases para el ordenamiento Costero-Pesquero de Oaxaca y Chiapas*. México, Secretaría de Pesca.
- Camargo, Z. A. & Quezada, J. M. 1991. *Análisis geológico – económico de las áreas del Golfo de México en posibilidades petroleras*; En: boletín de la Asociación Mexicana de Geología y Petróleo Vol. 41. Núm. 2 México.
- Cárdenas, V. J. 1994. *Monografía Geológico-Minera del Estado de Oaxaca*, México, Consejo de Recursos Minerales.

- Castells, M. 1997. *La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura*. Madrid, Alianza.
- Castro Díaz-Balart. 2000. *Ciencia, Innovación y Futuro*. México.
- Ceceña, A. 1995. *La internacionalización del capital y sus fronteras tecnológicas*, México, El Caballito.
- Ceceña, A. & Barreda, A. 1995. *Los energéticos como límite al desarrollo capitalista*, México, Siglo XXI.
- Cignoli A. 1997. *Ciudad y territorialidad*, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Claval, P. 1978. *Espacio y poder*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Claval, P. 1974. *Evolución de la geografía humana*, Barcelona, Oikos-tau.
- Coatsworth, J. H. 1984. *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, ERA.
- Comité Nacional para la Defensa de los Chimalapas (Compilador). 1997. *El Megaproyecto del Istmo una amenaza a la soberanía Nacional y a la Integridad Territorial, cultural y ambiental de las Comunidades*. Recopilación documental inédita, México.
- Covarrubias, M. 1980. *El sur de México. El Istmo de Tehuantepec*, México, INI.
- Comisión Coordinadora para el Desarrollo Integral del istmo de Tehuantepec. 1974. *Programa de desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec*, México.
- Coordinación del Plan Puebla Panamá. 2001. *Plan Puebla Panamá*. Documento base. Presidencia de la República Mexicana. En: www.ppp.presidencia.gob.mx
- Cue C. A. 1956. *El tratado Mc Lane – Ocampo*, México, América nueva.
- Chansen, F. R. 1990. *Los precursores de la revolución en Oaxaca*, México, IAPO.
- Chevalier, J. J. 1970. *Los grandes textos políticos*, Madrid, Aguilar.
- Chiholm, M. 1970. *Geografía y economía*, Barcelona, Oikos-tau.
- Chorley, R. J. 1975. *Nuevas tendencias en geografía*, Madrid, IEAL.
- Chudnovsky, D. Kosacoff B. & López A. 1999. *Las multinacionales latinoamericanas: sus estrategias en un mundo globalizado*. México, FCE.

Davenport, R. & Kams, A. 1955. *Evaluación de Medio Plazo para el Programa de Ecodesarrollo de México*, México, W.W.F,

De la Cruz, V., 1990. *Los campesinos frente a los proyectos de desarrollo en el sur del istmo*, México, ENAH – Chapingo.

De la Cruz, V., 1983. *Rebeliones indígenas en el Istmo de Tehuantepec*; En: Cuadernos Políticos, núm. 38, octubre – diciembre, México, Era.

Díaz, S. R. 1982. *Plan Integral del Istmo de Tehuantepec*, México, Instituto Tecnológico de Oaxaca.

Dussel P. E. 1999. *La inversión extranjera en México*. Informe 1999. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Mimeo.

Dos Santos, T. 1999. *El neoliberalismo en perspectiva histórica*. En: Comercio Exterior 51, febrero.

Fauvergue, S. 1982. *Cambios en el Istmo de Tehuantepec: el ejemplo de Salina Cruz, Oaxaca*; En: Leopoldo Allub. 1982. Impactos regionales de la política petrolera de México, México, CISS.

Fazio, C. 2002. *La Punta de lanza del Plan Puebla Panamá*; En: www.mesoamericaresiste.org

Fazio, C. 2000. *Un proyecto de 1995, antecedente del PPP, el Istmo de Tehuantepec, sueño de paraíso fiscal*; En: www.mesoamericaresiste.org

Felipe Ochoa y Asociados. 1996. *Consultoría Maestra para el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec (Resumen Ejecutivo)*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno del estado de Oaxaca, Gobierno del Estado de Veracruz.

Fernández, M. G. 1954. *El Istmo de Tehuantepec y los Estados Unidos*, México, Elede.

Fevre, L. 1955. *La tierra y la evolución humana*, México, UTEHA.

FIRCO "Taller sobre aplicaciones productivas de la energía eólica y fotovoltaica" 29 de julio a 3 de agosto de 1997, Oaxaca.
En: WWW.FIRCO/USAID/SWTDI/SANDIA/IE.com

Flores G. & Moyano, P. 1991. *Los problemas del tránsito por el istmo de Tehuantepec: concesiones y tratados*. Tesis de licenciatura en Historia, FFyL, UNAM.

- Flores, O. & Gerez, P. 1988. *Conservación en México*, México, INIREB/Conservación Internacional.
- Frias, A. M. *Proyecto Nacional México Tercer Milenio*; En:www.mexicotm.com.mx
- García Bacca, J. D. 1941. *Tipos históricos de filosofar físico, desde Hesiodo hasta Kant*, Tucumán.
- García M. A. 1997. *La Reserva Ecológica Campesina de los Chimalapas: Una historia ¿Sin fin? En defensa de la biodiversidad*. México, Colegio de México.
- García, R. 1943. *El canal de Panamá y el ferrocarril de Tehuantepec*, México editorial.
- Garrido, L. 1997. *La sociedad global, educación, mercado y democracia*; En: La crítica al neoliberalismo realmente existente. México.
- Gasca, Z. J. & Torres, T. F. 2004. *El Plan Puebla Panamá. Una perspectiva de desarrollo regional en el contexto de los procesos de la economía mundial*; En: Problemas de desarrollo. Vol. 25, Núm. 137, julio – septiembre. IIE. UNAM.
- Gómez, M. J. 1982. *El pensamiento geográfico*, Madrid, Alianza.
- González, A. & Rodríguez, N. 1995. *Etnias y Recursos Forestales en México*; En: Cuadernos del Sur, Año 3, Núm. 8-9.
- González, Á. & Rodríguez N. 1992. *Los grupos indígenas y Explotación Forestal en México*; En: Salomón, N. Organizaciones Indígenas Forestales en México, México, informe al Banco Mundial.
- González, R. M. 1973. *El codiciado Istmo de Tehuantepec*, Colección metropolitana, Núm. 18, Secretaría de Obras y Servicios.
- González, R. G. 1980. *Instrumento de política económica para el desarrollo urbano de la zona costera del Istmo de Tehuantepec*. Tesis de licenciatura en economía, FE, UNAM.
- Gonçalves, W. C. 2001. *Geo-grafías*, México, Siglo XXI.
- Gregory, D. 1984. *Ideología, ciencia y geografía humana*, Barcelona, Oikos-tau.
- Grupo de Trabajo del Istmo de Tehuantepec. 2001 *¿Con qué se come el eucalipto?*, México. Abya yala fund y ce-acatl a.c.
- GTCl. 2003. *Frente al PPP, Mesoamérica Resiste*. México, Abya yala fund y ce-acatl a.c.

- Habermas, J. 1982. *Conocimiento e interés*, Madrid, Taurus.
- Hartshorne, R. 1970. *Cuestiones sobre la naturaleza de la geografía*, I.P.G.H.
- Harvey, D. 2003. *Espacios de esperanza*, Madrid, Akal.
- Harvey, D. 2000. *Spaces of the hope*, California, University press.
- Harvey, D. 1998. *La condición de la posmodernidad*, Buenos Aires, Amorrortu.
- Harvey, D. 1996. *Justice, nature and the geography of difference*, U. K, Blackwell.
- Harvey, D. 1982. *Los límites del capital y la teoría marxista*. México, Fondo de Cultura Económica.
- Harvey, D. 1977. *Urbanismo y desigualdad social*, Madrid, Siglo XIX.
- Hernández, V. F. 1973. *Un análisis del desarrollo del Istmo de Tehuantepec*. Tesis de licenciatura en economía, FE, UNAM.
- Higgins, B. 1985. *¿Existen los polos de desarrollo?*; En: Anteni Kuklinjeci, Desarrollo polarizado y políticas regionales, México, FCE.
- Hiernaux, D. 1980. *La integración transistmica: notas sobre la relación entre los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos*. Seminario Franco – Mexicano, México, IG. UNAM.
- Hijar, A. 2001. *Introducción al Neoliberalismo*, México, Itaca.
- Holt-Jensen, A. 1992. *Geografía: historia y conceptos*, Barcelona, Vincens-vives.
- Humboldt, A. 1944. *Cosmos*, Buenos Aires, Glem.
- Hoy, R. D. 1988. *Geografía y desarrollo, un enfoque regional a escala mundial*, México, FCE.
- Hägerstrand, T. 1975. *Tidsgeografi*. En: www1.idc.lu.se/kulekgeo/forska/projekt/projekt.htm
- Hägerstrand, T. 1953. *Innovationsförloppet ur korologisk synpunkt*. En: www1.idc.lu.se/kulekgeo/forska/projekt/projekt.htm
- Ianni, O. 1999. *La Era del Globalismo*, México, Siglo XXI.
- INI. 2001. Datos estadísticos; en: www.ini.gob.mx/regiones/socioeconomicos

INI Dirección de Investigación y Promoción Cultural. 1994. *Base de datos de Regiones Indígenas de México*. IBAI.

Izazola H. & Lerner S. 1993. *Población y ambiente ¿nuevas interrogantes a viejos problemas?*. México, Sociedad Mexicana de Demografía.

Jonhston & Taylor P. 1999. *Geografía política*. Trama.

Jameson, F. 1996. *Teoría de la posmodernidad*, Madrid, Trotta.

Jammer, M. 1970. *Conceptos de espacio*, México, Grijalbo.

Jaramillo, L. E. 1976. *Una explosión en América: el canal de Panamá*, México, Siglo XXI.

Jhabvala, F. N. 1989. *Plan Integral del Istmo de Tehuantepec: sector vivienda*. Oaxaca, Instituto Tecnológico de Oaxaca.

Katz, I. 2000. *El impacto regional del tratado de Libre Comercio de América del Norte. Un análisis de la industria manufacturera*. En: Leycegui, B., Fernández de Castro R. TLCAN: ¿Socios Naturales? Cinco años del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. México, Porrúa.

Kant, I. 1976. *La disertación de 1770*; traducción, Paul Mouy; Madrid, Vrin.

Kant, I. 1972. *Crítica de la razón pura*, México, Porrúa.

Kottak, C. P. 1985. *When People don't Come First: some sociological lessons from completed Projects*; En: Michel Chernea. Putting People First: Sociological Variables in Rural Development, Nueva York, Oxford University Press.

López, D. I. 2004. *Desarrollo petrolero, contaminación y muerte de la etnia huave*, México, INI.

López, G. 2002. *crece la oposición al PPP en el Istmo de Tehuantepec*; En: www.laneta.apc.org

López, P. A. 1972. *Recursos de los exdistritos de Tehuantepec y Juchitán, Oaxaca y su posible industrialización*. Tesis de licenciatura en economía, FE, UNAM.

Manzo, C. 1993. *Asimilación y resistencia: raíces coloniales de la autonomía regional en el sur del Istmo de Tehuantepec*. Tesis de maestría en economía, FE, UNAM.

Martner, P. C. 2002. *Puertos pivotes en México: límites y posibilidades*; En: Revista de la CEPAL, Num. 76, Santiago de Chile, CEPAL.

Martner, P. C. 2000. *Retos del corredor transistmico en el marco de las redes globales del transporte*; En: Revista Mexicana de Sociología, Vol. 62, Núm. 3, Julio – septiembre 2000, México.

Massey, D. 1994. *Space, place and gender*, Oxford, Blackwell.

Mattson, K. 1978. *Una introducción a la geografía radical*, Barcelona; En: Geocrítica, enero.

Mayer, J. P. 1980. *Trayectoria del pensamiento político*, México, FCE.

Mc Dowell, L. 1999. *Género, identidad y lugar*, España, Cátedra.

Mc Neal, R. W. 1950. *La geografía del Istmo de Tehuantepec*. Tesis de maestría en historia de México, FFyL, UNAM.

Méndez, R. 1999. *Geografía económica, la lógica espacial del capitalismo global*, Barcelona, Ariel.

Morales, I. 1988. *La formación de la política petrolera en México*, México, Colegio de México.

Münch, G. 1944. *Etnología del Istmo Veracruzano*. México, IA/UNAM.

Nigh, R. & Rodríguez, N. 1995. *Territorios Violados: indios, medio ambiente y desarrollo en América Latina*. México. INI/CONACULTA.

Nochlin, L. 1991. *El realismo*, Madrid, Alianza.

Olabarri, I. & Caspistegui, F. J. 1996. *La Nueva historia cultural: La influencia del posestructuralismo y el auge de la interdisciplinariedad*, Madrid, Universidad Complutense.

Órnelas, D. J. 2002. *Tres proyectos distintos y una sola intención verdadera*; En: www.mesoamericaresiste.org

Ortega, V. J. 2000. *Los horizontes de la geografía*, Barcelona, Ariel.

Ortiz Wadgyamar, A. 1983. *La integración transistmica: Notas sobre las relaciones entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz*, Boletín Núm. 13, Instituto de Geografía, UNAM.

Ortiz Wadgyamar, A. 1971. *Aspectos de la economía del Istmo de Tehuantepec*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Paré, L. 1999. *Las plantaciones Forestales de Eucalipto en el Sureste de México, ¿Una prioridad Nacional?*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.

- Payan, P. T. 2001. *Reflexiones sobre el Megaproyecto del Istmo de Tehuantepec. Recursos, problemática y futuro*, México, UAM – X.
- PEMEX, 2002. *Anuario estadístico*, México.
- Perdoni, S. 1998. *Espacios adimensionales*, Mimeo.
- Parnreiter, C. *Mexico: The making of a global city*; En: Saskia Sassen, 2002. *Global Networks, Linked Cities*. Routledge, London.
- Pineda, L. 1974. *Proyecciones económicas de vías de comunicación en la región del istmo de Tehuantepec*. Tesis de licenciatura en economía, FE, UNAM.
- Poder Ejecutivo Federal. 1995. *Plan Nacional de Desarrollo 1995 – 2000*, México.
- Prevot – Shapira, M. F. & Riviere d'Arc, H. 1994. *Los zapotecos, el PRI y la COCEI, enfrentamientos alrededor del estado en el Istmo de Tehuantepec*; En: *Gudiachi' Reza* 19, México.
- Quaini, M. 1981. *La construcción de la geografía humana*, Barcelona, Oikos-tau.
- Reina, A. L. 1997. *las zapotecas del Istmo de Tehuantepec en la reelaboración de la identidad étnica*; En: *Revista Antropología Social*, Núm. 1, México.
- Reina, A. L. 1996. *Se repite la historia del Istmo de Tehuantepec: Puente comercial del mundo ó eslabón más débil de la Soberanía*; En: *Gudiachi' Reza*, Septiembre-Octubre, México.
- Reina, A. L. 1994. *Economía contra sociedad*, Universidad Autónoma Benito Juárez. México.
- Reina, A. L. 1986. *Las rebeliones campesinas en México (1819 – 1906)*, México, Siglo XXI.
- Reséndiz, A. 1996. *La disputa transístmica*. En: *Investigación y Desarrollo*, No. 40, año IV, México.
- Rigau, C. M. 1986. *Lugar y espacio*, Barcelona, Promociones publicaciones universitarias.
- Ríos, V. O. 1982. *Plan integral del istmo de Tehuantepec*, México, ITO.
- Rolland, M. C. 1952. *El Istmo de Tehuantepec, punto neurálgico de la patria*, México.
- Romero, C. A. 2000. *Origen y desarrollo de la geografía cultural*; En: *espacio geográfico*, México, UAEM.

Rodríguez, F. 1982. *PEMEX en Salina Cruz, especificidades de la inmigración y el empleo*, Seminario Franco – Mexicano, México, IG. UNAM.

Rodríguez, N. 1997. *Istmo de Tehuantepec: De lo regional a la globalización (o apuntes para pensar un quehacer)* Documento inédito del Instituto Nacional Indigenista-Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

Rodríguez, N. 1996. *¿Y otra vez el Maíz?* México, INI/INE/CULTURAS POPULARES.

Rodríguez, N. 1992. *Los Huaves: entre el desarrollo sostenido y la hipoteca de su futuro*; En: González A. y Vásquez M.A. (coord.), *Etnias, Desarrollo, Recursos y Tecnologías en Oaxaca*. CIESAS/Gob. del Edo. de Oaxaca.

Rodríguez, N. 1989. *¿Desarrollo para quién?* En: *México Indígena*, No. 27, INI, México.

Rodríguez, N. 1988. *Indígenas y Conservación en América Latina*. Washington, Informe a Nature Conservancy.

Rodríguez, N. 1987. *Impactos de Grandes Obras de Desarrollo en Zonas Indígenas de México*, México, Cadal.

Routledge, P. 1997. *A Spatiality of Resistance: Theory and practice in Nepal's revolution of 1990*; En: Keith, M. & Pile, S. *Geographies of Resistance*, London, Routledge.

Russell, B. 1973. *Historia de la filosofía*, Madrid, Aguilar.

Sabine, G. 1974. *Historia de la política*, México, FCE.

Salado, A. V. 1968. *Cómo perdimos California y salvamos Tehuantepec*. México, Jus.

Sánchez, S. M. & Martínez, L. 1999. *Industria petroquímica y cambios socioeconómicos regionales en la costa del Golfo de México. El caso del Sureste de Veracruz*; En: *Investigaciones Geográficas*, Boletín 40, IG, UNAM.

Sánchez, J. E. 1991. *Espacio, economía y sociedad*, Madrid, Siglo XXI.

Sánchez, J. E. 1981. *La geografía y el espacio social del poder*, Barcelona, los libros de la frontera.

Santos, M. 2000. *La naturaleza del espacio*, Barcelona, Alianza.

Santos, M. 1990. *Por una nueva geografía*, España, Espasa-calpe.

- Santos, M. 1986. *Espacio y método*, Barcelona, España. En: Geocrítica 65. septiembre.
- Saxe – Fernández, J. 1980. *Petróleo y estrategia México y Estados Unidos en el contexto de la política global*, México, Siglo XXI.
- Saxe – Fernández, J. 1999. *América Latina: Globalización e imperialismo en México*; En : Problemas de desarrollo, Núm. 117, Vol. 30, abril – junio de 1999, IIE, UNAM.
- Schaefer, F. K. 1977. *Excepcionalismo en geografía*, Barcelona, Universidad de Barcelona.
- Scruton, R. 1983. *Historia de la filosofía moderna*, Barcelona, ediciones 62.
- Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial. 1979. "*Plan de Desarrollo Industrial 1979-1982-1990*". México.
- Smith, D. 1980. *Geografía humana*, Barcelona, Oikos-tau.
- Smith, N. 1990. *Uneven development*, Cambridge, Blackwell.
- Soja, E. 1989. *Postmodern geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Londres, Verso.
- Soler, R. 1989. *Panamá: Historia de una crisis*, México, Siglo XXI.
- Sosa, L. C. 1984. *Análisis económico – social del Distrito de Riego 19, Tehuantepec, Oaxaca*. Tesis de licenciatura en economía, FE, UNAM.
- Soto, M. C. 1982. *Topología de los espacios rurales del Istmo de Tehuantepec*; En: Boletín del Instituto de Geografía. UNAM.
- Stoddart, D. R. 1987. *Diccionario de geografía humana*, Madrid, Alianza.
- Sviderskii, V. I. 1960. *Espacio y tiempo*, Montevideo, América nueva.
- Tamayo, V. ENTEC S.A. de C.V. 1996. *Granjas Eoloeléctricas para el Istmo de Tehuantepec*, México, ENTEC.
- Toledo, A. 1995. *Geopolítica y Desarrollo en el Istmo de Tehuantepec*. México, Centro de Ecología y Desarrollo.
- Toledo A. 1994. *Riqueza y Pobreza en la Costa de Chiapas y Oaxaca*. México, Centro de Ecología y Desarrollo.

Toledo A. 1988. *Energía, ambiente y desarrollo en el sureste de México*. México, Centro de Ecología y Desarrollo.

Toledo, A. 1984. *Cómo destruir el paraíso: El desastre ecológico del sureste, México*, Océano/CECODES.

Toledo, A. 1982. *Petróleo y ecodesarrollo en el sureste de México*. México, Centro de Ecología y Desarrollo.

Toledo, O. B. 1980. *Factores que impiden el desarrollo económico del Istmo de Tehuantepec*. Tesis de licenciatura en economía, FE, UNAM.

Toledo, V. M. 1978. *Uxpanapa: ecocidio y capitalismo en el trópico*; En: *Nexos* No. 11, México.

Toledo, V. M. Carabias, J. & González P. C. 1989. *La Producción Rural en México; alternativas ecológicas*; En: Colección Medio Ambiente No.6; México, Fundación Universo Veintiuno.

UCIRI. 2002. *el sureste no soporta más: El Plan Puebla Panamá*; En: www.laneta.apc.org

UCIZONI. 1999. *Propuestas alternativas para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec*, UCIZONI, México.

Unión Mundial para la Naturaleza; Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Fondo Mundial para la Naturaleza 1991. *Cuidar la Tierra. Estrategia para el futuro de la vida*. Gland, Suiza, Ed. UICN-PNUMA-WWF.

Unwin, T. 1995. *El lugar de la geografía*, Madrid, Cátedra.

Uribe, G. 1998. *Cuaderno de geografía brasileña*, México, C. I. C. "Ing. Jorge L. Tamayo".

Uribe, G. 1996. *Geografía política, verdades y falacias de fin de milenio*, México, Nuestro Tiempo.

Van Fraassen, B. 1978. *Introducción a la filosofía del tiempo y del espacio*, Barcelona, Labor.

Vila, V. J. 1983. *Introducción al estudio teórico de la geografía*, Barcelona, Ariel.

Wallerstein, I. 1980. *El moderno sistema mundial*, México, Siglo XXI.

World Bank. 1980. *The economic development of the Isthmic region of Mexico*.

WWF. 1992. *Atlas del medio ambiente*; En: www.wwf.org

Zarate, T. A. 2004. *Desarrollo del corredor del Istmo de Tehuantepec y su importancia estratégica para el mercado mundial*. Tesis de licenciatura en economía, FE, UNAM.

Zizumbo, V. D. & Colunga, G. P. 1982. *Los huaves, la apropiación de los recursos naturales*, México, UACH

ARTÍCULOS PERIODÍSTICOS

Barrera, Andrés. "Corredores Mexicanos"; En: Suplemento Hojarasca; La Jornada; México; Noviembre, 1997.

Reina A. L. "El Istmo de Tehuantepec, una historia desempolvada"; En: El Financiero, agosto 9 y 20 de 1996.

Sánchez, Francisco J. "Destinan un millón de pesos a proyectos acuícolas"; En: El Financiero, abril 3 de 1996.

Shields, David. "Continuará la desincorporación de Cosoleacaque: autoridades". El Financiero, Mayo.17 de 1996.

Subcomandante I. Marcos. "Siete piezas sueltas del rompecabezas Mundial"; En: "Le Monde Diplomatique", Edición Mexicana; Le Monde Diplomatique; México; Año 1, No.3, mayo-junio, 1997.

Toledo, Alejandro; "El Istmo de Tehuantepec ¿del paraíso Terrenal al Infierno Petrolero?"; En: Suplemento La Jornada Ecológica; No. Especial; La Jornada; México; Noviembre-Diciembre.



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA