

Acercas de LOS DIFERENTES PROYECTOS PARA EL ISTMO DE TEHUANTEPEC



Habéis notado cuál ha sido el éxito de la grandiosa empresa de abrir camino al tránsito y comercio del mundo por el Istmo de Tehuantepec. La Constitución, periódico oficial del estado de Sonora, 23 de enero de 1907¹

Muchos nombres, un mismo proyecto. La propuesta de promover el desarrollo regional, mediante la construcción de un canal seco que conecte el Golfo de México con el océano Pacífico, enlazando los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca, ha sido bautizada de muchas maneras en los recientes 51 años. Pero, más allá de como se le llame, la propuesta es, en esencia, la misma.

Luis Navarro²

Comité Editorial | prospectiva@uv.mx

Como se mencionó anteriormente, el Istmo de Tehuantepec ha sido estratégico en la historia de nuestro país. Durante las décadas de los veinte y los treinta, el Ferrocarril de Tehuantepec se convirtió en una paradoja; ese viejo y destartado ferrocarril no tenía nada que ver con los ambiciosos proyectos que por cuatrocientos años se intentaron para que México fuera el poseedor de la vía interoceánica.

Al transcurrir la segunda mitad del siglo XX y lo que va de este siglo XXI los gobiernos de México han puesto sus esfuerzos por reactivar y mejorar el equipamiento y movimiento tanto de los dos puertos así como del ferrocarril. Las intenciones siempre se han topado con que las propuestas no eran las más eficientes y no representaban una alternativa al canal de Panamá

En la década de los setentas, más de medio siglo después de que el gobierno porfirista diera el último impulso para concluir el Ferrocarril de Tehuantepec, surgen nuevas ideas y a partir de ese momento se han elaborado las siguientes:

El Plan Alfa-Omega.

El Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec.

El Plan Puebla Panamá.

El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec.

El Plan Istmo Puerta de América.

Las Zonas Económicas Especiales.

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Plan Alfa-Omega

Durante los gobiernos de López Portillo y De la Madrid se pensó al Istmo como una zona estratégica y se le tomó en cuenta en 1979 en el Plan de Puertos Industriales, que incluía a los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. En 1980 se anuncia la implementación del Plan Alfa-Omega, con el objetivo de impulsar en México un sistema de transporte de contenedores de carga transistmico; por lo cual se propone la construcción del Desarrollo Portuario e Industrial Ostión-Coatzacoalcos y la creación de una planta de Fertilizantes Mexicanos (Fertimex) en Salina Cruz, Oaxaca. Los argumentos del plan se justificaban subrayando que en este momento de la historia mundial, se estaba a 20 años de terminar la concesión del canal dada a Estados Unidos por Panamá: se hablaba de



la obsolescencia de la técnica de las esclusas del canal, del alto costo del paso por Panamá debido al tiempo que iba desde 72 horas a dos semanas dependiendo de la densidad de tránsito. El contexto económico mundial estaba a punto de cambiar, los planes se limitaron a la realización de algunas obras en el puerto de Salina Cruz, como la construcción de muelles, la terminal de contenedores y el oleoducto de 48 pulgadas de Nuevo Teapa a Salina Cruz, con capital japonés.

A nivel mundial, en 1979 se estaba ante la caída del precio del petróleo que causó la segunda crisis del petróleo, provocada por el superávit del crudo, como resultado de la reducción de las actividades económicas de los países industrializados. Por su parte, en los inicios de la década de los ochenta, nuestro país cayó en crisis en 1982, lo que llevó a la cancelación del proyecto Alfa-Omega; pero así como afectó negativamente al istmo oaxaqueño, al Istmo veracruzano le permitió convertirse en principal centro petroquímico del país en Coatzacoalcos-Pajaritos. Su industria lo llevó a producir el 70% de la petroquímica secundaria del país, pero la bonanza petrolera no fue capaz de crear las condiciones de diversificación industrial ni de un crecimiento sustentable de la región.

Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec

Las crisis internas recurrentes que sufrió nuestro país en la década de los ochenta lo llevaron, por una parte a tener que armonizar las recomendaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) y del Banco Mundial (BM) y aplicarlas a nuestro país, pero el mundo también estaba cambiando y pasamos de ser economías nacionales a economías de la aldea global. Ante esta situación, México inicia su proceso de apertura con la firma del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés) en 1986. Acuerdo que implicó asumir compromisos frente a la comunidad internacional para igualar los aranceles a los estándares del GATT.

Con la llegada del nuevo paradigma global del neoliberalismo económico, el periodo de los grandes proyectos con financiamiento estatal llega a su fin y se abren las puertas a la entrada de la inversión privada nacional y extranjera para el desarrollo de proyectos estratégicos. En este contexto nacional, el presidente Ernesto Zedillo en 1996 dio a conocer el Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec con el objetivo de incorporar la región al comercio mundial, el cual se integró por 64 proyectos dirigidos a incentivar el crecimiento de los municipios de los estados de Veracruz y Oaxaca. El proyecto contemplaba la inversión pública y privada, dirigida tanto al sector de la petroquímica y la química como a las industrias: textil, minera y salinera. Asimismo, buscaba incentivar la agroindustria y el sector forestal, así como mejorar las comunicaciones ferroviarias, portuarias, al sector turismo y a el sector sustentable, como lo son la energía eólica y plantas de tratamiento de aguas. Dicho proyecto se pensaba que sería prioritario para la industria petrolera y contenía la rehabilitación del ferrocarril del Istmo y la ampliación y escalada de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.



Fuente: <https://aguapasada.wordpress.com/2012/03/28/fotos-antiguas-de-coatzacoalcos-la-serie/>



Cuadro I
Principales municipios del Istmo de Tehuantepec

ESTADO	MUNICIPIO	POBLACIÓN EN 2010	IDH	LUGAR NACIONAL	GRADO DE MARGINACIÓN
Veracruz	Coatzacoalcos	305,260	0.87	69	Muy bajo
	Minatitlán	157,840	0.84	223	Bajo
	Cosamaloapan	117,725	0.82	417	Bajo
	Acayucan	83,817	0.79	759	Medio
	Agua Dulce	46,010	0.83	273	Bajo
Oaxaca	Juchitán	95,058	0.80	566	Medio
	Salina Cruz	82,371	0.86	129	Muy bajo
	Tehuantepec	61,872	0.81	482	Medio
	Matías Romero	38,019	0.79	729	Medio
	Ixtepec	26,450	0.85	170	Bajo

Fuente: Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal-INAFED (2010).

Fuente: <https://www.researchgate.net/publication/327139516> El corredor del Istmo de Tehuantepec de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo pp136

El Plan Puebla Panamá

El Plan Puebla Panamá (PPP) fue el mega proyecto del gobierno de Vicente Fox en 2001, en realidad representa la suma de dicho tanto en el Plan Alfa-Omega como en el Megaproyecto del Istmo, fue novedoso porque fue el primer proyecto que integraba a Mesoamérica, unía nueve estados del sursureste del país (Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Oaxaca y Chiapas) con seis naciones de Centroamérica (Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá).

El Plan Puebla-Panamá tenía una nueva visión, quería lograr el desarrollo a través de la inversión en infraestructura, medio ambiente, ordenamiento territorial, población, educación, salud, vivienda e incluía novedosamente el fortalecimiento de las tradiciones culturales y el respeto a los derechos humanos, el crecimiento de empleos, el favorecimiento de la incubación de micro, medianas y pequeñas empresas (MIPYMES) con financiamiento del Banco In-

teramericano de Desarrollo (BID), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el BM.

El Plan Puebla-Panamá contenía como estrategia sacar de la pobreza a las zonas marginadas del sursureste del país, a través del ordenamiento territorial para resolver la dispersión poblacional, la carencia de servicios, la deforestación, la contaminación y degradación de los ecosistemas. Para la región del Istmo se contempló el corredor transistmico, que incluía proyectos para el ferrocarril del sureste, la modernización de los puertos no sólo de Salina Cruz y Coatzacoalcos, sino que consideraba a puertos hasta ahora no tomados en cuenta: Dos Bocas y Puerto Madero.



Cuadro 2
Objetivos y estrategias del Plan Puebla-Panamá

OBJETIVO	ESTRATEGIA*
1. Elevar el nivel de desarrollo humano y social de la población.	
2. Incrementar la participación de la sociedad civil en el desarrollo.	
3. Lograr un cambio estructural en la dinámica económica de la región que permite un crecimiento sostenido.	<ul style="list-style-type: none"> • Propiciar y estimular el desarrollo integrado de la infraestructura básica de la región. • Estimular el crecimiento de la productividad y competitividad de la región. • Crear condiciones que permitan incrementar la captación de inversiones en la región. • Mejorar la capacidad tecnológica de la región.
4. Aprovechar cabalmente las vocaciones y ventajas comparativas que ofrece la región.	
5. Promover inversiones productivas que amplíen la oferta de empleo bien remunerado en la región.	<ul style="list-style-type: none"> • Promover proyectos de inversión estratégica pública y privada. • Establecer un marco moderno de políticas públicas de promoción y apoyo a las inversiones en las zonas marginadas de la región.
6. Conseguir un manejo sustentable de los recursos naturales y el ambiente.	
7. Promover la concertación de planes y estrategias conjuntas de desarrollo entre la región Sur-Sureste de México y los países de Centroamérica.	
8. Modernizar y fortalecer la capacidad de las instituciones de la región.	

* Sólo se enlistan las estrategias de los objetivos vinculados a la temática del presente trabajo.
Fuente: Camarena y Valdez (2002)

El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec

El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec fue el proyecto que se expone en 2007, presentado por el presidente Felipe Calderón, re-pensando la idea de un corredor multimodal que complementara al Plan Puebla-Panamá. Nuevamente se habla de modernizar las carreteras, el ferrocarril y los dos puertos, además de la licitación de dos terminales de contenedores en Salina Cruz y Coatzacoalcos, y la modernización del ferrocarril para eficientizar el manejo y los tiempos de traslado de un puerto al otro. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes en 2010 diseña el proyecto Plan Maestro de Desarrollo de Corredores Multimodales de México que consideraba al corredor



del Istmo como prioritario; pero sin fortalecer las economías a escala, ni acuerdos internacionales para movilizar los contenedores por el corredor. El ferrocarril estaba en decadencia, pero la viabilidad estaba presente, ya que haría posible contar con un puente de comunicación para mover los contenedores de un puerto a otro y hacerse de un recinto fiscal que permitiera atraer la carga de la ruta Asia-Costa este de Estados Unidos.

Plan Istmo Puerta de América

Nuevamente en 2013 vuelve a presentarse el mismo proyecto pero ahora con el nombre de Plan Istmo Puerta de América, que pretendía desarrollar un corredor logístico industrial y turístico entre Coatzacoalcos y Salina Cruz. El presidente Enrique Peña Nieto tuvo reuniones con el presidente de China y los dos países consideraban que era una área clave para ambos países, en especial porque México disponía de petróleo y China lo necesitaba para satisfacer a su economía en expansión. Pensaban que a través de este corredor logístico los dos países tendrían acceso a los energéticos, materias primas e industriales que podrían intercambiar.³

Se contempló una gran inversión en diez años, aportada por el sector público y privado, tanto nacional como extranjero.

Las Zonas Económicas Especiales

Con el gobierno de Enrique Peña Nieto, y por primera vez con el decreto de la Cámara de Diputados, se promulga la Ley Federal que permite la creación de Zonas Económicas Especiales (ZEE) con las que se buscaba cerrar las brechas regionales creando nuevos polos de desarrollo industrial para atraer la inversión nacional y extranjera, y que detonaran el empleo de calidad. Asimismo, desarrollaran cadenas de valor, impulsaran la demanda de servicios locales y se tradujeran en un mejor nivel de vida de su población. Dentro de estas ZEE se encontraba el Corredor del Istmo de Tehuantepec, que incluiría los polos de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, con la finalidad de lograr que la ZEE del Istmo pudiera tener las mismas posibilidades de desarrollo que otras regiones del país.

La ZEE parecía ser un parteaguas para la región, no sólo incluía las obras de infraestructura sino que se hablaba del crecimiento industrial, turístico, tecnológico, agroindustrial y agropecuario. Sin embargo, se quedó como todos los demás proyectos a los que se hicieron alusión en estas páginas: en buenos deseos. La falta de comunicación y acuerdo en la región con sus líderes y actores sociales son aspectos claves. En el caso de las ZEE, el apoyo era absoluto desde el Poder Ejecutivo y Legislativo, pero los gobernadores y presidentes municipales no supieron cómo hacer suyo el proyecto de las ZEE ni ninguno de los anteriores.

Referencias

- 1 ASOCIACIÓN Mexicana de Archivos y Bibliotecas Privados, A.C. La ruta comercial del mundo: la vía interoceánica de Tehuantepec durante el Porfiriato. México [en línea] [consulta: 23 de Marzo de 2020]. Disponible en: <https://www.amabpac.org.mx/wp/la-ruta-comercial-del-mundo-la-via-interoceanica-de-tehuantepec-durante-el-porfiriato/>
- 2 HÉRNANDEZ NAVARRO, L. Corredor transístmico. La Jornada [en línea]. México, 31 de julio de 2018. [consulta: 25 de Marzo de 2020]. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2018/07/31/opinion/017a1pol>
- 3 GAZCÓN, F. México busca que China invierta en el plan Istmo Puerta de América. *Ex-célsior* [en línea] México, 3 de junio 2013. [consulta: 27 de Marzo de 2020] Disponible en: <https://www.dineroenimagen.com/2013-06-03/21079>