

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO
UNIDAD ACADÉMICA PROFESIONAL CUAUTITLÁN IZCALLI**



**“CORREDOR TRANSÍSTMICO DE TEHUANTEPEC COMO
ALTERNATIVA AL CANAL DE PANAMÁ”.**

TESINA

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

PRESENTA:

AMAURI VIEIRA OROZCO

ASESOR:

LIC. EN R. I. MARY CRUZ GÓMEZ CORTES

CUAUTITLÁN IZCALLI, ESTADO DE MÉXICO. DICIEMBRE DE 2018

RESUMEN.

Desde la época de la Conquista en el siglo XVI, el Istmo de Tehuantepec pasó a ser una zona de interés para los españoles debido a su posición geográfica y su estrechez, sin embargo, se dieron por mejores opciones Panamá y Nicaragua, más adelante en el siglo XIX Estados Unidos de Norteamérica puso su atención en la región del Istmo, ambicionando lo mismo que los españoles y que después de la guerra contra México quiso aprovechar como moneda de cambio para que existiese la paz, en contraste ese convenio que detallaba el libre tránsito americano nunca tuvo ratificación en su senado y por ende falta de validez, años más tarde aparecieron personajes que reclamaban tener la posesión de la región como José Garay un ex funcionario mexicano que tenía la concesión para poder construir el tan anhelado paso interoceánico, sin embargo por el poco presupuesto mexicano para desarrollarlo decide ofrecerlo a compañías americanas, que se darían a conocer en 1907 cuando Porfirio Díaz desarrolla las vías ferrocarrileras e inaugura el paso por el Istmo de Tehuantepec. Ya en el siglo XXI México ha decidió retomar un proyecto que ha tenido distintos nombres, necesaria es la infraestructura ya que representa progreso y desarrollo no sin antes conocer la región Istmeña y sus características, sociales, culturales y económicas, así como lo que la implementación de las Zonas Económicas Especiales representa para su evolución. Mediante la investigación de datos y características se contrastará porque el Istmo de Tehuantepec a través del proyecto que se desarrolla es una alternativa al Canal de Panamá no dejando de lado lo que se pretende realizar a futuro por la nueva administración.

ABSTRACT.

From the time of the Conquest in the 16th century, the Isthmus of Tehuantepec became an area of interest for the Spaniards. XIX United States of North America put its attention in the region of the isthmus, it was redirected at the same time as the Spaniards and after the war in Mexico. never had to do with his state and the lack of validity, years later appeared the characters who claimed to have possession of the region as José Garay a former Mexican official who had the concession to build the interoceanic passage annex, however for the little Mexican budget to develop it decide to offer it to American companies, which would be announced in 1907 when Porfirio Díaz has developed the railroad tracks and inaugurates the passage through the Isthmus of Tehuantepec. Already in the 21st century, Mexico has resolved to resume a project that has had different names, has used infrastructure, has represented progress and has developed before knowing the region. Istmeña and its characteristics, social, cultural and economic, as well as what the implementation. The Special Economic Zones Represent for Their Evolution. Through the investigation of data and characteristics, it is contrasted because the Isthmus of Tehuantepec through the project becomes an alternative to the Panama Canal.

ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I. MARCO HISTÓRICO CONCEPTUAL EN LA EXPLORACIÓN DE UN PASO INTEROCEÁNICO.	8
1.1 Nueva Geografía Económica	8
1.1.1 Territorio y Población.....	10
1.1.2 Ventajas Geográficas.....	15
1.1.3 Desarrollo 3D (Distancia, Densidad, División).....	16
1.2 Pretensión de unir dos océanos.	17
1.2.1 Precedentes de la época colonial.....	17
1.2.2 Precedentes en la época independiente.	20
1.2.2.1 Irrupción Norteamericana.....	20
1.2.2.2 Contenido del Tratado Guadalupe-Hidalgo.	21
1.2.2.3 José Garay, ¿dueño del paso transístmico de Tehuantepec?	22
1.2.2.4 El Istmo de Tehuantepec en Tiempos de Porfirio Díaz.....	23
CAPÍTULO II. ZONA ECONÓMICA ESPECIAL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC COMO MOTOR DE DESARROLLO EN LA REGIÓN.	25
2.1 Programas integrales del proyecto de Tehuantepec instaurados en la Región 2001-2018.	25
2.1.1 Plan Puebla-Panamá.....	25
2.1.2 El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec.	28
2.1.3 Proyecto Tren Maya.	30
2.1.4 El Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.....	32
2.2 Las Zonas Económicas Especiales.	35
2.3 Características socioeconómicas y demográficas de la región del Istmo de Tehuantepec.	40
2.3.1 Infraestructura, aglomeración y conectividad en el Istmo de Tehuantepec.....	44
2.3.2 Riquezas Culturales del Istmo de Tehuantepec.	45
2.4 Ventajas Geográficas del Istmo de Tehuantepec.	48
2.5 Proyecto actual en el Istmo de Tehuantepec.	50
2.5.1 Conflicto socioterritorial ante proyecto transístmico de Tehuantepec.	54

CAPÍTULO III. EL CORREDOR TRANSÍSTMICO DE TEHUANTEPEC UNA OPCIÓN PROSPECTIVA REAL FRENTE AL CANAL DE PANAMÁ.....	56
3.1 El Canal de Panamá	56
3.2 Comparativas de los puertos del proyecto transístmico de Tehuantepec.....	66
3.2.1 Puerto de Coatzacoalcos	66
3.2.2 Puerto de Salina Cruz.....	68
3.3 Relación cualitativa del proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá	69
3.4 Continuidad del proyecto transístmico de Tehuantepec.....	75
CONCLUSIONES.....	82
RECOMENDACIONES.....	84
REFERENCIAS.....	86
ANEXOS	93

INTRODUCCIÓN.

La conectividad en el Istmo de Tehuantepec, representa una oportunidad para ser la zona de mayor crecimiento económico y de infraestructura en el país. Desde el siglo XVI, los conquistadores españoles estaban interesados en este lugar como un sitio estratégico para poder desplazar gente, pero principalmente recursos materiales y naturales a las tierras natales, así como, poder optimizar su tiempo a través de la conexión de los Océanos Pacífico y Atlántico.

De ahí que la importancia del problema en este trabajo de investigación sea la siguiente: México en materia de proyectos industriales ha pasado a la historia desde la construcción de las refinerías y las vías de ferrocarriles ya que no ha tenido la capacidad de establecer una sólida infraestructura que logre potenciar desarrollo en la región, aunado al escaso valor que se le ha dado a la zona que ha sido de interés internacional debido a su gran posición geográfica y estratégica, desde la perspectiva comercial y que se retoma ahora por los acercamientos que la inversión gubernamental y la inversión privada han sostenido para lograr un complejo industrial de enorme magnitud como en otros países latinoamericanos.

Conforme a la última planificación oficial que corresponde a la puntual localización de las zonas económicas especiales, el Istmo puede ser.

Un área geográfica del territorio nacional, determinada en forma unitaria o por secciones, en la cual se podrán realizar, de manera enunciativa y no limitativa, actividades de manufactura, agroindustria, procesamiento, transformación y almacenamiento de materias primas e insumos; innovación y desarrollo científico y tecnológico; la prestación de servicios de soporte a dichas actividades como servicios logísticos, financieros, informáticos, profesionales y técnicos, así como, la introducción de mercancías para tales efectos. (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2016, p. 3)

Lo más importante sería en primera instancia, la apertura a nuevas generaciones a este proyecto ya que mientras la región se especializa, las oportunidades de empleo serían benéficas para gente externa, es decir, jóvenes que estudian carreras económicas administrativas y sociales.

La problemática inicia, al no contar con trenes mexicanos para que se utilice la vía, además de un acuerdo en el que se otorgó concesión a empresas norteamericanas como símbolo de paz después de la invasión estadounidense en México y por el que el gobierno de entonces estuvo de acuerdo “porque en el corredor del Istmo, todos los concesionarios pueden pedir derecho de paso y se les dará” (Juárez, 2014).

Probablemente el proyecto resulta ser costoso, por lo que hasta en recientes días no se ha visto un presupuesto en números reales de la obra, la experiencia que dejó competir contra el canal de Panamá en el pasado no dejó mucho margen para crecer y al inicio de las funciones del canal de Panamá la compañía Pearson y Son, la única empresa que realizaba funciones en el ferrocarril de Tehuantepec decidió abandonar su tránsito en México y con ello dejar su ruta e inconclusa la vía.

En sus primeros años de operación la carga interoceánica pasó de 350 mil 233 toneladas en 1908 a 850 mil 827 en 1913, hacia 1914 la carga se redujo a 255 mil toneladas y en su último año de operación, en 1922, a solo 45 toneladas. (Vera, 1924)

Diversas circunstancias han pasado en México para que no se concrete este corredor, situaciones políticas, económicas y sociales han relegado una oportunidad histórica para evolucionar en materia de conectividad y a su vez arrastrar factores de bienestar social.

Hace 100 años, en 1914, varios hechos eliminaron el corto éxito de una ruta ferroviaria que se había convertido en una obsesión para la administración mexicana durante el siglo XIX, entre ellos la apertura del canal de Panamá, la revolución mexicana y el inicio de la primera guerra mundial. (Juárez, 2014)

Es por ello que es posible poder rehabilitar una ruta interoceánica y poder contestar a la siguiente interrogativa.

¿Cómo la activación del proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec, puede ser una alternativa en cuestión de variables económicas, delimitada como zona económica especial y de infraestructura sobre el canal de Panamá?

México en cuestión de conectividad desde el siglo XVI fue sondeado por el rey de España para ser un paso interoceánico a través del Istmo de Tehuantepec.

En septiembre de 1513 Carlos V ordenó se iniciara la búsqueda para conectar ambos océanos, dividió las exploraciones en tres destinando a Vasco Núñez de Balboa al Darién, Pedro Arias de Ávila a Nicaragua y a Hernán Cortés al Istmo de Tehuantepec. (Valadés, 2006, p.1)

Debido al interés que surgió a partir de la nueva administración federal en replantear los proyectos que han quedado inconclusos para la mejora económica del país, existió interés en la consagración del proyecto a través de la implementación de las zonas económicas especiales. La falta de aplicación de la ley en la región así como la publicación de información no concreta respecto al proyecto del corredor en el Istmo de Tehuantepec ha prolongado la idea que surgió de nuestros conquistadores.

La administración encabezada por el presidente electo en julio 2018, Andrés Manuel López Obrador pretende renovar uno de los más ambiciosos proyectos para México que es la continuación del proyecto del Istmo de Tehuantepec, Pineda, (2000) comenta que:

La primera vez que se plantea la posibilidad de generar comunicación entre Tehuantepec y Coatzacoalcos con la finalidad de poder transportar mercancía diversa a España está escrito en la cuarta carta de relación de Hernán Cortes. Fue hasta la época de Porfirio Díaz donde se logró construir el ferrocarril del suroeste en 1903, quedando inconclusa la obra sin posibilidad de ser el medio que fungiera como medio de transportación de mercancía. (p.204)

Desde la perspectiva de los negocios internacionales, la implementación de un proyecto de tal magnitud y de acuerdo al perfil de egreso de la licenciatura, ofrece un análisis de pertinencia académica y de relevancia social, así como, certidumbre económica en la invitación a la inversión extranjera directa (IED) a trabajar junto con la inversión pública, se podría garantizar la culminación del mismo pronosticando estrategias de acuerdo a los acontecimientos internacionales para aprovechar las oportunidades de estos cambios, desde otro punto de vista, también es importante comenzar a competir por ser de las mejores aduanas en el mundo, teniendo en la línea fronteriza a Estados Unidos, se podría convertir en su mejor aliado en materia de comercio al involucrar al mercado asiático y poder transitar todo tipo de mercancías o materias primas a través del corredor transístmico de Tehuantepec, aplicando también procedimientos internacionales de intercambio comercial.

En cuanto a generación de conocimiento se analiza él porque es viable invertir en México a través de un proyecto de magnitud que genere certeza internacional, a través del apoyo de países que hallan basado su economía en la generación de zona económica especial y además puedan generar multiculturalidad de negocio por compartir experiencias, tratados o contratos internacionales, así como, estrategias e iniciativas de evolución económica.

Para Pineda (2000) “La posibilidad de una comunicación interoceánica a través de Tehuantepec es un proyecto que resurge de manera recurrente a lo largo de la historia de México” (p.204).

Para el ahora presidente electo, Andrés Manuel López Obrador en su visita al canal de Panamá el 19 de agosto de 2016 mencionó “Nosotros tenemos la capacidad de desarrollo en Tehuantepec, organizando los cuerpos que tenemos en Coatzacoalcos y construyendo un ferrocarril para carga de contenedores, de Salina Cruz a Coatzacoalcos y en ese corredor instalar fábricas ensambladoras para así generar muchos empleos” (Manuel, 2016, min. 2-3).

En México, existe un enorme privilegio geográfico, gente trabajadora, creativa y con mucho interés en que su situación económica, política y social de su contexto cambie.

Se pueden aprovechar los tratados comerciales internacionales vigentes para que compañías extranjeras incursionen en Tehuantepec. Escobar (2010) explica que “El territorio de México está comprendido por una superficie de 1, 964,375 kilómetros cuadrados, monumentos, ríos, mares, montañas, selvas, por sus características físicas, México es un país diverso” (p.56). Gracias a esas riquezas naturales en particular la zona de Tehuantepec hacia la zona de Coatzacoalcos en Veracruz ha sido considerada desde tiempos remotos como un punto clave para la sustitución al canal de Panamá.

La unión de los dos puertos conectaría el Golfo de México con el Océano Pacífico, a través de la innovación en materia de comercio exterior, a lo largo de sus 302 kilómetros hacen sea viable para la región además más estrecha del país. (Ferrolstmo, 2010, min.1)

“Hacer el proyecto del Istmo a Coatzacoalcos implicaría menos costo al pasar a la costa este de Estados Unidos y no tener que bajar hasta el canal de Panamá resulta una ventaja comercial” (El Financiero Bloomberg, 2018). Debido a que resulta más económico instaurar una vía de comunicación por la zona más estrecha de México que esperar a desembocar en Panamá y perder en situación de tiempos, insumos y transporte.

La implementación de un proyecto de estas características generaría economía de arrastre, capaz de especializar a la población de la región así como generar un área de diversificación donde se combinen los tres sectores de producción.

Con este contexto se busca conseguir como **objetivo general**: Establecer las variables económicas con las que cuenta el Istmo de Tehuantepec para determinar si la activación del proyecto del corredor transístmico representa una alternativa sobre el canal de Panamá.

Mientras que los **objetivos específicos** son:

Determinar los acontecimientos remotos para entender la situación histórica del corredor transístmico de Tehuantepec.

Integrar las características regionales, los beneficios y requisitos que han determinado que en la zona del Istmo se establezca un corredor transístmico.

Deducir si la puesta en marcha del proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec es una alternativa real sobre el canal de Panamá para ganar usuarios.

Para ello se ha elegido un **tipo de investigación** documental. Según García (2017) “La investigación documental es un método basado en la revisión de textos, artículos, bibliografías, videos, películas entre otros ya existentes sobre un tema y que pueden ser utilizadas para dar inicio o traer a flote un tema ya tratado” (p.1).

Por un amplio acervo existente, abundante y variado del proyecto del Istmo, desde los antecedentes hasta el estado actual ya que ha sido objeto de estudio en distintas épocas en la historia de México se puede dar a conocer las diversas etapas a las que ha sido sometido, comprender porque no se ha concretado, así como entender diferentes planteamientos y posiciones en la región, y desde otra perspectiva se puede dar inicio a los primeros planteamientos reales para lograr definir si la posición del Istmo es benéfica para esa región y por ende ser participe en el desarrollo del proyecto, encontrando resultados concretos al final.

Dado el tipo de estudio que se realiza en este trabajo, **los métodos y técnicas de investigación** empleadas son importantes tal como el método histórico que está vinculado en conocer la evolución y desarrollo, en este caso, el corredor transístmico de Tehuantepec que ha pasado por distintas etapas, otro método empleado es el de la medición ya que se determinará a partir de resultados concretos cuales son las medidas a conveniencia en la región, también se buscará explicar la situación actual del proyecto del Istmo de Tehuantepec en el contexto de lo que podría llegar a ser, mediante lo que ya se conoce, con lo cual se plantearan un método de investigación comparativa que consiste según Garza (2017) “En la generalización empírica y la verificación de hipótesis” (p.228). Desde las variables de tiempos, distancia, población involucrada y complejo industrial con lo que se podrán conocer las ventajas de que se lleve a cabo el proyecto del Istmo, sobresaliendo que podría llegar a ser una alternativa sobre el canal de Panamá,

Las ventajas que ofrece el método comparativo se cuentan al comprender cosas desconocidas a partir de las conocidas, la posibilidad de explicarlas e interpretarlas, perfilar nuevos conocimientos, destacar lo peculiar de fenómenos conocidos, sistematizar la información distinguiendo las diferencias con fenómenos o casos similares. (Garza 2017, pág. 229)

La técnica de investigación a emplear será documental y cualitativa ya que existen diversos datos que se pueden analizar e interpretar en la recolección de fuentes en las visitas a bibliotecas, instituciones educativas, consulta diferentes tipos de documentos, libros sobre los antecedentes del Istmo de Tehuantepec de los cuales se derivan las distintas visiones que ha tenido a lo largo de la historia, libros de la diversidad cultural, natural y geográfica del estado de Oaxaca y Veracruz, libros de historia de México encausadas en el proyecto del Istmo. Para Gestipolis (2008) “La técnica documental permite la recopilación de información para enunciar las teorías que sustentan el estudio de los fenómenos y procesos. Incluye el uso de instrumentos definidos según la fuente documental a que hacen referencia” (párr.76).

Informes al respecto de las planeaciones en materia de infraestructura, inversión y planes a realizar en la zona del Istmo.

Periódicos con información progresiva a lo largo de las declaraciones de los distintos actores que participan en el proyecto.

Artículos de reconocidos periodistas en la polémica del desarrollo del proyecto.

Conferencias y foros de distintas posiciones al respecto del proyecto.

Recursos de internet con los cuales los gobiernos y las instituciones explican los avances y los detenimientos que han suscitado al proyecto.

Revistas de criterios industriales por la magnitud del proyecto.

Declaraciones en video de expertos en comercio, logística, industria, historia y política con respecto al proyecto.

CAPÍTULO I. MARCO HISTÓRICO CONCEPTUAL EN LA EXPLORACIÓN DE UN PASO INTEROCEÁNICO.

Antes de comenzar con el contexto histórico del proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec es importante destacar conceptos para adquirir un análisis más objetivo al momento de leer este trabajo.

1.1 Nueva Geografía Económica

A diferencia de la geografía económica que estudia los espacios a través de los cuales se genera actividad económica, la nueva geografía económica involucra esos espacios de generación económica desde la perspectiva territorial del comportamiento de aglomeración donde ese contexto de concentración genera actividad económica favorable para la región. Según Cuadrado-Roura (2014) Fujita, Krugman y Venables definen.

La cuestión que define la Geografía Económica es la necesidad de explicar las concentraciones de la población y de la actividad económica, a saber, la distinción entre los cinturones industriales y los cinturones agrícolas, la existencia de las ciudades y el papel de los núcleos industriales [...] En un sentido amplio, todas estas concentraciones nacen, se desarrollan y/o sobreviven debido a alguna forma de economías de aglomeración, donde la misma concentración espacial crea el ambiente económico favorable para el sostenimiento de concentraciones adicionales o continuadas. (p.12)

Paul Krugman hizo los primeros planteamientos sobre la nueva geografía económica donde trata de explicar las concentraciones económicas en los espacios geográficos, asumiendo la existencia de la competencia imperfecta, economías de escala crecientes, movilidad de las empresas e inmovilidad del trabajo. “Representan el nuevo marco teórico para el estudio de los mecanismos de aglomeración de las actividades económicas y el impacto de las disparidades geográficas sobre las disparidades económicas” (Arto, 2001).

La nueva geografía económica puede ejemplificarse de la siguiente manera.

Comprende dos sectores: un sector tradicional perfectamente competitivo que fabrica un bien homogéneo transportable sin costo alguno, y un sector industrial con rendimientos crecientes que produce bienes finales diferenciados, transportables, esta vez, con costo.

El reparto espacial de la actividad económica responde al equilibrio resultante de la acción de dos fuerzas contrapuestas [...] La fuerza centrípeta, denominada de demanda o de tamaño de mercado, es la responsable de la aglomeración geográfica. Esta fuerza es tanto mayor cuanto, a igualdad de condiciones, mayor sea el grado de economías de escala y el gasto en bienes industriales. Se caracteriza por el hecho de que el salario real tiende a ser más elevado allí donde el tamaño de la economía es mayor, y ello atrae a los trabajadores de las regiones circundantes. Estas condiciones, con cierto grado de simplificación, caracterizan las economías desarrolladas [...] La fuerza centrífuga, responsable de la dispersión de las actividades económicas, proviene de los efectos de la competencia entre empresas y por la demanda de bienes industriales del sector agrícola.

La mano de obra resulta más barata en la región más pequeña, lo que puede ser un elemento atractivo para las empresas sometidas a una fuerte competencia en la región con elevada densidad empresarial [...] En situación de equilibrio centro-periferia, esto es, cuando la totalidad del sector industrial se concentra en una sola región, el efecto de demanda o de tamaño del mercado domina. El equilibrio centro-periferia es estable. En situación de equilibrio simétrico, domina el efecto de la competencia entre empresas, pero este tipo de equilibrio resulta generalmente inestable [...] En cuanto las condiciones económicas favorecen a una región en particular, la fuerza centrípeta genera un efecto acumulativo de concentración del sector industrial en dicha región, a través de la movilidad de los trabajadores en respuesta a los diferenciales salariales.

Ello se produce, en particular, cuando los costos de transporte son reducidos y el grado de economías de escala y el gasto en bienes industriales resultan elevados [...] En tales condiciones, toda política de integración regional dirigida a

reducir los costos de transporte o, por extensión, los costos de interacción en los intercambios de bienes industriales, conduce a un esquema de tipo centro-periferia, favorecedor de la región más desarrollada. (Arto, 2001)

Desde el objetivo de la nueva geografía económica podemos deducir que esta ciencia naciente en los años noventa engloba no solamente el espacio geográfico como territorio físico y las leyes del comercio internacional si no que estudia, por qué la gente se sitúa en determinadas regiones, pero también el fenómeno de concentración económica que las hace migrar y, al mismo tiempo, cómo ese movimiento de migración hace que ese espacio geográfico evolucione de acuerdo a las necesidades de esa población, en materia de infraestructura, tecnología, estilo de vida y comportamiento.

1.1.1 Territorio y Población.

Para entender la relación entre territorio y población debemos entender primero el concepto básico de cada término.

Se entiende por territorio a una región delimitada en situación de espacio físico, sin embargo el concepto varía al darle sentido de pertenencia, ya que se adquieren conductas defensivas en el mayor de los casos, es decir, se adjudica ser dueño de dicho espacio. Según la Universidad de Barcelona (2018) en su sitio web concluye que Gifford en 1987 define territorio como

un patrón de conductas y actitudes sostenido por un individuo o grupo, basado en el control percibido, intencional o real de un espacio físico definible, objeto o idea y que puede conllevar la ocupación habitual, la defensa, la personalización y la señalización de éste. (p.137)

El territorio se puede definir en primario, secundario, público, interaccional y el corporal.

El territorio primario corresponde a los espacios de pertenencia permanentes, individuales y exclusivos, donde el propietario refleja en sentido necesario mediante símbolos lo que es de su propiedad. Según la Universidad de Barcelona (2018) para Veitch y Arkkelin:

Ejemplos de territorios primarios son la propia casa, el dormitorio, la oficina o el despacho. Son una extensión del self, de la auto identidad y la autoestima. Sus ocupantes suelen establecer marcas claras de los límites del territorio (placas con el nombre, vallas, etc.) y lo personalizan decorando y poniendo objetos que expresen la identidad, las actitudes y los valores propios

El territorio secundario es menos permanente y exclusivo que el primario con la diferencia que se puede tener sentido de pertenencia al establecerse en algún lugar aunque no necesariamente de nuestra propiedad, con gente que conozcamos, definiendo que es su espacio y con opción de defensa ante gente externa. “Ejemplo de ello es alguna fiesta en una calle de Barcelona en ese momento, la ocupación y el control del espacio es total por parte de los vecinos y, por lo tanto, pueden considerar perfectamente que ese es "su" espacio” (Universidad de Barcelona, 2018).

El territorio público se define como la propiedad limitada de usar un espacio común, no existe exclusividad aunque sí categorías y la mayoría de estos espacios se utilizan por un tiempo delimitado, existen reglas para poder usar estos espacios “ejemplo de ello es usar las butacas en el centro de Barcelona esta ocupación es totalmente esporádica y sujeta a unas normas sociales de regulación territorial muy débiles puesto que no hay una intención de ocupación y control permanente” (Universidad de Barcelona, 2018).

Territorio interaccional es aquel que no es de nuestra propiedad y se establece por un determinado tiempo “ejemplo de ello es cuando un equipo de fútbol visita el estadio del equipo local” (Universidad de Barcelona, 2018).

El territorio corporal se define como las personalizaciones o permisos que se otorgan a agentes externos para que obtengan el control por un tiempo determinado de nuestro cuerpo “ejemplo de ello es cuando se otorga el permiso de hacer un tatuaje en el cuerpo bien la necesidad de realizarse una cirugía” (Universidad de Barcelona, 2018).

El Territorio como Estado se define como el espacio físico o terrenal aunque no necesariamente es solo el suelo, sino también sus recursos, para (Casaseca, 2007)

Territorio comprende el espacio aéreo, las aguas colindantes y el subsuelo.

Subsuelo: Hasta donde es susceptible de aprovechamiento económico.

Aguas Colindantes: Hasta doce millas excepto los casos donde haya menor distancia con un Estado, por ejemplo un estrecho.

Espacio aéreo: Hasta las capas inferiores de la atmósfera. (p.1)

En el caso del Territorio mexicano el Diario Oficial de la Federación (2016) nos dice.

La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada [...] Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; la de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzadas por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno, pero cuando lo exija el interés

público o se afecten otros aprovechamientos, el Ejecutivo Federal podrá reglamentar su extracción y utilización y aún establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional. Cualesquiera otras aguas no incluidas en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren sus depósitos, pero si se localizan en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que dicten las entidades federativas.

Para esta tesina el concepto de territorio debe ser exclusivamente el espacio geográfico físico como tal que abarca los recursos naturales y las propiedades privadas y públicas del Estado de Veracruz y Oaxaca.

Región.

El término de región ha sido interpretado de distintas maneras, desde análisis de un sector, una franja consecuente de la globalización o bien un plan de desarrollo aplicado a cierta área, si bien el concepto de territorio se define como el espacio físico no se debe confundir con región.

Región es la categoría o especialización que permite estudiar e intervenir en esa zona mientras que territorio es solamente el espacio físico propio delimitado por cierta dimensión.

Según Ramírez citado en (Artunduaga, 2007)

La región se puede entender como una construcción que se hace en torno a la comprensión o identificación de un patrón o parámetro de conducta de una variable de interés que se torna homogénea para el conjunto de elementos que la definen. (p.235)

Dependiendo el contexto al que se planteé el término de región puede definirse al

Identificar las dependencias o las condiciones de enlace entre diferentes elementos que permiten verificar una determinada conducta; por ejemplo, desde

el punto de vista económico, con base en la acumulación de capital o la competitividad, o desde la perspectiva social: la transferencia tecnológica o el dominio de los medios de producción. (Artunduaga, 2007, p.235)

Otro concepto es el de regionalización que puede entenderse como la forma en que se organiza cierto territorio pero en base a su gobierno quién determina como se aprovecha ese suelo.

Población.

La población se define como el número de integrantes que conforman un grupo, una organización o un territorio lo caracteriza que algunos establecen sus propias reglas y normas, así como sus dirigentes o mandos, tiene también la característica que dentro de esa población existen sub grupos o sub sectores a los que se les cataloga dependiendo su posición económica o preferencias.

La población se usa también para ejemplificar situaciones de ámbito cuantitativo, es decir se vislumbra como un universo determinado del cual se toman respectivas muestras “ejemplo de ello podría ser la muestra de la población económicamente activa e inactiva en México” (Novillo, 2016).

Relación territorio y población.

Se sitúa cuando los grupos humanos se establecen en ciertas regiones y comienzan a resaltar variables de crecimiento poblacional, migración, mortalidad, etc.

Para Ruíz (2014) “Las poblaciones mantienen preguntas de tamaño, número, calidad de vida, etc [...] sin embargo son importantes desde el punto de vista de crecimiento ya que resaltan causalidades a partir de la migración y con ello el incremento de la población”.

El desarrollo de la población y el territorio dependerán de la infraestructura, tecnología, gobierno y sociedad, sin embargo no es del todo cierto ya que sin el aprovechamiento que ese espacio otorga y la buena instrucción para explotar los recursos no se dará el desarrollo óptimo planteado.

1.1.2 Ventajas Geográficas.

El Istmo es la parte más estrecha de la república mexicana y se diferencia en dos regiones. La porción norte corresponde al sur del estado de Veracruz, y aunque es más conocida como la región del Sotavento también hay quienes lo llaman Istmo veracruzano [...] Al sur se encuentra la porción que forma parte del estado de Oaxaca a la que se le conoce como Istmo de Tehuantepec (Véase Imagen 1. Región geográfica del Istmo) estas dos porciones ístmicas constituyen dos regiones diferenciadas en historia y cultura, así como los grupos étnicos de una y otra región (Reina, 2013, pág. 45).

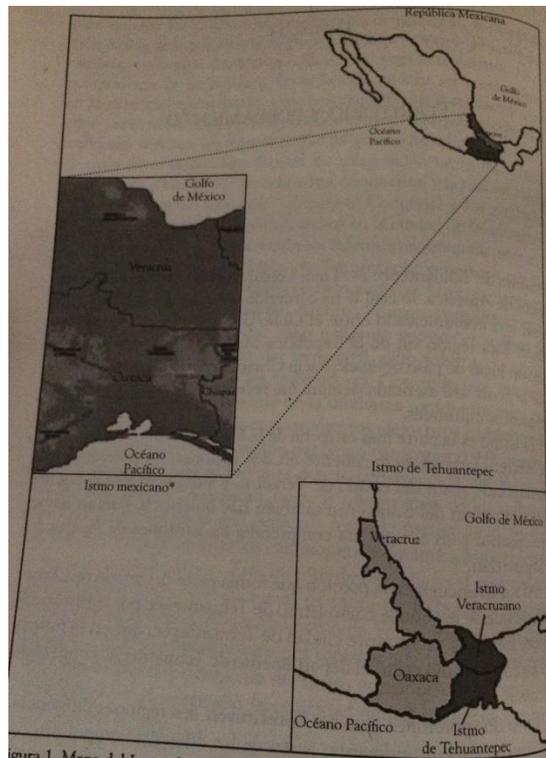


Imagen 1. Región geográfica del Istmo (Reina, 2013, p.45)

La región del Istmo de Tehuantepec tiene un clima cálido y seco durante la mayor parte del año, suelos fértiles medios, pero con cosechas la mayor parte del año, el Istmo está dividido por la Sierra Atravesada, que mide 650 m y divide a los distintos grupos étnicos que se asentaron de acuerdo a sus actividades.

1.1.3 Desarrollo 3D (Distancia, Densidad, División)

El desarrollo 3D es una combinación de factores que se involucran al momento de que las empresas eligen cierta región de un país para establecer su corporativo, las empresas se establecen mediante análisis de costos de mano de obra, así como su posición geográfica, población, calidad de vida, etc.

Cuando las empresas se establecen en la región las poblaciones tienden a incrementarse, atrayendo más corporaciones a esa región, lo que genera una migración es decir, la población foránea se traslada hasta el lugar de trabajo, lo que con el tiempo desarrolla una metrópoli o ciudad, demandando servicios que generan una inversión en infraestructura, transporte, tecnología e innovación, incrementando la calidad de vida de las personas por las economías de arrastre que genera, con ellas los aumentos al salario por tener una mano de obra más calificada que en otra región y con ello el desarrollo hacía donde ellos radican ya que se deben trasladar lo más eficientemente posible a sus lugares de labor.

El progreso económico según World development report (2009) requiere de tres transformaciones geográficas.

Mayores densidades. Ningún país ha logrado conseguir un alto nivel de ingreso en ausencia de la urbanización.

Distancias más cortas. El crecimiento no suele ocurrir si no hay cercanía a la densidad económica y demográfica.

Menos divisiones. El progreso difícilmente llega a los lugares aislados.

El resultado de desarrollo en 3D según World development report (2009)

Comprender las transformaciones geográficas necesarias para el progreso social y económico. Densidades más altas, distancias más cortas, menos divisiones.

Facilitar el funcionamiento de las fuerzas de mercado que promueven la concentración geográfica de la masa económica, y la convergencia de indicadores sociales. Aglomeración, migración y especialización

Calibrar las políticas económicas de acuerdo con las características geográficas del lugar, *Instituciones* que unifican; ayudar a los trabajadores e inversionistas a que ganen acceso a las oportunidades, *Infraestructura* que conecta; pero no hay que esperar que la producción económica se disperse geográficamente *Incentivos* focalizados; pero solamente donde son necesarios.

El resultado: crecimiento desequilibrado, pero desarrollo incluyente.

1.2 Pretensión de unir dos océanos.

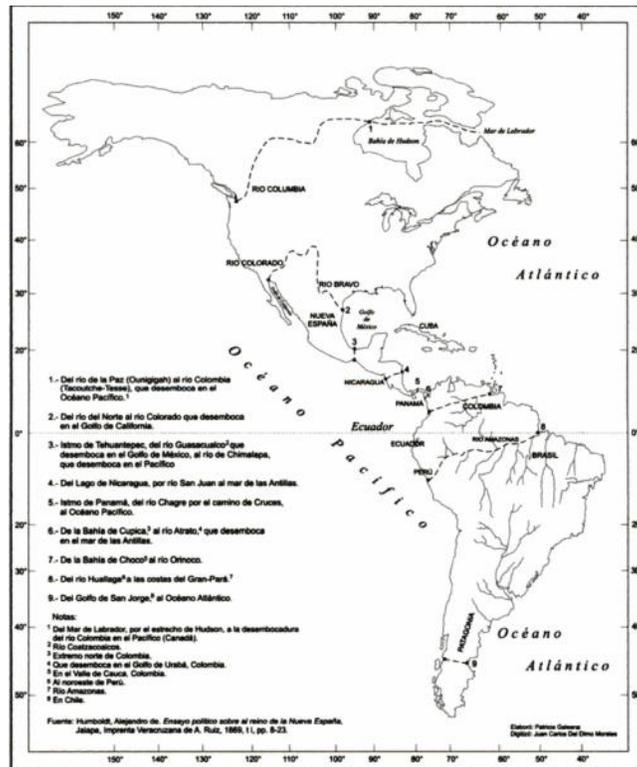
La necesidad de los conquistadores españoles por establecer una conexión rápida y sin riesgos de robos los llevo a buscar un paso que conectara al océano Pacífico con el Atlántico, sin embargo los americanos también visualizaron el gran negocio que podría ser, México y en especial el Istmo de Tehuantepec están en una zona geográfica privilegiada.

1.2.1 Precedentes de la época colonial.

“En septiembre de 1513 Carlos V ordenó que se iniciara la búsqueda de un paso que conectara el océano Atlántico con el Pacífico” (Galeana, 2006)(p.1). El interés en trasladar mercancía y materias primas a España así como evitar a toda costa el enfrentamiento entre la marina mercante y piratas dio comienzo a toda una expedición, los primeros países en los que se estaba interesado debieron tener la característica de ser estrechos resumiendo a tres locaciones; el Darién, Nicaragua y el Istmo de Tehuantepec. Hernán Cortés colonizador en la Nueva España realizó un estudio de la zona de Tehuantepec aunque la negativa resaltó al no encontrar alguna conexión fluvial entre los dos océanos.

El interés en el paso interoceánico siguió en el siglo XVII, Martín de la Bastide levantó un mapa cuyo trazo seguía el río de San Juan en Nicaragua [...] en el siglo XVIII el virrey de Bucareli comisionó a ingenieros para examinar

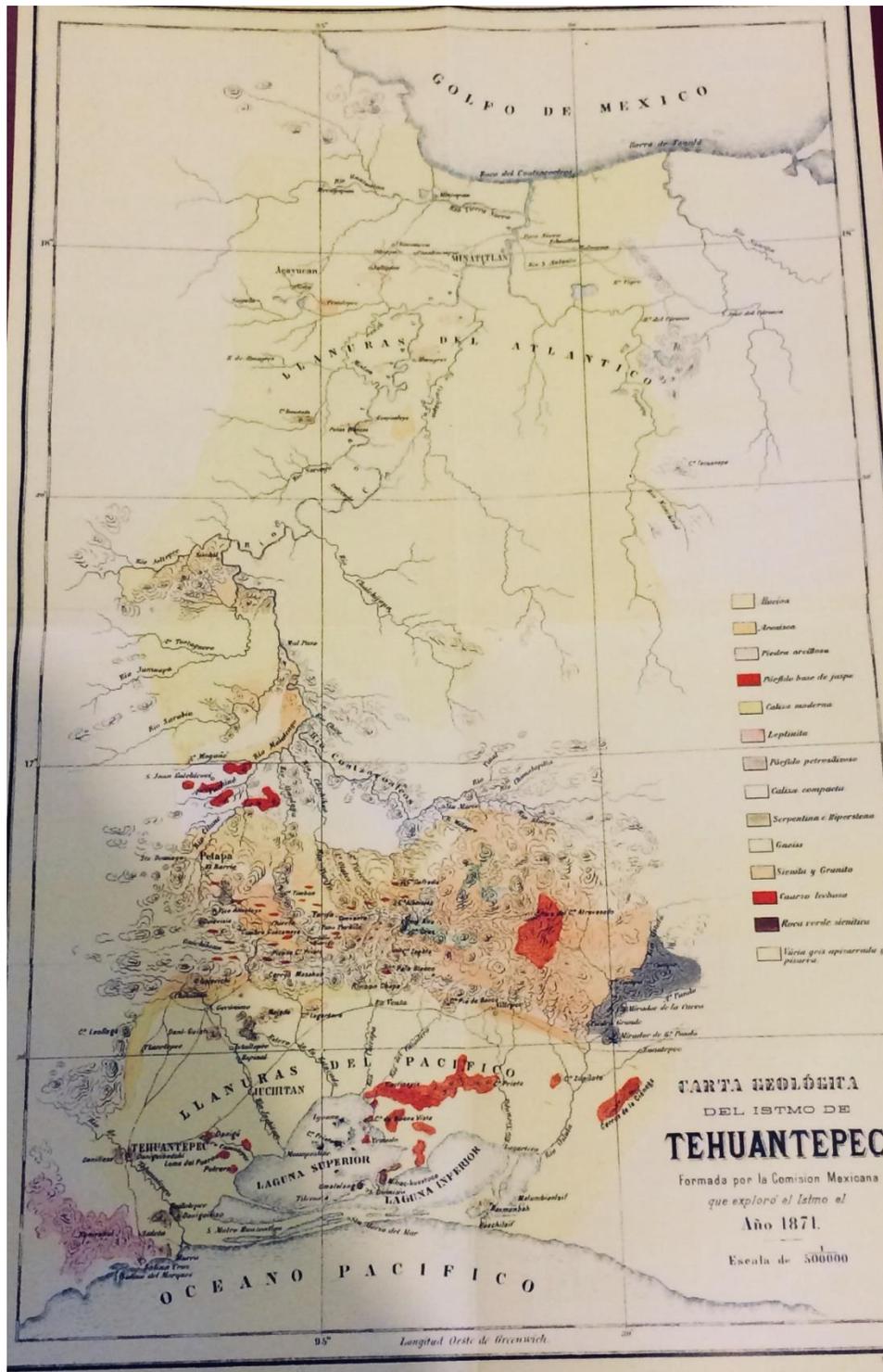
escrupulosamente el terreno entre Coatzacoalcos y Tehuantepec, sin tener éxito [...] En el siglo XIX según Alejandro de Humboldt citado en (Humboldt, 1973) estudió los obstáculos y facilidades para dicha comunicación (p.469). Desde los ríos de La Paz y de Tacoutche-Tessé; por el nacimiento del río Bravo y del río Colorado; por el Istmo de Tehuantepec; por el lago de Nicaragua; por el Istmo de Panamá; por la Bahía de Cupica; por el canal de Choco; por el río Guallaga y por el golfo de San Jorge. (véase el mapa 1) (Galeana, 2006, pp.2-3)



Mapa 1. Los posibles pasos interoceánicos de Alejandro Humboldt (Galeana, 2006, p.4).

Para los españoles el paso interoceánico por Tehuantepec muestra la posibilidad comercial del mundo, ya que establecía una fácil conexión con China y quién más que la nación española para inmortalizar los intereses comerciales del planeta, Humboldt a través de estudiar la zona compara costos y tiempos de transportación llegando a sus conclusiones. “Para atravesar un camino de 75 leguas tardo 3 meses y gasto 39 pesos mientras que si lo hago por el río de Coatzacoalcos tardo 10 días y gasto 16 pesos”

(Humboldt, 1973 p.469). Demostrando finalmente el enorme ahorro que significaría crear un paso. (Véase Mapa 2.)



Mapa 2. Uso de suelo Istmo Tehuantepec. (Arguello, 2003)

1.2.2 Precedentes en la época independiente.

El Istmo de Tehuantepec ha sido avizorado por los norteamericanos desde la guerra contra México, hoy en día es uno de los posibles revulsorios para llevar a cabo el proyecto, estuvieron muy cerca de ser dueños de la región pero las circunstancias no se los permitió.

1.2.2.1 Irrupción Norteamericana.

La causa por la que comenzó la invasión norteamericana a México se describe por la distante ubicación de sus pobladores, en el centro del país se realizaban relaciones políticas y de acciones económicas, mientras que en el norte su población en su mayoría anglosajona y de conducta distinta se mostraba separada del centro por montañas y desiertos.

Para Bárcena (1901) no solo la simpatía y antipatía de raza vino a unirse con el interés individual en los colonos, deseosos de aumentar y de realizar en muchos casos el valor de sus terrenos; sino vino también a unirse el interés nacional del pueblo vecino, que desistiendo de extenderse hacia su región occidental, hoy todavía relativamente poco poblada, ambicionaba correrse hacia el sur, aumentando sus costas sobre el golfo de México, y comenzando a poner en práctica el programa de expansión y usurpación ya trazado entonces por sus más hábiles políticos. (p.10)

En abril de 1836 Santa Anna es prisionero en Texas y se representa territorio perdido, Estados Unidos comenzó a dar armas a los habitantes de Texas y les reconoció su independencia admitiéndolos a su confederación y Estado ensanchando la frontera y cuidando de ella como lo hacen hasta el día de hoy, una vez absorbida Texas, Estados Unidos pudo sólo defender dicho territorio pero no resulto así, el plan siempre giraba en absorber el mayor territorio posible. En 1844 Estados Unidos nombra Estado soberano a Texas respaldándolo Inglaterra y Francia, en 1845 es oficialmente parte de su nación.

Estados Unidos para amortiguar la relación con México trata de indemnizar daños, a lo que México no acepta por sospecha de crear el conflicto, Estados Unidos envía

embajadores para apaciguar el conflicto pero la actitud de los representantes es de superioridad, con el pretexto de que México no aceptaba a los embajadores estadounidenses, organizan tropas e invaden México, en 1847 llegan a la capital y existe mucho derramamiento de sangre con lo que inician acuerdos con Santa Anna.

Según Fernández (1998) Las intenciones estadounidenses se conocen el 6 de mayo de 1847 a través de las instrucciones que recibía el comisionado de paz Nicholas Trist, con el objetivo de celebrar un tratado que contenía lo siguiente: La cesión de Nuevo México, baja y altas californias por quince millones de dólares, que se aumentarían a treinta si México cedía, además, el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec, sin embargo no se llega a un arreglo y el 13 de septiembre se apoderan de Chapultepec, Santa Anna renuncia a la presidencia y cae encarcelado. (pp.13-14)

1.2.2.2 Contenido del Tratado Guadalupe-Hidalgo.

Principalmente el tratado establece la paz y orden dentro de los primeros cuatro artículos, la insistencia de la desocupación de fuerza militar por parte de Estados Unidos en territorio mexicano y la recurrente evacuación de estas tropas al mes que su comandante recibiere el tratado así como un plazo tres meses máximo para evacuar.

Los límites territoriales se establecieron en el artículo quinto, ambas naciones llevaron topógrafos para determinar su frontera pero “Fue hasta 1851 que se llegó a un acuerdo de los límites de fronteras porque Estados Unidos pretendía hacer un ferrocarril más apegado al sur de su límite” (Fernández, 1998, p.24).

En cuanto a ciudadanía los mexicanos podrían regresar a territorio nacional y los que decidieran quedarse de lado estadounidense podrían seguir siendo mexicanos con opción adquirir nacionalidad americana siempre y cuando su nuevo congreso los aceptase, teniendo plazo de un año para ratificarlo, la mayoría de los mexicanos optaron por regresar exceptuando a una buena mayoría de California debido a que se encontró oro en aquel estado, pero los americanos lo reclamaron y tuvieron que comprobar sus propiedades siendo algunos habitantes cruelmente despojados e hipotecados por los costos de litigio.

Se prohibió la invasión americana sin embargo se violaba recurrentemente ya que la frontera estaba custodiada por un gran número de militares, finalmente el pago de indemnización se dio a México por quince millones de pesos en la ciudad.

1.2.2.3 José Garay, ¿dueño del paso transístmico de Tehuantepec?

Después de encontrar oro en California el gobierno de los Estados Unidos pensaba en tener una vía de comunicación rápida y segura. En Diciembre de 1846 se firmó en Nueva Granada el Tratado de Amistad y Comercio Mallarino-Bidlack que cedía a los estadounidenses el dominio del canal interoceánico que se pudiera construir en Panamá. A pesar de la mala experiencia que experimentaba México ante Estados Unidos por la revuelta que pretendían tener Antonio López de Santa Anna da la concesión a un empresario mexicano de nombre José Garay de construir y colonizar la región del Istmo de Tehuantepec.

Se estableció un decreto en el cual explicaba la construcción de un ferrocarril y una vía libre para todas las naciones que estuviesen en paz con México, obligaba a Garay a realizar el reconocimiento de la zona, comprar los terrenos necesarios a lo largo de la vía, otorgar a gobierno mexicano la cuarta parte de los derechos de tránsito, indemnizar a los ciudadanos afectados, así como cobrar tarifas de importación y exportación. (Hernández, 2000, p.9)

El gobierno mexicano concedió al empresario Garay derechos de tránsito, propiedad de terrenos, así como proteger labores de empresa, exentar de tarifas a quién conviniera y no recibir ninguna otra propuesta sin que se le consultase, “en una franja de 55.7 km a todo lo largo de la línea de comunicación” (Reina, 2013, p.166). Sin embargo el inicio de la construcción se aplazó por el conflicto con Estados Unidos, obligando a Garay a respaldarse con ciudadanos extranjeros sin embargo no tuvo éxito ya que no se contaba con recursos para llevar a cabo la obra. Garay hábilmente vende sus privilegios de colonización y de terreno “Garay cedió sus derechos decretados a la casa Manning y Mackintosh [...] pero no les otorga los derechos de construir el paso interoceánico la transacción se aprueba en escritura pública el 7 de enero de 1847 con condiciones de nacionalidad”(Hernández, 2000, p.10). Todo permanece tranquilo hasta que Manning y

Mackintosh piden al gobierno mexicano se les reconocieran sus derechos “En 1849 el Gobierno de José Joaquín de Herrera desconoce los derechos de la empresa inglesa, mandando a informar sobre la caducidad de la concesión a Garay” (Hernández, 2000, p.11). Louis Stanislaus Hargous transfiere la firma a su negocio familiar a viaje expreso de Garay a Nueva York acordando que la empresa Hargous sería la encargada de llevar a cabo la comunicación entre los dos mares.

Luis de la Rosa un diplomático mexicano, se percata de los peligros que estaban mezclados en los intereses de la obra en Tehuantepec, por un lado temía que la colonia que se formara en el Istmo y por experiencia en Texas se proclamara independiente y por el otro que la firma propiciara injerencia en asuntos nacionales, Según Arguello (2003) “De la Rosa alarmaba diciendo que ciento y tantos operarios norteamericanos formarían un camino por Tehuantepec” (p.30). Era así evidente que el estallido de un nuevo conflicto podría suscitarse de nuevo, con esta posible colonización extranjera, sin embargo deciden ser diplomáticos y Garay Junto a Hargous se preparan documentalmente, existen opiniones acerca de que en realidad Hargous así como Manning y Mackintosh solamente fungieran como prestanombres para ganarse al gobierno y la iniciativa privada de Norteamérica.

1.2.2.4 El Istmo de Tehuantepec en Tiempos de Porfirio Díaz.

A finales del siglo XIX Estados Unidos en su búsqueda por tener un cruce interoceánico vuelve a pensar en el Istmo de Tehuantepec como una opción viable, para ello le solicita al entonces presidente de México Porfirio Díaz la venta de los Estados de Veracruz, Oaxaca y Tabasco.

Porfirio Díaz sabía del interés que existía en el Istmo de Tehuantepec de parte de Estados Unidos por lo que decide protegerlo posicionando al General Manuel Mondragón para proteger el Istmo, Mondragón artilló los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz con cañones diseñados por el mismo, aunque para estar más seguro mando elaborar un cañón especial a Alemania con un alcance de 15 km. (Márquez, 2017, min.2-4)

William Wolker fue el elegido por Estados Unidos para llegar a México con la intención de hacerse acreedor de terrenos en la zona por la que se planeaba instaurar el paso interoceánico, México con la experiencia de Texas fue a la caza de Wolker quien finalmente escapó junto con su gente.

Según Márquez (2017) “por esta razón se crea el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual prohibía a los extranjeros comprar los bienes de la nación; playas, tierras o puntos estratégicos del país” (min.3). Estados Unidos toma por asalto el puerto de Salina Cruz, por lo que Manuel Mondragón usa su arma secreta, termina derribando a la tripulación americana y los retorna a su país, posteriormente en las relaciones con Estados Unidos los americanos recomiendan a México establecer una relación amistosa e invitándolos a no usar nunca más su artillería, finalmente se desmontan hasta que llega Francisco I. Madero porque sólo así le reconocería como presidente de México.

Es así como se protegió la soberanía de México principalmente frente a los Estados Unidos de Norteamérica y ante cualquier otro Estado que pretendiera privar los bienes del país.

En el siguiente capítulo se abordará la evolución de los proyectos que impactan directamente en el Istmo de Tehuantepec, cabe destacar que conoceremos las zonas económicas especiales que es la terminología conceptual que en esta época vuelve a renacer las expectativas para la construcción del corredor transístmico de Tehuantepec, las características de la región en cuestiones culturales, económicas, demográficas, geográficas y naturales que hacen de la región un lugar óptimo para llevar a cabo el proyecto, así como también el estado actual del mismo y los avances que ha tenido la actual administración, sin dejar a lado la disconformidad existente en la zona.

CAPÍTULO II. ZONA ECONÓMICA ESPECIAL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC COMO MOTOR DE DESARROLLO EN LA REGIÓN.

Las zonas económicas especiales son instauradas en México a partir del 2014 con el propósito de ser impulsor económico de los Estados más deteriorados en esa materia, México según el Banco Mundial (2018) “tiene un PIB de 1.15 billones de dólares”. Los Estados más pobres de México son; Oaxaca que representa el -0.9%, Tabasco el -5.9%, Chiapas el -0.2% y Guerrero el 2.1% del PIB total.

2.1 Programas integrales del proyecto de Tehuantepec instaurados en la Región 2001-2018.

Lo más cercano a establecer un proyecto real en la zona del Istmo de Tehuantepec se desarrollaron en los sexenios de Fox, Calderón y Peña Nieto, es importante conocer el antecedente para entender la actualidad.

2.1.1 Plan Puebla-Panamá.

Las ideas del Mega proyecto las retomó Vicente Fox Quezada en el marco del Plan Puebla-Panamá (PPP) el cual se firmó en Marzo de 2001 por los Estados de Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guerrero, Oaxaca y Chiapas, en conjunto con los gobiernos de; Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Panamá. El Plan PPP incluía asuntos que tenían que ver con la población y el medio ambiente así como el desarrollo en infraestructura, actividades productivas y tecnología en la región.

“El presupuesto de \$75,773,000,000.00 asignados al plan, 87% se destinaría a la modernización de la industria petrolera, 9.5% a obras de gas y 2.8% a la rehabilitación carretera” (Martínez, 2002, p.129).

El PPP incluía entre sus proyectos prioritarios los corredores del Golfo, Pacífico y transístmico, ferrocarriles del sureste, Chiapas-Maya y del Istmo, además de obras de modernización en los puertos de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y puerto Madero. Se proponía mejorar la calidad de la educación, los servicios de salud, las condiciones de vivienda, así como el fortalecimiento de las tradiciones culturales y el respeto a los derechos de pueblos indígenas.

Según Valdez (2002)

con este plan se pretendía el reposicionamiento de zonas marginadas tanto del sur-sureste de México como de Centroamérica, frente a ese propósito resultaba imprescindible lograr la integración política y económica que facilitara esa meta en conjunto con la participación de comunidades involucradas, con el objetivo de enfrentar serias problemáticas prevalecientes como dispersión poblacional, carencia de servicios, deforestación, contaminación de suelos, cuerpos de agua y mares, provocada por la industria petrolera y degradación de ecosistemas costeros, se propuso la ejecución de un ordenamiento territorial que propiciara uso eficiente y sustentable de recursos naturales, así como de actividades que ayudaran a frenar y revertir las problemáticas. (pp.78-81)

los temas que representaba el PPP era la mejora de la infraestructura física (carreteras, vías ferreas, aeropuertos, puertos, hidroeléctricas e instalaciones petroleras) y la generación de empleos mediante microindustrias financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Banco Japonés de Cooperación y el Banco Mundial.

Se desarrollaron diversas sincronías en lo que respecta a México y Centro América a través de los blindajes sanitarios especialmente a los frutos que tenían como destino los Estados Unidos de Norteamérica, así como la elaboración de objetivos (véase tabla 1. Objetivos y Estrategias del PPP) que se han ido desarrollando pero que van avanzando muy lentamente.

Objetivos del Plan Puebla Panamá	Estrategias a seguir para cumplir los objetivos
<p>Elevar el nivel de desarrollo humano y social de la población.</p>	<p>Mejorar la cobertura, calidad y acceso a los servicios de educación (formal, para adultos y capacitación para el trabajo) de la región, reducir los índices de deserción educativa y mejorar los de absorción en todos los niveles educativos.</p> <p>Mejorar las condiciones de sanidad y la calidad y acceso a los servicios de salud de la región.</p> <p>Establecer programas que permitan reducir el rezago de la región en vivienda y mejorar el ya existente.</p> <p>Fortalecer las tradiciones culturales de la región y el respeto de los derechos de los pueblos indígenas.</p>
<p>Incrementar la participación de la sociedad civil en el desarrollo.</p>	<p>Establecer procesos de participación social amplia, con presencia de todos los actores y órdenes de gobierno de la región, para la definición de objetivos y metas de desarrollo y la asignación de los recursos correspondientes.</p> <p>Promover la creación y consolidación de redes sociales de autoayuda y cooperación.</p>
<p>Lograr un cambio estructural en la dinámica económica de la región, que permita un crecimiento sostenido.</p>	<p>Propiciar y estimular el desarrollo integrado de la infraestructura básica de la región.</p> <p>Estimular el crecimiento de la productividad y competitividad de la región.</p> <p>Crear condiciones que permitan incrementar la captación de inversiones en la región.</p> <p>Modernizar el marco regulatorio de economía y eliminar en las políticas públicas aquellas medidas discriminatorias que afectan a la región Sur-Sureste.</p> <p>Mejorar la capacidad tecnológica de la región.</p>
<p>Aprovechar cabalmente las vocaciones y ventajas comparativas que ofrece la región.</p>	
<p>Promover inversiones productivas que amplíen la oferta de empleos bien remunerados en la región.</p>	<p>Promover proyectos de inversión estratégica pública y privada.</p> <p>Establecer un marco moderno de políticas públicas de promoción y apoyo a las inversiones en las zonas marginadas de la región.</p>

Conseguir un manejo sustentable de los recursos naturales y el ambiente.	Promover el desarrollo de programas de ordenamiento territorial en todas las entidades de la región, integrando en ellas una visión de largo plazo. Desarrollar una cultura de protección del ambiente y los recursos naturales.
Promover la concertación de planes y estrategias conjuntas de desarrollo entre la región Sur-Sureste de México y los países de Centroamérica.	Establecer una agenda internacional de coordinación de inversiones y políticas de desarrollo con los países de Centroamérica.
Modernizar y fortalecer la capacidad de las instituciones de la región.	Fortalecer la capacidad de gestión de las autoridades locales de la región Sur-Sureste de México.

Tabla 1. Objetivos y Estrategias del PPP. (Luhrs, 2002)

2.1.2 El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec.

Nació a través de la secretaría de desarrollo económico y portuario de los estados de Oaxaca y Veracruz, intentando convertir al transporte en una oportunidad y una ventaja competitiva en la dinámica globalizadora.

En 2007 se intentó implementar un nuevo proyecto, llamado sistema logístico del Istmo de Tehuantepec, su propósito fue tener un canal multimodal que complementara al canal de Panamá a través de la modernización de carreteras, ferrocarriles y puertos del Istmo[...] en 2010 se aprovechó el programa de corredores multimodales en México a cargo de la SCT, sin embargo el ex alcalde de Coatzacoalcos Marcos Thaurel ve la zona como “un musculo atrofiado”. (Fragoso, 2016, p.139)

Buscaba la generación de economías de aglomeración, la reducción de costos de transporte y los tiempos, desarrollando la región a base de ventajas comparativas y competitivas, promoviendo la inversión necesaria para fortalecer la economía.

La Organización de Cooperación Económica y Desarrollo (OCDE) recomienda incrementar la competitividad para aumentar la capacidad con la que cuenta la

región de atraer y mantener a las empresas exitosas al mismo tiempo que mantenemos el nivel de vida de los habitantes

Debemos generar en esta región del Istmo un ambiente propicio para la productividad de las empresas.

El ambiente propicio para mejorar la productividad de las empresas está vinculado con:

La calidad de la infraestructura de transportes y comunicaciones.

La calidad de las regulaciones y su orientación hacia la promoción de un ambiente de negocios y empresarial estimulando la innovación.

La disponibilidad de mano de obra capacitada.

La calidad del sistema educativo en todos sus niveles.

La composición de la carga impositiva y la que se obtiene a cambio en términos de la calidad en los servicios y bienes públicos.

Disponibilidad de vivienda y de servicios.

Cooperación entre los tres niveles de Gobierno, sobre todo en los actores locales.

Debe incrementarse la participación de las autoridades locales en las políticas de desarrollo económico, así como involucrar más al sector privado en la instrumentación de proyectos. (Conferencia Nacional de Mejora Regulatoria, 2008)

Al final el proyecto no prospero por el alto costo que necesitaba para desarrollarlo, sin embargo se siguieron las recomendaciones internacionales para la optimización el puerto de Salina Cruz.

2.1.3 Proyecto Tren Maya.

El proyecto que se planea establecer en el sureste de México es uno de los principales que el gobierno del presidente electo Andrés Manuel López Obrador (AMLO) ha expresado en implementar para desarrollo turístico como de cargamento. (Véase Imagen 2. Proyecto Tren Maya, 2018) “El proyecto se planea esté completo máximo hasta el año 2022 y se estima cueste 150 mil millones de pesos” (Maldonado, 2018).



Imagen 2. Proyecto Tren Maya. (AMLO, 2018)

“El equipo de AMLO presentó el proyecto a los gobernadores de los cinco Estados por los que correrá el tren; Tabasco, Chiapas, Yucatán, Campeche y Quintana Roo, así como algunos inversionistas” (Maldonado, 2018). El proyecto se comprende por un tren de velocidad media; 160 km/h el cual facilitará la conectividad con las principales localidades, puertos marítimos y aeropuertos de la región Maya. Tendrá una longitud de poco más de 1,500 km de vía y se construirá en dos etapas; la primera de Cancún a Palenque de aproximadamente 907 km y la segunda que abarcará Campeche, Mérida y Playa del Carmen de aproximadamente 593 km. (Véase imagen 3. Proyecto Tren Maya, 2018)

En total, se prevé que tenga 18 estaciones. El proyecto beneficiará a 64 localidades en 44 municipios e incorporará 80 atractivos turísticos focales con el fin de incrementar la derrama económica y la pernocta de los turistas [...] tendrá dos centros logísticos y de transferencia multimodal en Cancún y Palenque [...] Su desarrollo regional prevé que beneficie a microrregiones turísticas y ayude a ordenar los centros urbanos y áreas naturales. (Maldonado, 2018)

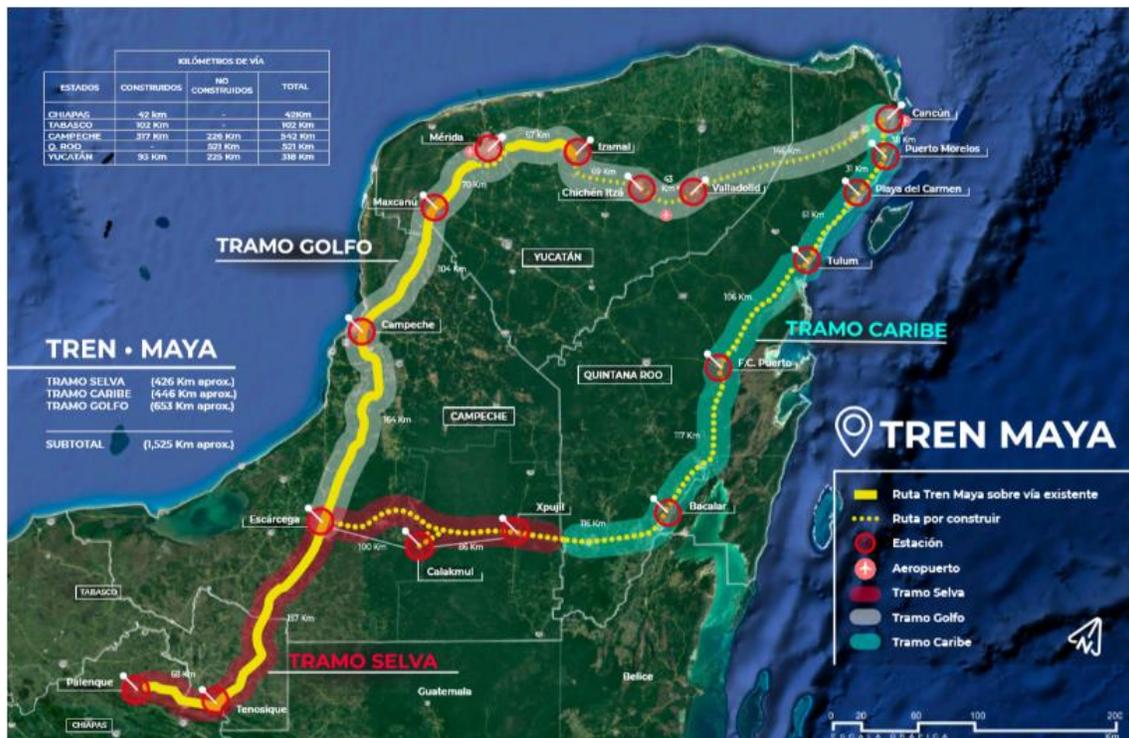


Imagen 3. Proyecto Tren Maya.(AMLO, 2018)

Para el desarrollo de este proyecto se espera la participación de la Secretaría de Turismo, El Fondo Nacional de Fomento al Turismo, El Consejo de Promoción Turística de México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Economía, la Comisión Nacional del Agua, la Comisión Federal de Electricidad, la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, el Instituto Nacional del Emprendedor, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, el Instituto Nacional de Antropología e Historia y la Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas.

2.1.4 El Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Si bien no es un proyecto que se localiza geográficamente en el Istmo de Tehuantepec, se considera importante mencionarlo debido a que sería un foco de atención en cuanto a inversión, ya que por lo planeado por la actual administración según El Financiero Bloomberg (2015) “la construcción del Aeropuerto lo posicionaría como el segundo más grande del mundo”. Dando confianza de inversión y desarrollo comercial en el país, lo que permitiría una mejor conectividad para la región del Istmo de Tehuantepec.

La necesidad de un nuevo aeropuerto internacional en la ciudad de México se debió a la sobrecapacidad mostrada en los últimos años del actual aeropuerto Benito Juárez, como demoras en los vuelos, esperas para abordar e incluso despegar, así como el tráfico aéreo existente. Para la Asociación de Transporte Aéreo Internacional según García (2018) “En el caso de México el actual aeropuerto fue diseñado para atender a 32 millones de pasajeros al año, pero sirve a 47 millones”.

Ante tal situación en el año 2014 fue anunciado por el gobierno federal de parte del presidente Enrique Peña Nieto, el diseñador de la obra Norman Foster y el arquitecto Fernando Romero el nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México. (Véase Imagen 4. NAICM, 2014)



Imagen 4. NAICM. (Gobierno de la República, 2014)

El costo de la obra según SIALNAIM (2018) “es de 13 mil 300 millones de dólares”.

Desde campaña el entonces candidato presidencial AMLO dió por opción utilizar la base militar de Santa Lucía en Zumpango, Estado de México, conjuntamente con el aeropuerto de la ciudad de México *Benito Juárez* y el de Toluca para así poder ahorrar dinero que aproximadamente según El Universal (2018) “tendría un costo de 3,530 millones de dólares”. Con un ahorro de poco más de 9,700 millones de dólares para lo que denomina será un gobierno austero. La polémica comenzó cuando en una declaración en el (Foro Impulsando a México, 2017) en el Museo de Antropología e Historia el presidente Enrique Peña Nieto comentó

El proyecto del aeropuerto está anclado sobre elementos financieros y de mercado que de suspenderlo sería de altísimo costo para el país y para quienes han invertido que son los mexicanos, con los fondos de pensiones que tienen resguardando el dinero de los trabajadores están invertidos en el aeropuertos [...] sería un raspón muy fuerte a los ahorros de los trabajadores.

Se formó un escandalo por la declaración y más aún por el aumento en los costos de construcción del aeropuerto. Finalmente despues de la victoria de AMLO, se llevó a cabo una consulta popular del 25 al 28 de Octubre financiada por los diputados de MORENA, manejada y supervisada por la fundación Arturo Rosenblueth para los municipios con mayor población, con dos opciones (Véase Imagen 5. Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto, 2018) los resultados se dieron a conocer el día 28 de Octubre por la noche, donde a palabras del presidente de la fundación Arturo Rosenblueth, Enrique Calderón Alzati: De un millón 67 mil votantes, 310 mil 463 personas optaron por Texcoco, mientras que 747 mil votantes se inclinaron por la opción de Santa Lucía.

AMLO el día 29 de Octubre se pronunció acerca de los resultados de la consulta ciudadana, los cuáles buscará acatar y comenzar a planear durante el periodo de transición.

Dada la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

¿cuál opción piensa usted que sea mejor para el país?

Reacondicionar el actual aeropuerto de la Ciudad de México y el de Toluca y construir dos pistas en la base aérea de Santa Lucía.

Continuar con la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco y dejar de usar el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Imagen 5. Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto. (Ureste, 2018)

La utilidad de las zonas económicas especiales radica en el impulso económico, social y de infraestructura que se desarrolla en la región, es un modelo que se utilizó en países que hoy día son potencias comerciales como China y Estados Unidos, si bien el trayecto de evolución es complejo la implementación del modelo en México es una realidad.

2.2 Las Zonas Económicas Especiales.

Las zonas económicas especiales (ZEE) son la forma de impulsar la industrialización en áreas que para el Estado son prioritarias de desarrollo de la nación, permitiendo las oportunidades de inversión, productividad, competitividad, y empleo para las regiones con mayor rezago de crecimiento social, con el objetivo de promover el crecimiento económico de manera sostenible buscando reducir la pobreza y permitiendo el acceso a servicios básicos así como esparcir las oportunidades de acceso al empleo y mejorar la distribución del ingreso entre la población. (Veáse Anexo 1).

La zona económica especial se podrá entender según la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2016) como “un solo conjunto Industrial delimitado geográficamente o varios conjuntos industriales ubicados en cualquier punto dentro de un polígono más amplio” (p.3)

De acuerdo a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2016) en su artículo 6° Las zonas económicas especiales deben reunir los siguientes requisitos:

I. Deberán ubicarse en las entidades federativas que se encuentren entre las diez entidades federativas con mayor incidencia de pobreza extrema.

II. Deberán establecerse en áreas geográficas que representen una ubicación estratégica para el desarrollo de la actividad productiva, debido a la facilidad de integración con carreteras, aeropuertos, ferrocarriles, puertos o corredores interoceánicos y potencial de conectividad hacia otros mercados nacionales o internacionales.

[...] IV. Deberán establecerse en uno o más municipios cuya población conjunta, sea entre 50 mil y 500 mil habitantes.

Se deberá crear un programa de desarrollo que incluya el ordenamiento territorial y las características de la infraestructura, de comunicaciones, transportes, energía, logística y otras que se requieran ejecutar en el exterior de la zona que se revise cada 5 años donde se incluya:

El fortalecimiento del capital humano a través de la educación, capacitación y entrenamiento de los habitantes de la región.

El establecimiento de instituciones de educación media superior, superior y tecnológica, públicas y privadas , así como centros de investigación y capacitación.

El fortalecimiento de la seguridad pública en la zona.

Innovación y desarrollo científico y tecnológico y el acceso a internet.

Promoción del encadenamiento (empresa ancla) productivo de pequeñas y medianas empresas.

Fomentar proyectos de incubadoras.

Cada zona contará con una ventanilla única para simplificar y agilizar los trámites necesarios para construir, desarrollar, operar y administrar la región.

La elaboración de un plan maestro que incluya los elementos y las características generales de infraestructura y de los servicios asociados para la construcción, desarrollo, administración y mantenimiento de la zona.

Existirá la creación de un consejo técnico multidisciplinario y con autonomía para asegurar el cumplimiento de la LFZEE, compuesta por tres representantes con experiencia, de educación superior y capacidad técnica, tres representantes del sector empresarial y tres representantes de las empresas establecidas en la zona, dando facultad para opinar sobre el plan maestro, así como el seguimiento de la zona y la recomendación a la administración integral.

En un marco de globalización y libre mercado y gracias a la intervención del Estado, las ZEE se constituyen como zonas donde se brindan todo tipo de facilidades a las empresas, mayoritariamente extranjeras con el propósito de que inviertan en industrias que generen productos para su exportación.

Las Facilidades que el Estado Proporciona según (La Jornada Veracruz, 2016) son:

Suelo barato o regalado

Facilidades administrativas (ventanilla única)

Infraestructura (carreteras, puertos, redes comunicación y energía)

Suministro de materias primas y energía a bajo costo

Un régimen de impuestos especiales durante largo periodos

Créditos de la Banca de Desarrollo

Libre movilidad de capitales

Fuerza de trabajo barata y bajo condiciones flexibles

Condiciones de seguridad especiales

Tolerancia a los impactos ambientales negativos. (p.2)

Según el Gobierno de la República Mexicana (2014) “las ZEE son un área delimitada geográficamente ubicada en un sitio con ventajas naturales y logísticas para convertirse ne una región altamente productiva”.

La primera ZEE fue la zona libre de Shannon en Irlanda, ubicada cerca del aeropuerto de la ciudad establecida en 1959.

En ese entonces, el desarrollo económico de la región giraba alrededor del aeropuerto, que funcionaba como un punto de recarga de combustible para vuelos trasatlánticos [...] conforme los aviones empezaron a tener la capacidad de evitar esta parada, la región empezó a enfrentar problemas económicos, es entonces cuando surge la idea de crear una zona, básicamente un parque industrial, con privilegios fiscales y menores tarifas comerciales que atrajera inversión. El experimento fue exitoso y se establecieron ahí empresas como GE

Capital, Intel, Lufthansa y Schwarz Pharma. En 2005 los beneficios fiscales terminaron y hoy Shannon tiene la misma tasa impositiva que el resto de Irlanda. (Moy, 2016, p.1)

Las ZEE detonan en Asia específicamente en China, donde además de las facilidades a las que las empresas son acreedoras, se apoya en materia educativa y en la formación de centros de innovación tecnológica, siendo un requisito para poder operar en ese país, así también China promueve la formación de clusters que son grupos de empresas que en su conjunto desarrollan un producto específico, por lo que su población se vuelve especialista en la mayoría de los componentes que conforman un producto final.

Finalmente en diciembre de 2014 en México, el presidente Enrique Peña Nieto anunció el impulso a una iniciativa de ayuda al desarrollo de corredores industriales, estableciendo tres ZEE.(véase imagen 6. Las Zonas Económicas Especiales)

Las ZEE preevieron el desarrollo de un corredor industrial interoceánico que conectara el Pacífico con el golfo de México. Definiendo que las ZEE tendrían “Infraestructura moderna, condiciones de seguridad, financiamiento preferencial de la Banca de Desarrollo, facilidades adicionales para el Comercio Exterior y descuentos en los impuestos y contribuciones al IMSS y al INFONAVIT” (La Jornada Veracruz, 2016,p.2).



Imagen 6. Las Zonas Económicas Especiales (Gobierno de la República Mexicana, 2014)

Cabe destacar que en las ZEE se establecen beneficios fiscales, aduanales y financieros así como la implementación de un programa de desarrollo con el objetivo de establecer políticas públicas de largo plazo.

Según el Artículo 10° de la LFZEE aprobada por la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2016)

“Los tres ordenes de gobierno deben coordinarse permanentemente con el objetivo de que los programas sociales que fomenten actividades productivas sean consistentes con las actividades económicas de la zona, así como fomentar la inclusión de los habitantes a dichas actividades” (p.5).

Los beneficios serán temporales y el descuento de contribuciones se otorgará de manera decreciente en el tiempo, en materia del Impuesto al Valor Agregado (IVA) se desgravaran los bienes que se introduzcan a las ZEE, en materia de Impuesto Sobre la Renta (ISR) los beneficios fiscales deberán promover la inversión productiva, la formación del capital humano y la capacitación de los trabajadores, de forma que se impulse la generación del empleo de alto valor agregado así como la creación en la zona de un regimen aduanero que regule la introducción y extracción de mercancías extranjeras y nacionales y dar la facilidad en cuanto a requisitos y controles de dichos productos.

2.3 Características socioeconómicas y demográficas de la región del Istmo de Tehuantepec.

El Istmo de Tehuantepec está ubicado en el Estado de Oaxaca y conformado por 41 municipios, distribuidos en dos distritos; Juchitán y Tehuantepec (véase tabla 2. Región del Istmo de Tehuantepec)

Distrito	Municipio	Población Total	Hombres	Mujeres	Cultura
Juchitán	Asunción Ixtaltepec	14,751	7,296	7,455	Zapoteca
	El barrio de la Soledad	13,608	6,557	7,051	Zapoteca
	C.D Ixtepec	26,450	12,677	13,773	Zapoteca
	Chahuities	11,105	5,498	5,607	Zapoteca
	El espinal	8,310	4,031	4,279	Zapoteca
	Juchitán	93,038	45,210	47,828	Zapoteca
	Matías Romero	38,019	18,198	19,821	Zapoteca
	Santiago Niltepec	5,353	2,655	2,658	Zapoteca
	Reforma de Pineda	2,671	1,310	1,361	Zapoteca
	San Dionisio	1,245	609	636	Huave
	San Francisco del Mar	7,232	3,659	3,573	Huave
	San Francisco Ixhuatán	8,959	4,429	4,530	Zapoteca
	San Miguel Chimalapa	6,608	3,397	3,211	Zoque
	San Pedro Tapanatepec	13,992	6,870	7,122	Zapoteca
	Santa María Chimalapa	8,506	4,256	4,250	Zoque
	Santa María Petapa	15,387	7,439	7,498	Zapoteca
	Santa María Xadani	7,781	3,929	3,852	Zapoteca
	Santo Domingo Ingenio	7,554	3,781	3,773	Zapoteca
	Santo Domingo Petapa	8,394	4,192	4,202	Zapoteca
	Santo Domingo Zanatepec	11,218	5,541	5,677	Zapoteca
Unión Hidalgo	13,970	6,749	7,221	Zapoteca	

Tabla 2. Región del Istmo de Tehuantepec (Núñez, 2011) *continúa en la siguiente página*

Distrito	Municipio	Población Total	Hombres	Mujeres	Cultura
Tehuantepec	Guevea de Humboldt	5,285	2,581	2,704	Zapoteca
	Magdalena Tequisistlán	6,186	3,026	3,126	Chontal
	Magdalena Tlacotepec	1,221	581	640	Zapoteca
	Salina Cruz	82,371	39,508	42,863	Zapoteca
	San Blas Atempa	17,094	8,525	8,569	Zapoteca
	San Mateo del Mar	14,252	7,203	7,049	Huave
	San Miguel Tenango	794	410	384	Chontal
	San Pedro Comitancillo	3,994	1,867	2,077	Zapoteca
	San Pedro Huamelula	9,594	4,795	4,799	Chontal
	San Pedro Huilotepec	2,839	1,397	1,442	Zapoteca
	Santa María Guienagati	3,286	1,639	1,647	Zapoteca
	Santa María Jalapa del Marques	11,888	5,707	6,181	Zapoteca
	Santa María Mixtequilla	4,442	2,158	2,284	Zapoteca
	Santa María Totolapilla	896	425	471	Zapoteca
	Santiago Astata	3,915	1,941	1,974	Chontal
	Santiago Lachiguiri	4,693	2,302	2,391	Zapoteca
	Santiago Laollaga	3,198	1,594	1,604	Zapoteca
	Santo Domingo Chihuitán	1,521	754	767	Zapoteca
	Santo Domingo Tehuantepec	61,872	30,124	31,748	Zapoteca

Tabla 2. Región del Istmo de Tehuantepec (Núñez, 2011) *continuación*

Los municipios más importantes debido a su población son Juchitán de Zaragoza con 93,038 habitantes, Salina Cruz con 82,371, y Santo Domingo Tehuantepec con 61,872 habitantes.

La región del Istmo tiene una población aproximada de 595,433 habitantes, de ellos 290,014 el 48.7% son hombres y 305,419 el 51.3% son mujeres y representa el 15.7% de la población oaxaqueña que es de 3,801,962.

Según la piramide poblacional (véase imagen 7. Composición por edad y sexo en la región del Istmo)

La tasa de natalidad es de 19 nacimientos por cada mil habitantes, por lo que se observa una disminución de la población menor de 15 años [...] 56% de la población se considera en edad de trabajar [...] 50% de la población tiene 28 años o menos [...] 10% de la población tiene edad de asistir a la educación media-superior (15-19 años) [...] 11.3% de la población está conformada por adultos de 60 o más años [...] el índice de independencia es de 57.7 lo que significa que por cada 100 habitantes en edad de trabajar existen 57 personas que no están en edad productiva.

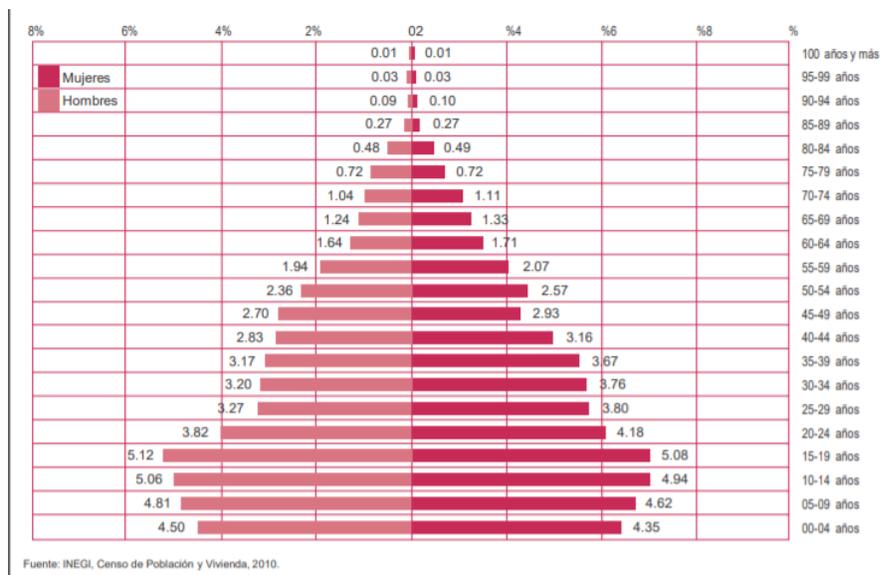


Imagen 7. Composición por edad y sexo en la región del Istmo.(Gobierno del Estado de Oaxaca, 2011)

Las políticas de desarrollo en la zona han quedado al margen de la modernización y la interrupción de proyectos han generado que la población se mueva hacia centros urbanos de subempleo.

2.3.1 Infraestructura, aglomeración y conectividad en el Istmo de Tehuantepec.

En el Istmo, el régimen de la tenencia de la tierra, así como, la dispersión de las localidades de pocos habitantes y el asentamiento irregular, representan una carencia de servicios básicos.

Se ha querido desarrollar avance en mejoras de las vivienda pero persisten rezagos como el agua entubada que descendió del 69.9% de la población con acceso al servicio en 2005 a 68.9% en la región lo que implica una baja inversión en el abastecimiento del agua, según el INEGI (2010) “en la región del Istmo se encuentran 157,587 viviendas habitadas, 16.7% del total en la entidad y hay un promedio de 3.7 habitantes por vivienda”. (Véase cuadro 1. Características poblacionales y de vivienda por nivel geográfico)

Nivel	Población total	Tamaño promedio de los hogares	Viviendas particulares habitadas
Nacional	112,336,538	3.9	28,607,568
Oaxaca	3,801,962	4.0	941,536
Cañada	200,140	3.9	48,982
Costa	534,010	4.5	124,943
Istmo	595,433	3.7	157,587
Mixteca	465,991	3.8	115,170
Papaloapan	465,192	4.3	115,657
Sierra Norte	176,489	3.8	44,098
Sierra Sur	330,823	4.3	74,609
Valles Centrales	1,133,884	4.1	260,490

Cuadro 1. Características poblacionales y de vivienda por nivel geográfico. (INEGI, 2014)

En cuanto a materiales de piso en viviendas, en el Istmo 11% tienen pisos de tierra, mientras que el 77.8% cuentan con piso de cemento y 10.8% tienen piso de madera,

mosaico u otro recubrimiento (véase cuadro 2. Piso en las viviendas por tipo de material, porcentaje)

Nivel	Porcentaje de viviendas con piso de tierra	Porcentaje cemento firme	Porcentaje madera, mosaico u otro recubrimiento
Nacional	6.1	37.3	55.8
Oaxaca	18.7	72.0	8.9
Cañada	27.4	70.3	2.0
Costa	19.2	74.7	5.4
Istmo	11.0	77.8	10.8
Mixteca	22.4	70.0	7.3
Papaloapan	17.9	73.9	7.7
Sierra Norte	30.0	67.1	2.5
Sierra Sur	29.0	67.9	2.7
Valles Centrales	15.3	69.5	14.7

Cuadro 2. Piso en las viviendas por tipo de material, porcentaje (INEGI, 2014)

2.3.2 Riquezas Culturales del Istmo de Tehuantepec.

El Istmo de Tehuantepec es una región pluriétnica donde han convivido diferentes grupos a los que los distinguen lenguas y culturas, como se vio en el tabla 2 región del Istmo. En el Istmo se encuentran las etnias Chontal, Mixe, Zoque, Zapoteca y Huave (véase imagen 8. Etnias del Istmo) a nivel histórico la etnia predominante es la Zapoteca.



Imagen 8. Etnias del Istmo. (Gay, 2000)

Datos oficiales señalan que el número de hablantes de lengua chontal son alrededor de 15 300, los de lengua mixe son cerca de 76 887, los de lengua huave son aproximadamente 11 800, mientras que los hablantes de zoque son cerca de 4 800, los de lengua zapoteca son cerca de 104 000 hablantes. (Velázquez, 2004)

La concentración de población indígena en la región del Istmo es de 31%. De los 41 municipios que integran la región, 22 se consideran como indígenas, tres tienen presencia indígena y 16 se catalogan con población indígena dispersa, de acuerdo con el criterio de clasificación de la Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas (CDI).

En la región del Istmo la cultura más arraigada y antigua es la zapoteca o la de los Binninza que significa “el pueblo que proviene de las nubes” (Márquez, 2007,p.5). La leyenda cuenta que eran hombres gigantes que tenían la capacidad de convertirse en animales.

Los zapotecas han motivado la creación del folclor mexicano, artistas e intelectuales han recreado los rasgos de su identidad, de los más representativos esta Frida Khalo con la representación de la mujer tehuana (véase imagen 9. Representación de traje de mujer tehuana) que a parte de dar identidad principalmente en la región del Istmo “es la encargada de llevar el dinero a la casa” así lo refiere (Salord, 2003). Ya que históricamente la mujer del Istmo trabaja en el comercio informal mientras el hombre cría y cuida el ganado.



Imagen 9. Representación de Traje de Mujer Tehuana. (INAH, 2018)

La libertad sexual se refleja en la imagen del Muxe “un hombre-mujer” (Márquez E. A., 2007) que refleja la homosexualidad en las comunidades zapotecas.

Dentro de las fiestas populares de la región existe la tradición de la mayordomía cuando hay fiesta patronal en alguna comunidad, la artesanía típica es la cerámica, algunos de los platillos típicos son el mole rojo, tamales envueltos en hoja de platano, quesadillas de elote y las tortillas.

2.4 Ventajas Geográficas del Istmo de Tehuantepec.

El Istmo de Tehuantepec es la zona más angosta de la república mexicana con un tramo de 302 kilómetros (véase mapa 3. Corredor transístmico de Tehuantepec) desde términos geográficos el Istmo se ubica entre los meridianos 94° y 96° y los paralelos 15° y 20° oeste del hemisferio norte, se localiza entre los Estados de Oaxaca y Veracruz delimitado por la Sierra Madre del Sur y Sierra Madre Oriental y al este por la Sierra de Chiapas y la plataforma de Yucatán.



Mapa 3. Corredor transístmico de Tehuantepec (Google,2018)

El Istmo de Tehuantepec presenta una combinación de climas; tropical con lluvias intensas en verano, tropical con lluvias todo el año, templado con lluvias todo el año,

templado con lluvias en verano, riesón por la que es una zona demasiado húmeda en dirección al golfo de México pero semidesértica en la costa del Pacífico, ésta relación de climas hacen al Istmo una zona óptima para la generación de energía eólica por las fuertes corrientes de viento que se generan. (véase mapa 4. Unidades Climáticas)

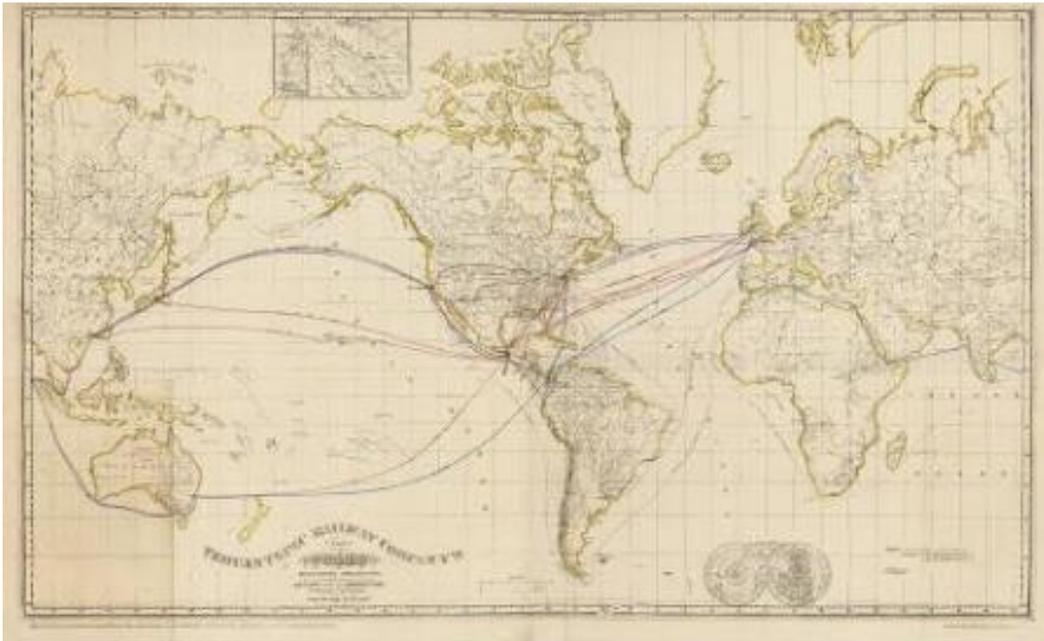


Mapa 4. Unidades Climáticas (INEGI,2014)

El Istmo es el punto de intersección de bloques de corteza terrestre que dieron origen a montañas que son abundantes en la zona de Chiapas, sus suelos están vinculados a través de la placa de norteamérica, la placa de cocos y la placa del caribe, en la zona abundan numerosas plantas, hongos y bacterias.

El Istmo de Tehuantepec representa una de las mayores regiones de especies animales y vegetales en el mundo, su potencial biológico según las regiones prioritarias para la conservación en México.

Su ubicación a nivel Internacional hace de la zona del Istmo una región estratégica porque además de tener acceso al Océano Pacífico y al golfo de México el Istmo intersecta a los flujos de bienes de países como Estados Unidos, Europa y Asia.(Véase Mapa 5. Tehuantepec Railway Company , 2018)



Mapa 5.Tehuantepec Railway Company (Museo de Cancillería,2018)

2.5 Proyecto actual en el Istmo de Tehuantepec.

Luego de poco más de 500 años de planear una ruta interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, demasiados conflictos de intereses por concesiones, protagonismos e invasiones de Estado, ha llegado a concretarse el inicio de un proyecto serio, que ha ido modificando sus nombres pero que no se ha cambiado las condiciones de la región.

Dentro de la región del Istmo han existido avances significativos en materia de conectividad e infraestructura, más allá de los beneficios que ofrece pertenecer a una zona económica especial que ya vimos anteriormente, es por eso que debemos conocer lo que hoy en día es real.

Existe una vía ferrocarrilera por el que transita el ferrocarril de Tehuantepec, que parte del puerto de Salina Cruz Oaxaca según la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes (2018) “ de 206 km e intersecta en la la localidad de Medias Aguas municipio de Sayula de Alemán, Veracruz [...] conocida como línea Z”. La intersección está situada con las vías ferreas de la compañía Ferrosur y parte de Medias Aguas hasta Coatzacoalcos Veracruz de aproximadamente 96 km de longitud. Por carretera el paralelismo con las vías ferreas es evidente a través de la carretera federal 185 mejor conocida como la transístmica que va de Salina Cruz a Coatzacoalcos. (Véase Imagen 10 (Proyecto Tehuantepec, 2018)

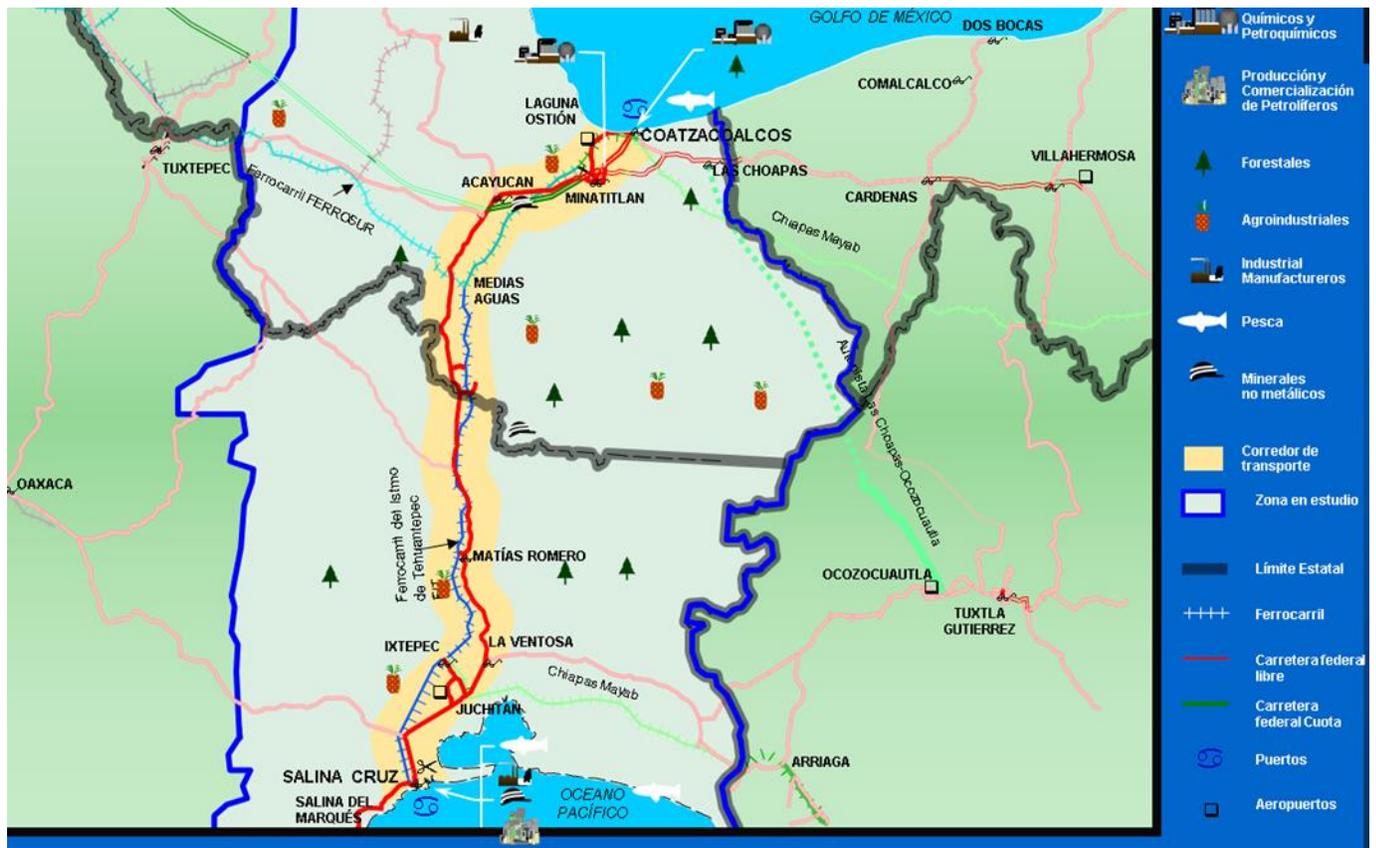


Imagen 10. Proyecto Tehuantepec (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2018)

Es importante considerar que las vías ferreas solamente realizan un viaje actualmente al día y es para transportar granulado, un bajísimo número comparado con lo realizado en 1907 donde según Zuckermann (2018) “se realizaban 60 viajes diarios”. Sin embargo, nos referencia que es capaz de potenciarse ya que según el argumento de Candiani (2018) “por está vía se llegaban a trasportar más de 350 mil toneladas en 1907”. y para Juárez (2014) “en 1913 llegó a ser de 850 mil toneladas”.

Después del anuncio de las zonas económicas especiales se destacó que la primera etapa del proyecto del Istmo de Tehuantepec consistiría en la conexión terrestre de los 300 km de Salina Cruz a Coatzacoalcos a través de la conclusión de dos libramientos a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) valuado en 400 millones de pesos y de la que se esperaba lograr la conexión en cuatro horas.

A inicios del 2018 la Cámara de Diputados federal canalizó cien millones de pesos para mover los primeros contenedores y demostrarle al mundo el arranque del proyecto.

Se sabe que la reactivación del ferrocarril consistirá en el cambio de rieles por parte de la empresa China Huawei quien obtuvo la concesión a través de deuda soberana; es decir, ellos invertiran todo y no el Estado. Gracias a la implementación de las ZEE el proyecto de construir un parque eólico en la actualidad está siendo una realidad, a la inversión de novecientos millones de dólares.

El presidente electo el día 13 de Noviembre del 2018, anunció una nueva consulta ciudadana para los días 25 y 26 de Noviembre del 2018, convocando a los mexicanos para decidir un paquete de programas y proyectos priorizados durante su campaña (véase imagen 11. Consulta nacional 10 programas prioritarios) donde destacan construir el tren Maya, la construcción de una refinería en Tabasco, plantar árboles frutales y maderables, aumentar al doble la pensión para adultos mayores, becas para jóvenes que no trabajan ni estudian, becas para estudiantes de nivel medio superior, pensiones para 1 millón de personas con alguna discapacidad, garantizar la atención médica, proveer de una buena cobertura de internet y la conexión interoceánica mediante la construcción de un tren en el Istmo de Tehuantepec.

El día 26 noviembre del 2018 se dieron a conocer los resultados de la consulta y con respecto a la conexión interoceánica del Istmo de Tehuantepec, los resolutivos mostrados por la Fundación Rosenblueth indican que de los 946,081 votantes en esta segunda consulta, 854,019 es decir, 90.27% de los participantes votaron por continuar con las obras para tener un paso interoceánico, mientras que, 54,695 es decir, 5.78% de los participantes votaron por la anulación del proyecto, finalmente, 37,367 de los participantes, lo que representa el 3.95% votaron nulamente.

CONSULTA NACIONAL 10 Programas Prioritarios

El próximo Gobierno Federal propone llevar a cabo los siguientes proyectos prioritarios.

Instrucciones: Se deberá marcar **SÍ** en caso de estar de acuerdo, o **NO** en caso de estar en desacuerdo en cada uno de los proyectos.

		SÍ	NO
1	Construir el Tren Maya que conectará los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, lo que fomentará la economía y el turismo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Conectar por medio de un tren los océanos Pacífico y Atlántico para desarrollar el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca y reactivar la economía en la región.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Construir una refinería en Dos Bocas, Tabasco , para producir gasolina con el petróleo extraído por PEMEX.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Plantar árboles frutales y maderables en un millón de hectáreas, creando 400 mil empleos permanentes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Aumentar al doble la pensión a todos los adultos mayores de 68 años (desde los 65 años en regiones indígenas).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Otorgar becas y capacitación laboral a 2.6 millones de jóvenes que hoy no tienen oportunidades de estudiar ni de trabajar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Becar a todos los estudiantes de las escuelas públicas de nivel medio superior del país.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Pensionar a un millón de personas que viven con alguna discapacidad .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Garantizar atención médica y medicinas a toda la población que no cuenta con servicios de salud.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Proveer cobertura gratuita de internet en carreteras, plazas públicas, centros de salud y escuelas en todo el país.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Imagen 11. Consulta nacional 10 programas prioritarios (Obrador, 2018)

2.5.1 Conflicto socioterritorial ante proyecto transístmico de Tehuantepec.

Las comunidades de los diferentes pueblos indígenas del Istmo tienen una larga tradición de lucha y defensa de sus tierras. Es por ello, que durante la gestión del proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec, diversos grupos rechazan tajantemente el desarrollo de la obra; entre sus razones está el no consentimiento previo e informado a las comunidades afectadas, contratos leoninos con pagos muy bajos por la renta de las tierras, las malas prácticas empresariales como el engaño y la manipulación, la violencia política que criminaliza a protestas sociales, corrupción de autoridades y empresarios y la que más molesta, la negación de los derechos históricos de los pueblos indígenas, delimitando el conflicto en uno de tipo socioterritorial.

Según Carnero (2011) han sufrido asesinatos, secuestros, represión, encarcelamiento y tortura desde hace muchas décadas e incluso siglos. Además de lo anterior, las comunidades han sufrido del despojo de sus tierras y territorios, del abuso gubernamental, de la discriminación y del desprecio. Han padecido y padecen pobreza y pobreza extrema, hambre y todo tipo de carencias. Pero además han visto, vivido, sufrido y padecido la indiferencia social de sus vecinos, de sus paisanos, de sus compatriotas, de sus gobiernos. Todas estas condiciones no han cambiado y continúan hoy en día. (p.25)

Los conflictos pendientes de ejidatarios locales, y dueños regionales con los tres niveles de gobierno fomentan e intensifican la certidumbre que se debería generar, dividiendo y confundiendo a la población, pero la inacción gubernamental que además evade los problemas y su obligación de garantizar la legalidad y la certidumbre deja mucho que pensar. Si no existe representación legal y legítima de parte de la comunidad, como propietaria de tierras ejidales o comunales, es imposible establecer un proceso de consulta en donde se ejerza de manera plena el derecho de consentimiento libre, previo e informado para decidir si se autoriza o no el establecimiento del proyecto en el Istmo.

Las denuncias de la región del Istmo pone en entre dicho los esfuerzos que el gobierno ha implementado en materia de derechos humanos.

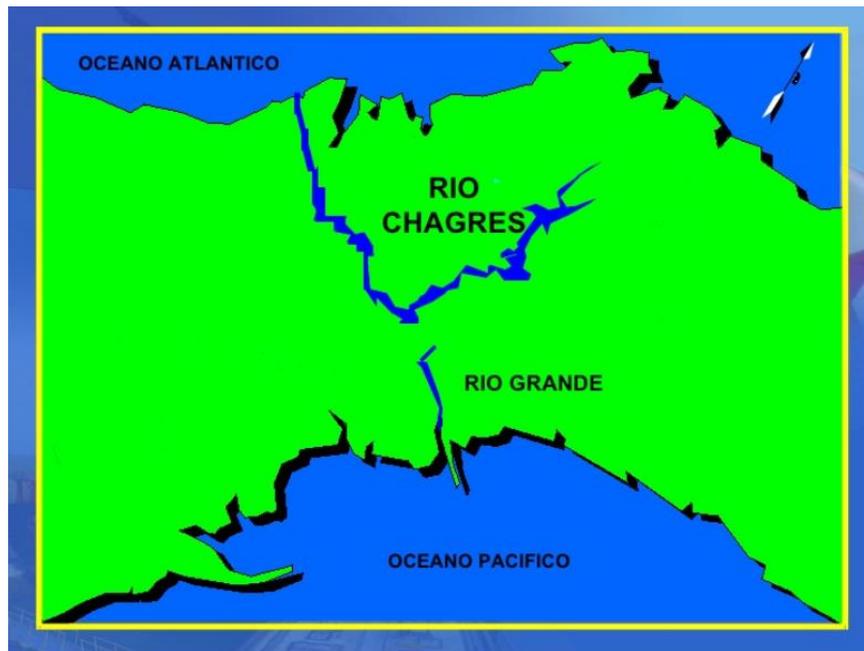
Es de destacar que a pesar de que existe una disconformidad por parte de los habitantes de la región, se debe llegar a un acuerdo en el que la parte de gobierno pueda garantizar el cuidado a la biodiversidad de la zona, el pago justo por las tierras y ejidos que sean parte del proyecto y el compromiso de que las condiciones económicas y sociales mejorarán en el futuro más próximo. Se vale también, visualizar el proyecto de cómo se originó el canal de Panamá y tomarlo como ejemplo de progreso que se pudiera implementar en el Istmo, por ende es importante conocer la su historia y función.

CAPÍTULO III. EL CORREDOR TRANSÍSTMICO DE TEHUANTEPEC UNA OPCIÓN PROSPECTIVA REAL FRENTE AL CANAL DE PANAMÁ.

El Istmo de Tehuantepec pudo haber sido la opción elegida por los estadounidenses para convertir en realidad el paso interoceánico, sin embargo conflictos de intereses y el no aval del congreso dio marcha atrás al proyecto, podemos entonces solamente tomar como ejemplo a seguir lo realizado en el canal de Panamá y ser una alternativa real para el comercio internacional.

3.1 El Canal de Panamá

Al igual que Tehuantepec, el Istmo de Panamá fue visualizado por el emperador Carlos V de España en 1513 para poder conectar los Océanos Atlántico y Pacífico, a través de un decreto emitido en 1534 Carlos ordenó al gobernador regional de Panamá comenzar los planos para construir una ruta hacia el Pacífico siguiendo el río Chagres y el río Grande (Véase Mapa 6. Río Chagres)



Mapa 6. Río Chagres. (Bazán, 2009)

Este fue el primer estudio realizado para la construcción de un canal que permitiera a buques poder cruzar de un Océano al otro por Panamá, mismo que el propio gobernador creyó imposible.

El Istmo de Panamá con 50 millas de ancho (80 kilómetros) en su punto más angosto se caracterizaba por su ecosistema; montañas, pantanos, lluvias abundantes, humedad y pestilencia. El clima tropical de Panamá se compara con el amazonas en Brasil “la Jungla de Panamá fue utilizada como terreno de entrenamiento para la Guerra de Vietnam y para el entrenamiento de astronautas” (Canal de Panamá , 2018).

Las inundaciones del río Chagres formaron otro problema, ya que debido a la inclinación del terreno y las lluvias intensas el paso fluvial se desbordaba causando el retraso en el área, fue hasta la construcción de la represa Madden se pudo controlar el paso del agua. El Istmo de Panamá parecía maldito ya que por mucho tiempo los visitantes extranjeros murieron a causa de fiebre amarilla.

Según el Canal de Panamá (2018) Cuando los vientos alisios mueren y el aire caluroso y húmedo del Istmo cesa de soplar, unos humos blancos emanan a veces del océano henchido y viajan como neblina sobre tierra y mar. Los humos blancos son los precursores de la fiebre y las enfermedades y aquellos en el Istmo que saben de esto permanecen dentro de sus casas, evitando encontrarse con el fantasma del océano a medio camino

En ese momento la versión más creíble era esta, dejando de lado el verdadero causante del problema que eran los mosquitos del clima húmedo los que portaban virus y provocaban muertes.

En 1903, Panamá y Estados Unidos firmaron un tratado mediante el cual Estados Unidos emprendió la construcción de un canal interoceánico para barcos a través del Istmo de Panamá. El año siguiente, Estados Unidos compró a la compañía francesa del canal de Panamá sus derechos y propiedades por \$40 millones de dólares y comenzó la construcción. Este proyecto fue terminado en 10 años a un costo aproximado de \$387 millones de dólares. Desde 1903, Estados Unidos ha invertido cerca de \$3 mil

millones de dólares en la empresa canalera, de los cuales aproximadamente dos tercios fueron recuperados.

Los problemas de ingeniería incluían cavar a través de la cordillera continental, construir la represa más grande del mundo en aquella época, diseñar y construir el canal de esclusas más imponente jamás imaginado, construir las más grandes compuertas que jamás se han colgado, y resolver problemas ambientales de enormes proporciones.

En 1977, Estados Unidos y Panamá se unieron en una asociación para la administración, operación y mantenimiento del canal de Panamá. De acuerdo con dos tratados firmados en una ceremonia en las oficinas de la OEA en Washington, D.C., el 7 de septiembre de 1977, el Canal debía ser operado hasta el final del siglo bajo arreglos diseñados para fortalecer los lazos de amistad y cooperación entre los dos países. Los tratados fueron aprobados en Panamá en un plebiscito el 23 de octubre de 1977 y el senado de los Estados Unidos dio su aprobación y consentimiento para su ratificación en marzo y abril de 1978. Los nuevos tratados entraron en vigor el primero de octubre de 1979.

La comisión del canal de Panamá, una agencia del gobierno de los Estados Unidos, operó el canal durante la transición de 20 años que comenzó a partir de la implementación del tratado del canal de Panamá el primero de octubre de 1979. La comisión funcionó bajo la supervisión de una junta binacional formada por nueve miembros. Durante los primeros 10 años del período de transición, un ciudadano estadounidense sirvió como administrador del canal y un panameño era el subadministrador. A partir del primero de enero de 1990, de acuerdo con lo establecido por el tratado, un panameño sirvió como administrador y un estadounidense como subadministrador.

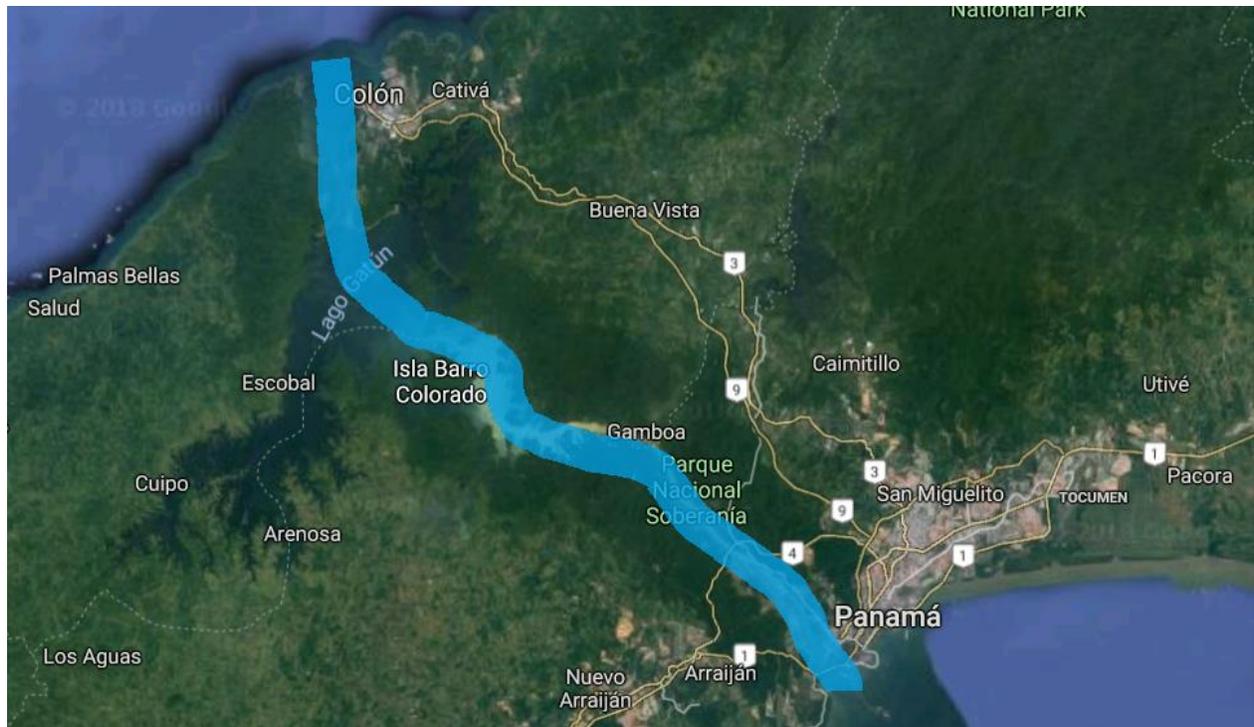
La comisión del canal de Panamá reemplazó a la antigua compañía del canal de Panamá, la cual junto a la antigua zona del canal y su gobierno, desapareció el primero de octubre de 1979. El 31 de diciembre de 1999, tal como lo requería el tratado, Estados Unidos transfirió el canal a Panamá.

La república de Panamá asumió la responsabilidad total por la administración, operación y mantenimiento del canal de Panamá al mediodía, hora oficial del este, del 31 de diciembre de 1999. Panamá cumple con sus responsabilidades mediante una entidad gubernamental denominada Autoridad del Canal de Panamá, creada por la constitución política de la república de Panamá y organizada por la ley 19 del 11 de junio de 1997.

La Autoridad del Canal de Panamá es la entidad autónoma del gobierno de Panamá que está a cargo de la administración, operación y mantenimiento del canal de Panamá. La operación de la Autoridad del Canal de Panamá está basada en su ley orgánica y los reglamentos aprobados por su junta directiva.

La administración del canal sigue comprometida con el servicio al comercio mundial con los niveles de excelencia que han sido tradicionales en la vía acuática a través de su historia. Con inversiones prudentes en mantenimiento, programas de modernización y de capacitación, el canal continuará siendo en el futuro una arteria de transporte viable para el comercio mundial.

El canal de Panamá comunica a los Océanos Pacífico y Atlántico mediante la zona más angosta de su territorio, va en dirección noroeste a sureste desde la ciudad de Colón a la ciudad de Panamá, tiene 82 kilómetros de largo y 150 metros de ancho en su parte más baja al nivel del mar. (Véase mapa 7. Panamá, 2018)



Mapa 7. Panamá (Google, 2018)

El canal de Panamá funciona como un gigantesco puente de agua que asciende y desciende 26 metros sobre el nivel del mar gracias a las esclusas que se utilizan, construido por arriba de las montañas en la parte más estrecha de la cordillera central y es un proceso de fuerza de gravedad sin necesidad de usar bombeo de agua.

Su funcionamiento, se describe cuando el buque en su primera aproximación a la cámara espera que estas se liberen y se nivelen con la altura del agua oceánica después el buque fluye por gravedad hasta la siguiente cámara y se abre las siguientes compuertas de agua y asciende ocho metros de altura hasta nivelarlo con la siguiente cámara. Hace esté proceso hasta su llegada al lago Gatún auxiliado por locomotoras que van a los costados sobre los muros de las esclusas las que le permiten que no choque y mantenga equilibrio en el llenado de agua en las cámaras y es arrastrado por remolcadores para que no pierda ruta. (Véase imagen 11. Elevación de un buque en las esclusas de Gatún, 2016)

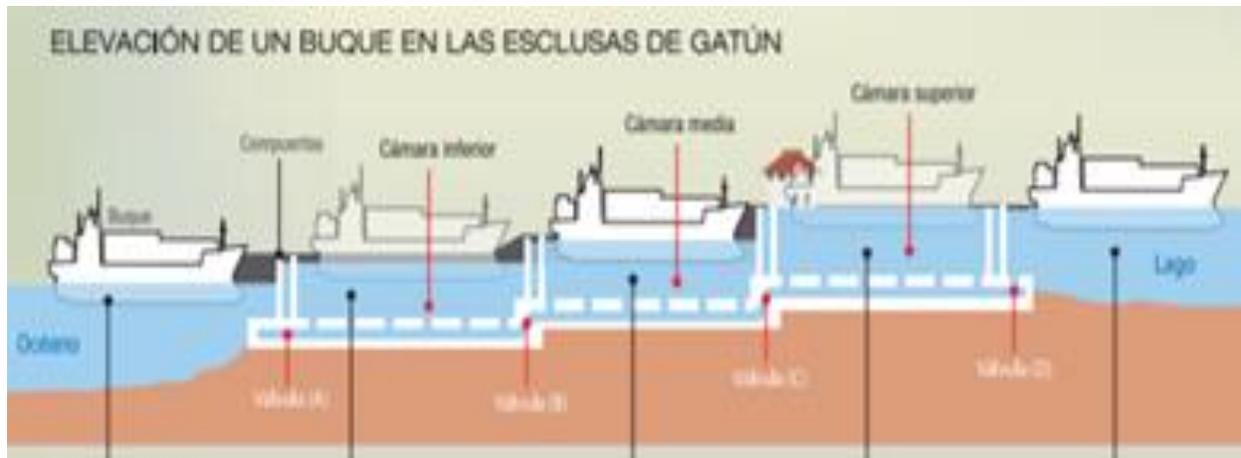
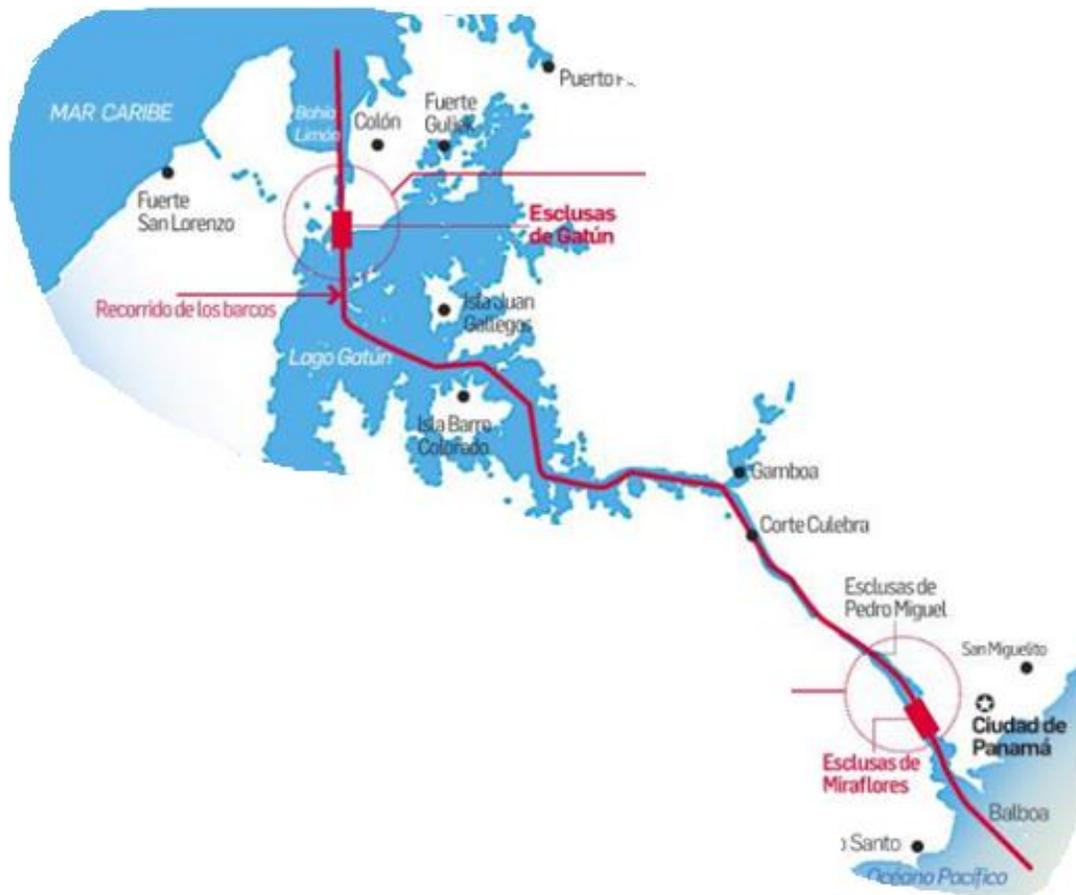


Imagen 11. Elevación de un buque en las esclusas de Gatún (Mi Canal de Panamá, 2016)

Es importante entender que las cámaras contienen compuertas que abren y cierran el paso del agua a través de un sistema de brazos hidráulicos.

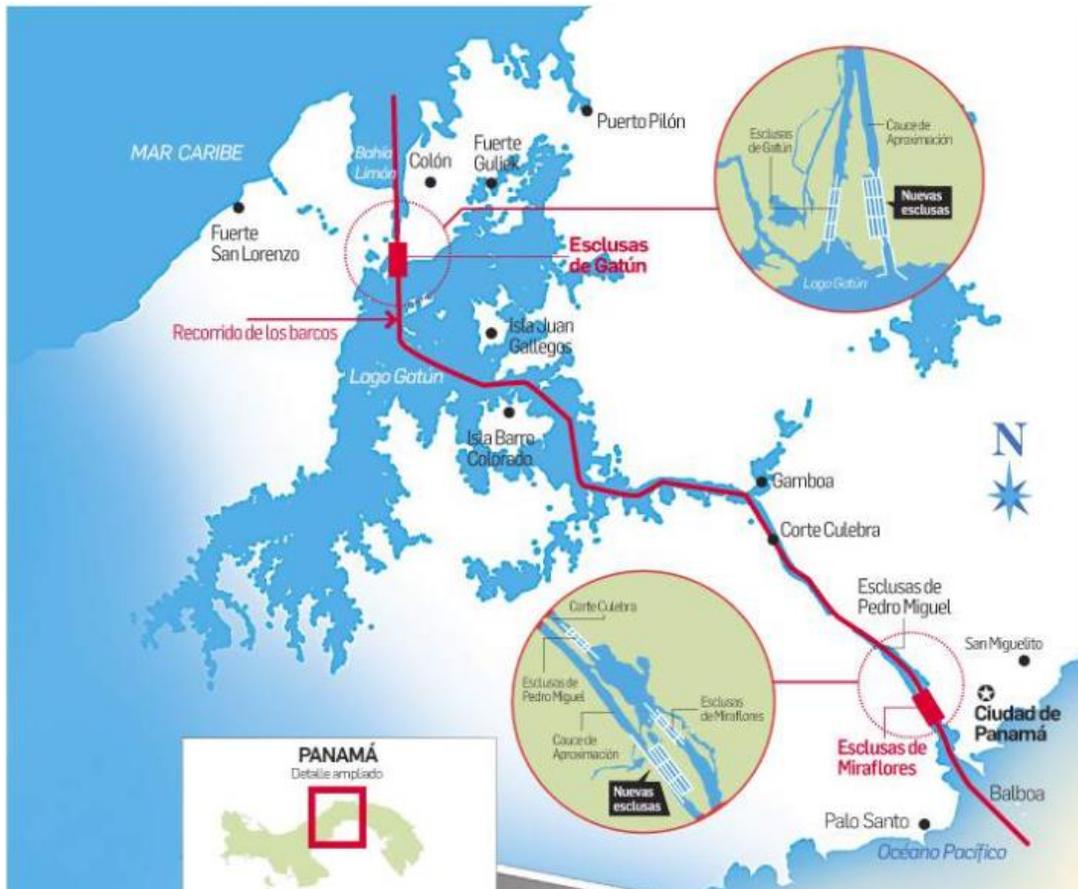
El canal de Panamá comienza el trayecto en Colón a través de la bahía Limón y es donde se encuentra la primera esclusa que es la de Gatún, continua su recorrido a través del lago Gatún hasta pasar entre las islas de Juan Gallegos y Barro Colorado, el camino se hace estrecho y se continua avanzando hasta la localidad de Gamboa y el corte Culebra, enseguida se encuentran las segundas esclusas que son las de Pedro Miguel para finalmente pasar las últimas esclusas en Miraflores a un costado de la ciudad de Panamá para salir al Océano Pacífico. (Véase mapa 8. Canal de Panamá, 2016)

Un buque tarda en transitar por el canal de Panamá según la Administración del Canal de Panamá (2018) “de 8 a 12 horas promedio por la vía interoceánica”. Y el tránsito esperado en el 2018 es de 13,795 viajes.



Mapa 8. Canal de Panamá. (Canal de Panamá, 2016)

La ampliación del canal de Panamá consistió en la construcción de dos juegos de esclusas más, una ubicada en el mar Caribe en la entrada al lago Gatún y otra en Miraflores a la salida al Océano Pacífico (Véase Mapa 9. Canal de Panamá, 2016).

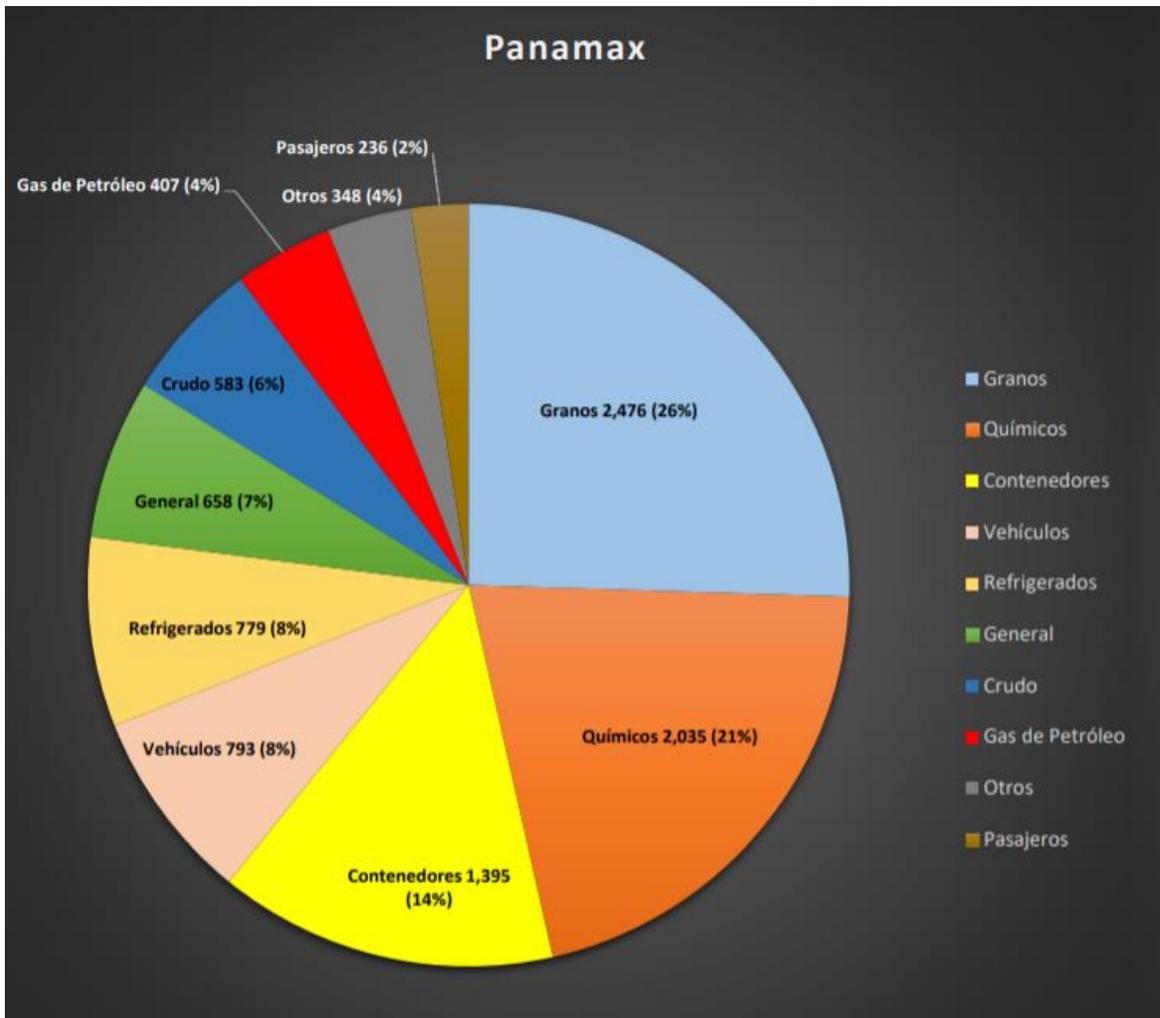


Mapa 9. Canal de Panamá (Canal de Panamá, 2016)

El proyecto de la ampliación al canal de Panamá buscó el menor impacto ambiental a través de la construcción de un ducto de agua para rellenar las cámaras a través de esclusas circulares y de mayor capacidad, ideal para buques más grandes aproximadamente 366 metros de largo, 49 metros de ancho y 15.2 metros de calado (conocidos como Neopanamax) a comparación de las demás esclusas cuya capacidad es para buques de 250 metros de largo, 32 metros de ancho y 12.5 metros de calado (conocidos como Panamax). La comparación entre el cargamento por esclusa se entiende en que los buques de Panamax contienen 5,000 TEU'S mientras que los buques de Neopanamax contienen 13,000 TEU'S.

Cabe señalar que 1 TEU es igual a un contenedor metálico estandar que trasladan los buques, trenes y camiones “ las medidas de un contenedor estandar son 6.1 metros de largo, 2.4 metros de ancho y 2.6 metros de alto” (Transporte.mx, 2015).

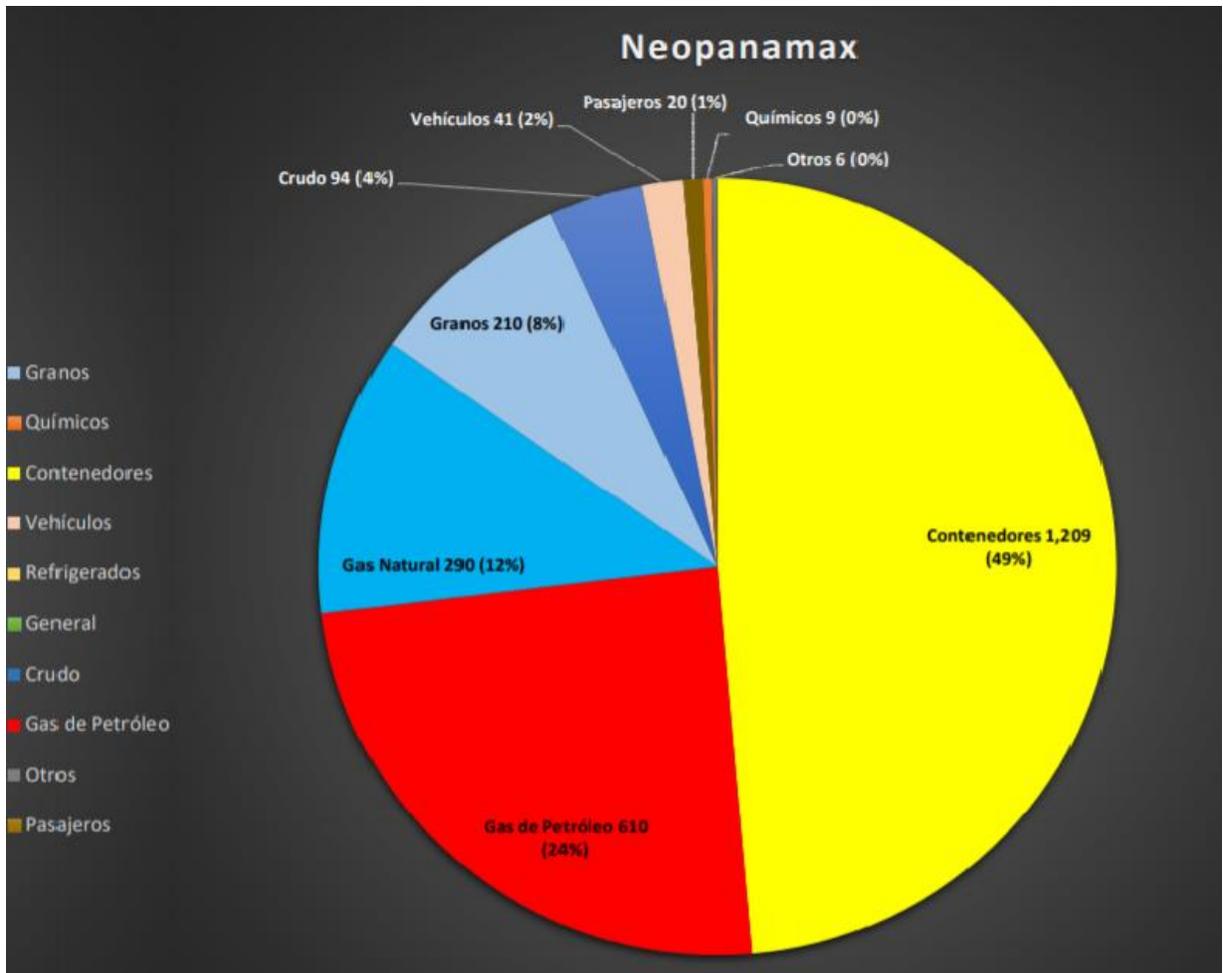
El total de tránsitos por el canal de Panamá hasta octubre del 2018 son de 9,710 vía Panamax (Véase Gráfica 1. Mi Canal de Panamá, 2018)



Gráfica 1. Tránsitos Panamax.(Mi Canal de Panamá, 2018)

Podemos observar que la mayoría del tránsito que circula por el canal de Panamá corresponde a los granos con 26%, químicos con 21% y contenedores con 14%.

Mientras que los buques más grandes denominados Neopanamax muestra un total de tránsitos por el canal de Panamá hasta octubre del 2018 de 2,489 (Véase Gráfica 2. Mi Canal de Panamá, 2018)



Gráfica 2. Tránsitos Neopanamax. (Mi Canal de Panamá, 2018)

En estos buques de mayor capacidad se puede observar que la mayoría de tránsito por el canal de Panamá corresponden a buques de contenedores con el 49%, gas de petróleo con 24% y gas natural con el 12%.

El total de tránsitos por el canal de Panamá vía Panamax y Neopanamax hasta octubre del 2018 es de 12,199 traslados.

En cuanto a peso, en el año 2017 el canal de Panamá mostró record de tonelaje anual según Mi Canal de Panamá (2017) “El canal de Panamá registró un récord de tonelaje anual al cierre del año fiscal 2017 [...] con 403.8 millones de toneladas”. Con lo que se puede tomar como referencia estimada.

3.2 Comparativas de los puertos del proyecto transístmico de Tehuantepec

Es importante conocer que la ruta transístmica involucra directamente dos puertos; Salina Cruz y Coatzacoalcos, que como vimos anteriormente para poder hacer un viaje interoceánico es necesario la coordinación de las compañías Ferrosur y Ferromex, mientras que el tren es muy antiguo, datando de época revolucionaria.

3.2.1 Puerto de Coatzacoalcos

El puerto de Coatzacoalcos se encuentra en paralelo al río que lleva el mismo nombre, se encuentra a 18° 09 latitud norte y 94° 25 de longitud oeste. (Véase Mapa 10. (Puerto de Coatzacoalcos, 2018))



Mapa 10. Puerto de Coatzacoalcos. (Puerto de Coatzacoalcos, 2018)

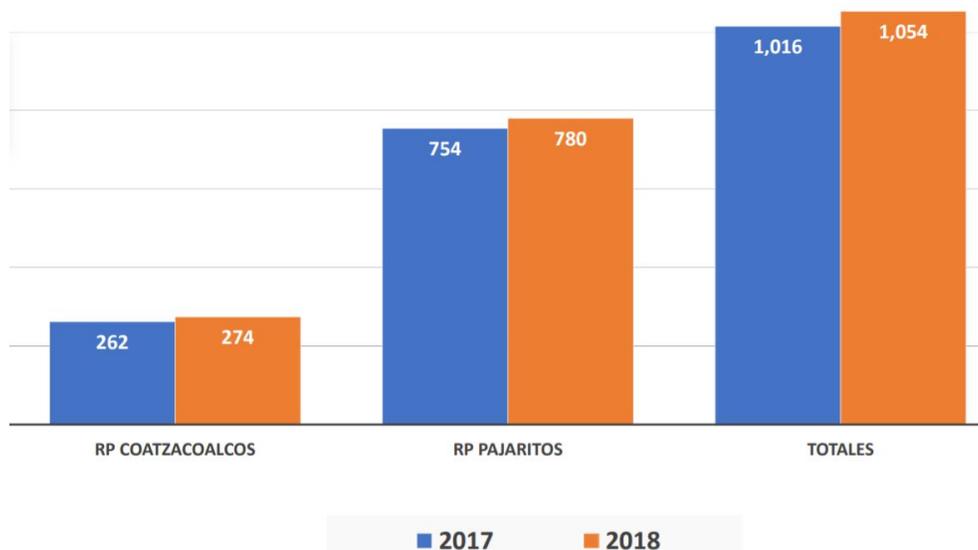
“este puerto cuenta con la mejor infraestructura ferroviaria del país, además de un patio con capacidad de almacenaje de 430 unidades de ferrocarril” (API Coatzacoalcos, 2007).

También este puerto cuenta con un canal exterior de 1,120 metros de longitud y 200 metros de ancho, una profundidad de 15 metros y un calado de 11.88 metros, además cuenta con 17,979 metros cuadrados de áreas de almacenamiento, divididas en 5 bodegas de gran capacidad; bodega de usos múltiples de 5,000 m², una bodega de consolidación de 3,000 m² y las tres restantes miden 9,979 m². Cuenta también con un patio de contenedores de 65,000 m² y un espacio de 160,000 m² reservado para otras áreas.

“En este puerto actualmente existe un espacio de 142,823.04 m² que actualmente se encuentran disponibles para el establecimiento de nuevas industrias” (API Coatzacoalcos, 2007).

Según CEPAL (2004) “el puerto de Coatzacoalcos ha aumentado en número de movilizaciones de mercancías pasando de 3,022,979 toneladas en 2003 a 4,320,426 toneladas en el 2018”.

En comparación a los arribos del Istmo de Tehuantepec se puede simplificar en un total de 1,054 buques al mes de octubre de 2018. (Véase Gráfica 3. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2018)



Gráfica 3. Buques arribados a Tehuantepec. (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2018)

Es importante aclarar que los números del Istmo de Tehuantepec contempla el actual funcionar del puerto de Coatzacoalcos, sin embargo no se puede aun estimar una cantidad exacta puesto en marcha los complejos industriales por la zona del Istmo de Tehuantepec.

3.2.2 Puerto de Salina Cruz.

Se localiza en el Estado de Oaxaca y comparte el pasó interoceánico a través de la vía de Ferroistmo para intersectar a la vía de Ferrosur y terminar en Coatzacoalcos. Está a 16°09 30" latitud norte y 95°11 30" latitud este (Véase Mapa 11. Puerto Salina Cruz, 2018)



Mapa 11. Puerto de Salina Cruz (Puerto Salina Cruz, 2018)

Cuenta con un canal de navegación de 500 metros de longitud por un ancho de 82 metros con una profundidad de 13 metros. Cuenta con un patio de 9,619.45 m² de superficie repartidos en tres bodegas que pueden almacenar 2,750 TEU'S de café y 3,310 m² de espacio libre entre bodegas.

“De 17,737,060 toneladas transportadas en 1999 el puerto de Salina Cruz ascendió a 25,524,021 toneladas en 2017” (Anuario Estadístico de los puertos de México 2004, 2004).

3.3 Relación cualitativa del proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá

Como ya se dijo antes, una de las principales ventajas de la región tiene que ver con su ubicación geográfica, la cual radica en la cercanía que se tiene del Istmo de Tehuantepec con los puertos de la costa este de Asia, así como la proximidad con los puertos de Estados Unidos de norteamérica en sus costas este y oeste, además de los puertos europeos. Por esto es óptimo transportar mercancías de manera más veloz, reduciendo a 4 días para poder recorrer el corredor transístmico de Tehuantepec a diferencia del canal de Panamá, acompañado también de los días que los navíos se ahorran dada la disminución de distancias entre los puertos.

A través de Google Earth Pro (2018) se pudieron calcular la distancias entre puertos asiáticos (Veáse Tabla 3. Comparación de distancias entre el corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá con algunos puertos asiáticos) estadounidenses (Veáse Tabla 4. Comparación de distancias entre el corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá con algunos puertos estadounidenses) y europeos (Veáse Tabla 5. Comparación de distancias entre el corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá con algunos puertos europeos) con respecto a el corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá, es importante aclarar la forma de medición que fue de forma líneal y aproximada, sin tomar en cuenta la curvatura de la tierra, velocidad, condiciones climatológicas y combustible.

Puertos Asiáticos	Distancia con relación al canal de Panamá (Km)	Distancia con relación al corredor transístmico de Tehuantepec (km)	Distancia ahorrada del corredor transístmico de Tehuantepec en relación al canal de Panamá (km)
Hawai	8,200 km	6,300	1,900 km
Hong Kong	17,500 km	15,600 km	1,899 km
Seúl	17,200 km	15,300 km	1,900 km
Shangai	16,700 km	14,800 km	1,900 km
Sydney	16,200 km	14,300 km	1,899 km
Taiwán	16,700 km	14,800 km	1,900 km
Tokio	14,700 km	12,800 km	1,900 km

Tabla 3.Comparación de distancias entre el corredor transístmico de Tehuantepec y El canal de Panamá con algunos puertos asiáticos

En relación a la distancia entre el puerto de Shangai y Tehuantepec (14,800 km), se demuestra que es más óptimo el establecer esta ruta en lugar de ir hasta el canal de Panamá (16,700 km)

De acuerdo a estas cifras México a través del corredor transístmico de Tehuantepec, tendría la oprtunidad de transportar mercancías hacia Asia con un ahorro promedio de 1,900 km respecto a la ruta normal por el canal de Panamá. Esta disminución en comparativa de distancia también se muestra en los puertos estadounidenses, debido a la cercanía de México y Estados Unidos con el corredor transístmico de Tehuantepec muestra un papel fundamental para los intereses de la nación americana.

Puertos de Estados Unidos	Distancia con relación al canal de Panamá (Km)	Distancia con relación al corredor transístmico de Tehuantepec (km)	Distancia ahorrada del corredor transístmico de Tehuantepec en relación al canal de Panamá (km)
Charleston	2,678.5 km	2,156 km	522.5 km
Houston	2,738.7 km	1,207.5 km	1,530.5 km
Los Ángeles	6,020.4 km	3,523 km	2,497.2 km
Miami	1,818.6 km	1,652 km	167.2 km
Nueva Orleans	2,527.9 km	1,360 km	1,167.8 km
Nueva York	3,561.3 km	3,644.7 km	-83.2 km
San Diego	5,799.6 km	3,552 km	2,247.5 km
San Francisco	6,540.7 km	4,000 km	2,540.7 km

Tabla 4. Comparación de distancias entre el corredor transístmico de Tehuantepec y El canal de Panamá con algunos puertos estadounidenses

Se puede observar que solamente en cargamento que salga de Nueva York es más benéfico la ruta en distancia por el canal de Panamá, sin embargo el corredor transístmico de Tehuantepec refleja una hegemonía en cuanto a distancia por otros puertos americanos, con un ahorro promedio de 1,323 kilómetro con respecto al canal de Panamá. Con relación al puerto de Houston, uno de los más importantes en Estados Unidos de norteamérica se puede comparar la distancia existente entre las rutas que van a Tehuantepec y el canal de Panamá (Véase Imagen 12. Google Earth Pro, 2018) favoreciendo al territorio mexicano

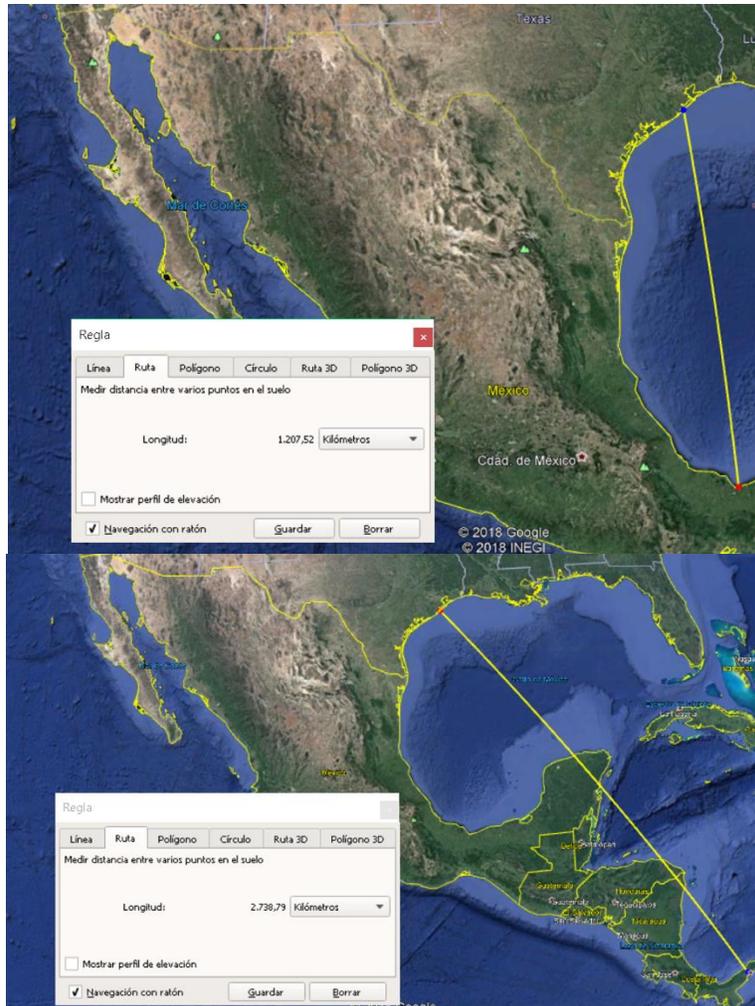


Imagen 12. Google Earth Pro.(Google, 2018)

El corredor transístmico de Tehuantepec también demuestra una más eficaz ruta comercial con respecto al canal de Panamá en relación de distancia con algunos puertos europeos.

Puertos Europeos	Distancia con relación al canal de Panamá (Km)	Distancia con relación al corredor transístmico de Tehuantepec (km)	Distancia ahorrada del corredor transístmico de Tehuantepec en relación al canal de Panamá (km)
Brest	8,972.1 km	8,458.7 km	513.3 km
Cádiz	8,947.5 km	8,524.5 km	422.9 km
Ceuta	9,042.3 km	8,622.2 km	402 km
Dublín	8,851.4 km	8,455.8 km	395.6 km
Lisboa	8,667.4 km	8,245.3 km	422.2 km
Liverpool	9,062.4 km	8,547.3 km	515 km

Tabla 5. Comparación de distancias entre el corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá con algunos puertos europeos

El ahorro promedio en distancia del corredor transístmico de Tehuantepec respecto al canal de Panamá en ruta de algunos puertos europeos es de 375 km.

Adicional a las ventajas geográficas físicas mencionadas antes, en suma de mercancía a través de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos se obtienen 29,844,447 toneladas de mercancía anual, mientras que el canal de Panamá es muy superior con 403,800,000 toneladas anuales.

Sin embargo es importante aclarar que solamente se tiene información con respecto al arribo en puertos sin tomar en cuenta la idea de el corredor transístmico en general, como complejo comercial y de almacenaje.

Es importante saber que de las 403,800,000 toneladas anuales que transitan por el canal de Panamá el 28% es decir 113,064,000 toneladas o 310 barriles son de petróleo, lo que para Tehuantepec es una ventaja ya que dentro del proyecto del corredor transístmico se puede mover a través de los ductos subterráneos lo equivalente a 1 millón de barriles lo que a peso representa 135,000,000 toneladas diarias, sin necesidad de utilizar el transporte carretero y ferreo, sin duda alguna una ventaja para el proyecto del Istmo y para los inversionistas.

El promedio de tiempo para que un buque pase por el canal de Panamá es de 10 horas, mientras que para pasar por el Istmo de Tehuantepec a través de una línea ferrea se necesita esperar en promedio 12, a expensas de que se sustituyeran por líneas ferreas óptimas se podría bajar el tiempo de traslado hasta 9 horas máximo. Lo que representaría una hora de ventaja promedio de viaje comparandolo con el canal de Panamá.

En resumen, se puede comparar (véase la tabla 6. Comparación cualitativa del proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá) los resultados de la investigación y encontrar una resolución al respecto de la viabilidad del proyecto del Istmo.

Variable de comparación cualitativa	Corredor transístmico del Istmo Tehuantepec	Canal de Panamá
Distancia promedio en kilómetros de Norteamérica a	2637 km	3961 km
Distancia promedio en kilómetros de Europa a	8,476 km	8,924 km
Distancia promedio en kilómetros de Asia a	13,414 km	15,314 km

Tiempo de recorrido promedio a través del	9 horas	10 horas
Cargamento anual en toneladas a través del	29,845 mil	403 millones

Tabla 6. Comparación cualitativa del proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec y el canal de Panamá.

Se define que el ahorro promedio de tránsito a través del Istmo de Tehuantepec es de 1 hora, con respecto al canal de Panamá.

Las distancias promedio se muestran favorables al Istmo de Tehuantepec, con respecto al canal de Panamá, en promedio general de norteamérica se ahorra una distancia de 1,324 km, en promedio general de Asia se ahorra una distancia de 1900 km y en promedio general de Europa se ahorra una distancia de 448 km.

En situación de cargamento a nivel general como se observa en el subtema 3.1 el cargamento anual que transita por Panamá es ampliamente superior, sin embargo es importante rescatar la posibilidad de ganar mercado en el sector de hidrocarburos como se detallará en el siguiente subtema.

Más adelante se describirá el estado actual del proyecto en el Istmo de Tehuantepec para tener una idea de la complejidad del plan, así como, en el apartado de conclusiones una resolución al respecto del cuadro comparativo.

3.4 Continuidad del proyecto transístmico de Tehuantepec.

Dentro de los avances de las zonas económicas especiales, se han puesto de acuerdo las autoridades federales con las estatales para hacer llegar a los municipios de la región del Istmo los dictámenes de participación para dar inicio con los requisitos que

refiere la Ley Federal de las Zonas Económicas Especiales como lo son, comités técnicos, consultoría, recepción de solicitudes de inversión. (Véase Imagen 13. (Proceso de Implementación de las secciones, 2018)



Imagen 13. Proceso de Implementación de las secciones (Zonas Económicas Especiales, 2018)

Dentro de los requisitos existen tiempos para llevar a cabo el desarrollo de la región, es importante decir que actualmente en el mes de octubre de 2018 sólo está en trámite la recepción de solicitudes de parte de compañías interesadas en la región. (Véase Imagen 14. Proceso de implementación, 2018)



Imagen 14. Proceso de implementación (Zonas Económicas Especiales, 2018)

Por ende las cosas podrían modificarse a través de la recesión de los avances establecidos y que la nueva administración quisiera modificar.

El hoy presidente electo AMLO en su campaña hacia las elecciones presidenciales del 1° de Julio del 2018 presentó un proyecto llamado “Proyecto de Nación 2018-2024” (AMLO, 2017). En el Auditorio Nacional de la ciudad de México, dentro del pliego que se compone por más de 400 páginas se presentó la continuidad del proyecto del corredor transistmico de Tehuantepec a través del denominado “Proyecto Viento del Sur” (AMLO, 2017). Dentro de esta presentación se detalla que se plantea el desarrollo de un corredor en la zona de Tehuantepec, de Salina Cruz a Coatzacoalcos atendiendo la demanda de transporte de carga marítima entre el Océano Pacífico y el Atlántico. (Véase Imagen 15. Proyecto Viento del Sur)



Imagen 15. Proyecto Viento del Sur. (AMLO, 2018)

Además de promover el desarrollo de las zonas más rezagadas del país se reforzarían los flujos comerciales de Asia y norteamérica. Según (RegeneraciónTV, 2012)

Da ventajas de desarrollo regional de Tehuantepec donde falta empleo, donde la infraestructura portuaria como de transporte ferroviario está deteriorada.

ventajas globales; la necesidad de tener opciones adicionales de tránsito entre los dos Océanos para mercancías y personas.

Se propone la construcción de una red de transporte y comunicación. A través de un tren suburbano, tanto de pasajeros como de carga. Dentro de la creación de los trenes se plantean que sean suburbanos para no afectar el ecosistema de la zona, respetando las comunidades.

El perfeccionamiento de la red satelital y la red de la comunicación digital.

Consolidación del aeropuerto de Ixtepec.

Con consentimiento de las comunidades, incorporando al sector social al proyecto, haciendo una acción tripartita; la sociedad, el gobierno y el sector privado.

Por otra parte PEMEX, tiene una infraestructura por ducto que permite el flujo de hidrocarburos entre el golfo de México y el Océano Pacífico, optimizando el traslado de los mismos en tan solo 7 días. En el corredor transistmico actualmente operan dos oleoductos uno de 48" y otro de 30" de diámetro además de un gasoducto de 12" y 16" de diámetro que suministra a la refinería Antonio Dovalí Jaime, sustituyendo 12 mil barriles que se necesitarían para su combustoleo y en su conjunto por cada ducto sustituyen el traslado por carretera de 1 millón de barriles diarios.

El proceso de envío comienza en la terminal logística Pajaritos continuando por la refinería general Lázaro Cárdenas del Río y recibiendo en la terminal portuaria de Salina Cruz. (Véase imagen 16. PEMEX, 2014) El proceso a futuro con la reforma energética incluye para el proyecto del corredor en Tehuantepec la construcción de un poliducto de 30" de diámetro concesionado hasta lo que se sabe hoy en día a una empresa gasolinera japonesa.

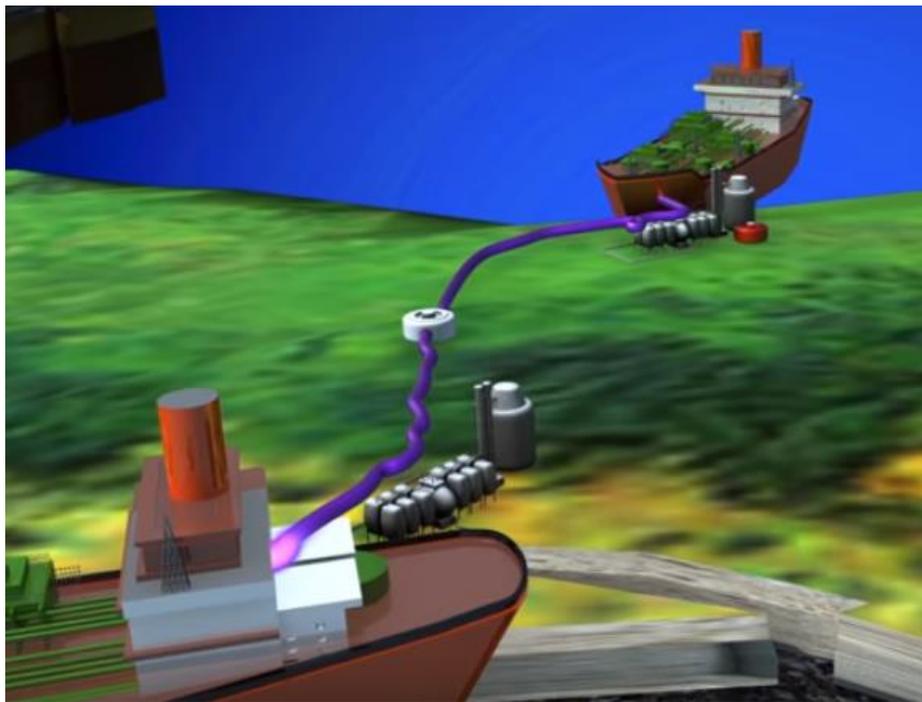


imagen 16. PEMEX. (PEMEX, 2014)

En un mitín por agradecimiento AMLO precisó cambios al proyecto inicial por lo que según Méxicoport (2018)

se creará una zona franca en el Istmo de Tehuantepec, donde se reducirá el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto sobre la Renta (ISR) [...] Aunque no aclaró si dicha área delimitada considera a las Zonas Económicas Especiales (ZEE) [...] Ya tenemos inversión inicial para reforzar las vías (del tren del Istmo), para mejorar los trazos. Se va a rehabilitar toda la zona del ferrocarril para el Istmo: 1,100 millones de pesos desde el 2019. Esto va a ayudar a la comunicación y al plan general que tenemos de unir al Pacífico con el Atlántico y en toda esta región hacer un corredor para incentivar fábricas y crear empleos [...] Eso lo vamos a llevar a cabo en el sexenio. Vamos a rehabilitar el puerto de Salina Cruz, el puerto de Coatzacoalcos, la vía del ferrocarril para contenedores de carga y se van a crear parques industriales en toda esta franja para que haya trabajo y va a ser una zona libre para que vengan las inversiones a esta región del país. (pp.1-3)

Para Esquivel (2018) “Es el tipo de proyecto en el que China seguramente querrá invertir, porque son proyectos de infraestructura a largo plazo con rendimientos claramente positivos”(p.2).

China hoy en día esta invirtiendo en corredores comerciales que abarcan 65 países bajo una iniciativa que se llama un cinturón, una ruta. El proyecto se prevee cueste 7 mil millones de dólares en el primer año y requerirá los fondos del sector público y privado.

México de 2014 a 2016 captó más de 40 acuerdos con inversionistas chinos valuados en más de 4 mil millones de dólares. Aunque existe un inconveniente que es la mala reputación en materia de inversiones a la infraestructura mexicana de parte del país asiático ya que hace cuatro años Beijing intentó impulsar una red ferroviaria de alta velocidad que conectaría la Ciudad de México con la ciudad de Querétaro.

Por otra parte, a partir de una reunión sostenida el 30 de agosto del 2018 entre el presidente electo Andrés Manuel López Obrador y embajadores de países asiáticos como Corea del Sur, Vietnam, Japón, Indonesia, Malasia, Tailandia y Filipinas, además de Australia y Nueva Zelanda, el futuro canciller Marcelo Ebrard detalló “A ellos también les interesa y tienen posiciones similares a la nuestra en cuanto a diversificar sus exportaciones, su comercio y participar con México en los organismos y espacios multilaterales globales”. (Forbes México, 2018, p.2)

Sin embargo, Marcelo Ebrard precisó que después de la renovación del TLCAN ahora USMCA el principal socio de inversión en el proyecto del Istmo serían los Estados Unidos de norteamérica.

CONCLUSIONES

El proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec es viable debido a que se necesitan arreglos mínimos de vía ferrea para que se pueda transitar de manera más ágil y eficiente la mercancía, dando como tiempo de trayecto un promedio de nueve horas para el paso interoceánico, superando en promedio una hora al tiempo de tránsito por el canal de Panamá.

El Istmo de Tehuantepec ganaría usuarios comerciales al canal de Panamá debido a que es más fácil arribar a los puertos de Salina Cruz o Coatzacoalcos que ir bajando en situación geográfica hasta el Panamá, con promedios de distancia de puertos norteamericanos a Tehuantepec de 1,323 km, de puertos europeos a Tehuantepec de 375 km y de puertos asiáticos a Tehuantepec de 1,900 km con respecto al canal de Panamá.

El Istmo de Tehuantepec ganaría usuarios comerciales al canal de Panamá en una primera etapa a través de los hidrocarburos, ya que se destaca que por el Istmo se puede transitar lo equivalente a 1 millón de barriles diarios a través de un oleoducto subterráneo, teniendo como atractivo el interés comercial y la oportunidad para la extracción del crudo, a diferencia del canal de Panamá por el que transitan 310 barriles al día.

El corredor transístmico de Tehuantepec en la actualidad sería muy inferior en cantidad de manejo de mercancía ya que anualmente transportaría 29,844,447 toneladas de mercancía con respecto a 403,800,000 toneladas anuales que transitan por el canal de Panamá.

El proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec se consolidó a través del reconocimiento de la región como zona económica especial ya que entre sus logros hasta octubre del 2018 son la formación de un consejo técnico, ventanilla única para realización de trámites administrativos y la búsqueda de inversionistas.

El Istmo de Tehuantepec puede ser impulsado mediante inversionistas que dependiendo de los proyectos de impacto que genere la nueva administración como la

decisión de la construcción de un aeropuerto y un tren turístico desarrolle confianza en el país.

El proyecto del corredor transístmico de Tehuantepec puede funcionar como complejo industrial integral, es decir; almacén, parque industrial y de comunicación, así como, una importante zona de anclaje para las empresas.

El corredor transístmico de Tehuantepec puede ser una realidad al finalizar la administración del gobierno entrante, al menos en infraestructura y conectividad.

Esta investigación de acuerdo a la competencia de negociación internacional puede servir como un diagnóstico de funcionamiento para una de las regiones más pobres del país como el Estado de Oaxaca, en específico el Istmo de Tehuantepec.

Se puede evaluar la toma de decisiones que instruya el gobierno entrante a través de ejemplos de desarrollo internacional como lo hizo China y Panamá.

Se puede colaborar con equipos multiculturales y multidisciplinarios en la búsqueda de la mejora en la región, es decir, aprender lo que otras naciones ya saben y porque no, mejorar sus procedimientos o políticas.

Se impulsa la generación de PYMEs ya que por la implementación de un complejo industrial en la región, la demanda de materias primas así como de actividades primarias se incrementa potencialmente.

Se relaciona con instituciones donde bien un licenciado en Negocios Internacionales puede tener cabida laboral como; La Secretaría de Economía, la Secretaría de Relaciones Exteriores, instituciones de promoción del comercio exterior, agencias aduanales y marítimas, así como empresas especializadas en comercio exterior.

RECOMENDACIONES.

Debido a que la entrante administración cuenta con otras ideologías políticas es posible que no se de continuidad del todo al proyecto que mediante la aplicación de las zonas económicas especiales ha implementado el gobierno del todavía presidente de la república Enrique Peña Nieto, es posible que se reforme la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales que ha aplicado de lo que continene solamente hasta el día de hoy la comitiva técnica en el proceso de construcción del proyecto transístmico de Tehuantepec, así como la resolución de permisos y realización de trámites a través del portal de ventanilla única.

La reforma de la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales se centraría en el cambio del nombre a delimitar el área como zona franca, ya que lo que se diferencia es el encadenamiento de las empresas a través de la entrega de un producto final pero a través de la contratación de personal originario, ya que la zona económica especial arrastra la mano de obra que le cree conveniente pero no necesariamente la del país de origen o de la región, también es importante decir que la deducción de impuestos como IVA e ISR propuestas por AMLO, también es característico de una zona franca, ofreciendo beneficios fiscales y de libre tránsito para las compañías que se establecen en la región.

Dentro de la concesión a alguna empresa está claro que sería definida entre China, Japón y Estados Unidos, aunque está más apegada a los americanos ya que después de la renovación del tratado USMCA, México está obligado a respetar las condicionantes de Trump y el proyecto del Istmo sin duda es del interés del país de las barras y las estrellas.

Sería interesante que para que los inversionistas llegarán a implementarse en Tehuantepec por lo menos los primeros dos años se les subsidiara el costo de puerto a ferrocarril, ya que esa acción podría retrasar el envío.

Dentro del ámbito internacional está claro que México detonaría un proyecto que lleva poco más de 500 años pendiente por realizarse, interesando a los países principalmente que buscan extraer hidrocarburos y ahora que la reforma energética permite el involucrarse, puede ser provechoso en materia económica para el país.

REFERENCIAS

- Administración Canal de Panamá [canaldepanama] (22 de Octubre de 2018). El #CanaldePanamá tiene una extensión aproximada de 80 kms y un buque le toma entre 8 a 12 hrs transita la vía interoceánica [tuit]. Recuperado de <https://twitter.com/canaldepanama/status/1054537946228015110>
- AMLO. (20 de Noviembre de 2017). Proyecto de nación 2018-2024. Recuperado de <https://lopezobrador.org.mx/temas/proyecto-de-nacion-2018-2024/>
- Anuario Estadístico de los puertos de México 2004. (2004). *Secretaría de Comunicaciones y Transportes* [Archivo PDF]. Recuperado de <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/2004nuevo/pdfs/pacidico/salina-cruz.pdf>
- API Coatzacoalcos. (11 de Marzo de 2007). API. Recuperado de http://www.apicoatza.com/APICOATZA/.COM/1/coa_capal.html
- Arguello, A. R. (2003). *La Batalla por Tehuantepec: El peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos 1848-1854*. México: Dirección General del acervo histórico diplomático de la Secretaria de Relaciones Exteriores.
- Arto, M. A. (2001). *El factor espacial en la convergencia de las regiones de la Unión Europea: 1980-1996*. Madrid, España: Universidad Pontificia Comillas de Madrid. Recuperado de <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/ata/index.htm>
- Artunduaga, T. H. (2007). Los alcances del concepto de Región. *Urbano Territorial* [Archivo PDF]. 11(1), 235. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/748/74811114.pdf>
- Banco Mundial. (06 de Julio de 2018). *Banco Mundial*. Recuperado de https://www.google.com.mx/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=ny_gdp_mktp_cd&hl=es&dl=es#!ctype=l&strail=false&bcs=d&nselm=h&met_y=ny_gdp_mktp_cd&scale_y=lin&ind_y=false&rdim=country&idim=country:MEX&ifdim=country&hl=es&dl=es&ind=false
- Bárcena, J. M. (1901). *Recuerdos de la Invasión Norteamericana 1846-1848*. [Archivo PDF]. Recuperado de http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080028169_C/1080028169_T1/1080028169_MA.PDF
- Barragán, S. (22 de Noviembre de 2017). *Aristegui Noticias*. Recuperado de <https://aristeguinoticias.com/2211/mexico/china-reclama-a-mexico-11-mil-millones-por-cancelacion-del-tren-mexico-queretaro/>
- Bazán, O. (21 de Julio de 2009). *Ampliación del Canal de Panamá y su impacto en los puertos Colombianos*. Recuperado de <https://es.slideshare.net/bemaguali/panama-y-su-canal>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2016). *Ley Federal de Zonas Económicas Especiales*. México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. [Archivo PDF] Recuperado de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFZEE.pdf>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2016). *Ley Federal de Zonas Económicas Especiales*. México: DOF. [Artículo PDF] Recuperado de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFZEE.pdf>

- Canal de Panamá . (27 de Septiembre de 2018) *Historia del canal de Panamá*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-tierra-en-panama/>
- Canal de Panamá. (26 de Junio de 2016). *Estrategias y Negocios.net*. Recuperado de <https://www.estrategiaynegocios.net/lasclavesdeldia/973910-330/infogr%C3%A1ficas%C3%AD-funcionar%C3%A1-el-canal-de-panam%C3%A1-ampliado>
- Noticieros Televisa (16 de Agosto de 2018). *Los proyectos de AMLO en el Istmo de Tehuantepec - Es la hora de opinar - 16 de agosto de 2018* [Archivo de video] Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=G7xobaqAo5U>
- Carnero, E. D. (2011). *Energía Eólica y conflictos socioterritoriales*. México: Instituto de Geografía para la paz A.C. [Archivo PDF] Universidad Iberoamericana Santa Fe. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/Electr-y-territorio/EmilianoDiaz.pdf>
- Casaseca, M. (2007). *el concepto actual de estado*. Salamanca, España: Universidad de Salamanca. Recuperado de <http://ocw.usal.es/ciencias-sociales-1/derecho-politico-i/contenidos/apuntes-y-presentaciones/tema-7-apuntes-1>
- CEPAL. (2004). *Comisión Económica para América Latina*. Recuperado de www.eclac.org: <http://www.eclac.org/trasnporte/perfil/ppgen.asp?code=36>
- Conferencia Nacional de Mejora Regulatoria. (2008). *Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec*. Oaxaca: Conferencia Nacional de Mejora Regulatoria. [Archivo PDF] Recuperado de http://www.cofemer.gob.mx/images/stories/documents/huatulco/4_ISTMO_VER.pdf
- Animal Político (15 de Octubre de 2018). *Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto* Recuperado de <https://www.animalpolitico.com/2018/10/consulta-aeropuerto-pregunta-fechas-horarios/>
- Cuadrado Roura, J. R. (2014). ¿Es tan "Nueva" la "Nueva Geografía Económica"? sus aportaciones, límites y su relación con las políticas. *EURE*, 12. [Archivo PDF] Recuperado de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v40n120/art01.pdf>
- Diario Oficial de la Federación. (2016). *Artículo 27 Constitucional*. México: Cámara de Diputados. [Archivo PDF] Recuperado de <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/cn16.pdf>
- El Financiero Bloomberg. (31 de Diciembre de 2015). *El Financiero Bloomberg*. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/naicm-sera-uno-de-los-tres-mas-grandes-del-mundo-sct>
- El Financiero Bloomberg. (17 de junio de 2018). *¿Es viable el proyecto de corredor ferroviario en el Istmo?* [Archivo de video]. Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=nV_guj-q69k
- El Universal. (15 de Octubre de 2018). *Que sabemos de la base aerea de santa lucia*. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/lo-que-sabemos-de-la-base-aerea-de-santa-lucia-en-edomex>
- Elevación de un buque en las esclusas de Gatún . (20 de Julio de 2016). *Canal de Panamá*. Panamá,[Archivo PDF]. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2017/08/Funcionamiento-del-Canal-de-Panama-08-28.pdf>

- Escobar. (2010). *Geografía Económica*. México: McGrawHill.
- Esquivel, G. (2018). Corredor del Istmo, ruta comercial que AMLO quiere trazar de la mano de China. *El Financiero Bloomberg*. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/financial-times/corredor-del-istmo-ruta-comercial-que-amlo-quiere-trazar-de-la-mano-de-china>
- Fernández, J. L. (1998). *Tratado de Guadalupe Hidalgo en su sesquicentenario*. México: Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.[Archivo PDF] Recuperado de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/166/3.pdf>
- Ferroistmo (Productor), & C.V., F. d. (Dirección). (14 de junio de 2010). *Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec* [Película]. Istmo de Tehuantepec, Méxicio. Recuperado de Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=CNQoK5kiyh>
- Forbes México. (2018). Países asiáticos se interesan por proyecto de AMLO en Istmo: Ebrard. *Forbes México*, 1-3. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/paises-asiaticos-se-interesan-por-proyecto-de-amlo-en-istmo/>
- El Financiero Bloomberg (18 de Octubre de 2017). *#EnEFyPorAdela presenta a EPN en 'Impulsando a México'*. [Archivo de video] Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=sJ7_zL2yXl0
- Galeana, P. (2006). *El Tratado McLane-Ocampo La comunicación interoceánica y el libre comercio*. México: Porrúa.
- García, L. M. (2017). *Investigación Documental*. México. [Archivo PDF] Recuperado de http://aprendeonlinea.udea.edu.co/lms/moodle/file.php/658/Glosario_Invest_Documental_fina_l_-_Lina_Rpo.pdf
- García, M. P. (06 de Abril de 2018). *El AICM, con la saturación más alarmante en AL, indica lata* Recuperado de <http://www.jornada.com.mx/2018/04/06/economia/022n1eco>
- Garza, C. G. (2017). *Método Comparativo*. Monterrey: UANL.[Archivo PDF] Recuperado de <http://eprints.uanl.mx/9802/1/Estudio%20Comparado.pdf>
- Gay, J. A. (2000). *Historia de Oaxaca*. México: Porrúa. Recuperado de <http://matiasromero.educanet.com.mx/?p=382>
- Gestiopolis. (01 de Julio de 2008). *métodos y técnicas de investigación*. Recuperado de <https://www.gestiopolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/>
- Gobierno de la República Mexicana. (2014). *Zonas Económicas Especiales*. México: GOB.MX. Recuperado de <https://www.gob.mx/presidencia/acciones-y-programas/zonas-economicas-especiales-15774>
- Gobierno del Estado de Oaxaca. (2011). *Planes Regionales de Desarrollo de Oaxaca 2011-2016*. Oaxaca: Gobierno del Estado de Oaxaca.[Archivo PDF] Recuperado de http://www.finanzasooaxaca.gob.mx/pdf/planes/planes_regionales/2011-2016/Istmo.pdf
- Google Earth Pro. (10 de Octubre de 2018). *Google Earth Pro*. Recuperado de Google Earth Pro. Mapa de dirección específica

- Google Earth Pro. (12 de Octubre de 2018). *Google Earth Pro*. Recuperado de Google Earth Pro. Mapa de dirección específica
- Hernández, D. D. (2000). *Luis de la Rosa y el paso interoceánico en Tehuantepec, 1849-1852*. México: Perfiles.
- Humboldt, A. (1973). *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España*. México: Porrúa.
- INEGI. (2010). *Istmo de Tehuantepec*. México: INEGI. Recuperado de <http://www.inegi.org.mx/>
- Juárez, P. (27 de agosto de 2014). Ferrocarril del Istmo, una vía sin trenes. México, México, México. Recuperado de <http://www.milenio.com/negocios/ferrocarril-del-istmo-una-via-sin-trenes>
- La Jornada Veracruz. (2016). Zonas Económicas Especiales. *El Jarocho Cuantico*, 2. Recuperado de <http://docplayer.es/88242818-Zonas-economicas-especiales.html>
- Maldonado, M. (03 de Octubre de 2018). El fantástico proyecto del Tren Maya. *El Universal*. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.mx/columna/mario-maldonado/cartera/el-fantastico-proyecto-del-tren-maya>
- Mantecón, V. V. (2009). *Política y Cultura*. Recuperado de UAEM Redalyc: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26711982010>
- Andrés Manuel López Obrador. (2016). *AMLO en el Canal de Panamá* [Archivo de video]. Recuperado de <https://youtu.be./9vp9H-wNk00>
- Alex MarquezTv (08 de Febrero de 2017). *la desconocida defensa del istmo de tehuantepec en tiempos de porfirio diaz* [Archivo de video] Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=cFfubQbkQpo>
- Márquez, E. A. (2007). *Zapotecos del Istmo de Tehuantepec*. México: Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas. [Archivo PDF] Recuperado de http://www.cdi.gob.mx/boletines/zapotecos_istmo_tehuantepec.pdf
- Martínez, S. y. (2002). *Istmo de Tehuantepec: un espacio geoestratégico bajo la influencia de intereses nacionales y extranjeros. éxitos y fracasos en la aplicación de políticas de desarrollo industrial (1820-2002)*. México: Informe del instituto de Geografía de la UNAM. [Archivo PDF] Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n49/n49a8.pdf>
- Méxicoport. (2018). AMLO anunció zona franca en el Istmo de Tehuantepec. *Méxicoport*, 1. Recuperado de <http://mexicoport.com/amlo-anuncio-zona-franca-en-el-istmo-de-tehuantepec/>
- Mi Canal de Panamá. (17 de Octubre de 2017). *micanaldepanama.com*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/el-canal-de-panama-registra-record-de-tonelaje-en-ano-fiscal-2017/>
- Mi Canal de Panamá. (2018). *Mi Canal de Panamá*. [Archivo PDF] Recuperado de <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2018/10/14-TransitosPorEsclusaSegmento.pdf>

- Moy, V. (2016). Zonas Económicas Especiales ¿un paso hacia el desarrollo? *Foreign Affairs Latinoamérica*, 1. Recuperado de <http://revistafal.com/zonas-economicas-especiales-un-paso-hacia-el-desarrollo/>
- Gobierno de la República (03 de Septiembre de 2014). *Proyecto Nuevo Aeropuerto Ciudad de México - #AeropuertoMEX*. [Archivo de video] Recuperado de Youtube: https://www.youtube.com/watch?v=jwsJnNd__1l
- MARIA DEL CARMEN PEREZ NOVILLOFERTRELL (21 de Febrero de 2016). *La población. Activa e Inactiva*. [Archivo de video] Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=oUtjfq9TTf8>
- Núñez, N. V. (2011). *Diagnóstico Regional del Istmo de Tehuantepec*. Oaxaca: Proyecto Piloto: Alfabetización con mujeres indígenas en el Estado de Oaxaca. [Archivo PDF] Recuperado de http://cedoc.inmujeres.gob.mx/ftpg/Oaxaca/OAX_MetaA4_5_2011.pdf
- Andrés Manuel [lopezobrador_] (16 de Noviembre de 2018). *Amigos de las benditas redes sociales, ayúdenos a difundir la próxima Consulta Ciudadana. Es importante que se abra paso, cada vez más, a la democracia participativa. Saludos.* <https://bit.ly/2TI0cei>. [Tuit] Recuperado de https://twitter.com/lopezobrador_/status/1063538862960648197?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwc%5Etweetembed%7Ctwtterm%5E1063538862960648197&ref_url=http%3A%2F%2Fwww.jornada.com.mx%2Fultimas%2F2018%2F11%2F16%2Fpresentan-boleta-para-consulta-sobre-programas-prior
- Panamá, U. G. (10 de Octubre de 2018). *Ubicación Geográfica del Canal de Panamá*. (Google maps, Intérprete) Panamá, Panamá, Panamá. Recuperado de <https://www.google.com.mx/maps/place/Canal+de+Panam%C3%A1/@9.0923147,-82.9857901,6.75z/data=!4m5!3m4!1s0x8fab5f4b31cd492d:0xd9dd11e7a14a0960!8m2!3d9.1438034!4d-79.7285161>
- Pemex. (06 de Junio de 2014). *Corredor Transístmico*. [Archivo de video] Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=X004FbsdUIc>
- Pineda. (2000). *Comunicación Interoceánica por el Istmo de Tehuantepec: un viejo proyecto en el nuevo desarrollo global*. Tuxtla Gutierrez, Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Centro de estudios superiores de México y Centroamérica.
- Proceso de implementación. (22 de Mayo de 2018). Zonas Económicas Especiales. México, México, México.
- Proceso de Implementación de las secciones. (22 de Mayo de 2018). Las Zonas Económicas Especiales de México. México, México, México.
- Proyecto Tehuantepec. (18 de Octubre de 2018). *Secretaría de Comunicaciones y Transportes*. Recuperado de <https://www.ferroistmo.com.mx/proyectos-concluidos-del-ferrocarril-del-istmo-de-tehuantepec-s-a-de-c-v/>
- Proyecto Tren Maya. (11 de Septiembre de 2018). *Proyecto Tren Maya*. Recuperado de <https://lopezobrador.org.mx/2018/09/11/proyecto-tren-maya/>

- Andrés Manuel López Obrador. (13 de Octubre de 2018). *Proyecto Tren Maya*. [Archivo de video] Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=fMbkkPa_FhQ
- Puerto de Coatzacoalcos. (18 de Octubre de 2018). *Ubicación Puerto de Coatzacoalcos*. Recuperado de <https://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/acerca-ubicacion>
- Puerto Salina Cruz. (18 de Octubre de 2018). *www.puertosalinacruz.com.mx*. Recuperado de <https://www.puertosalinacruz.com.mx/espi/0000001/inicio>
- RegeneraciónTV. (07 de Mayo de 2012). *07 Viento del Sur*. [Archivo de video] Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=k1Rh4IU4HFU>
- Reina, L. (2013). *Historia del Istmo de Tehuantepec, dinamica del cambio sociocultural, Siglo XIX*. México: INAH.
- Robles, A. R. (2015). *Análisis de la Viabilidad del Istmo de Tehuantepec como alternativa regional actual al transporte interoceánico*. México: UNAM, facultad de ciencias políticas y sociales. Recuperado de <http://132.248.9.195/ptd2015/febrero/0725572/Index.html>
- UNFPA América Latina y el Caribe (18 de Agosto de 2014). *Relación entre Población y Territorio* [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=rapV94-pOoU>
- Salord, S. G. (2003). *Hombres, Mujeres y Muxe en el Istmo de Tehuantepec*. México: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. [Archivo de PDF] Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/747/74702616.pdf>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes . (18 de Octubre de 2018). *Ferrocarril del istmo de tehuantepec*. Recuperado de <https://www.ferroistmo.com.mx/rehabilitacion-conservacion-y-mantenimiento-de-vias-puentes-y-estructuras-del-ferrocarril-del-istmo-de-tehuantepec-s-a-de-c-v/>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (Agosto de 2018). *Puerto Coatzacoalcos*. [Archivo PDF] Recuperado de https://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/coatza_docs/pdf/Arribos.pdf
- SIALNAIM. (12 de Octubre de 2018). *Cuanto cuesta el nuevo aeropuerto*. Recuperado de [sialnaim.com.mx: https://sialnaim.com.mx/7-cuando-cuesta-el-nuevo-aeropuerto](https://sialnaim.com.mx/7-cuando-cuesta-el-nuevo-aeropuerto)
- Museo de la Cancillería MX [museodelacancilleriamx]. (21 de Agosto de 2018) Este mapa de la Tehuantepec Railway Company contiene las rutas comerciales con conexiones a los puertos más importantes del mundo, previstas por el gobierno mexicano en 1867. Puedes verlo en nuestra exposición: "Istmo de Tehuantepec: tratos, relatos y retratos" ¡Hasta el 7 de Septiembre! [Estado de facebook] Recuperado de https://www.facebook.com/pg/museodelacancilleriamx/photos/?ref=page_internal
- Transporte.mx. (02 de Junio de 2015). *Teus*. Recuperado de [Transporte.mx: http://www.transporte.mx/que-es-un-teu/](http://www.transporte.mx/que-es-un-teu/)
- Universidad de Barcelona. (18 de Julio de 2018). *Psicología Ambiental, elementos básicos*. Recuperado de [Psicología Ambiental: http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-3-tema-5-7-1](http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-3-tema-5-7-1)

- Valadés, P. G. (2006). *El Tratado Mclane-Ocampo La comunicación interoceánica y el libre comercio*. México: Porrúa.
- Valdez, L. C. (2002). *El plan Puebla-Panamá y las Políticas de desarrollo. Un análisis crítico*. Guadalajara: Espiral.[Archivo PDF] Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/138/13802503.pdf>
- Velázquez, Y. V. (2004). Diversidad étnica e identidad de la llanura costera del istmo oaxaqueño. *Mundo Agrario*, 4-5. Recuperado de <http://www.redalyc.org/html/845/84540803/>
- Vera, A. (1924). *El Fracaso del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*. Texas: Cultura.
- World development report. (2009). *Una Nueva Geografía Económica*. [Archivo PDF] Recuperado de https://www.rimisp.org/wp-content/files_mf/1363029542PresentacionMariselaMontoliuInformeDesarrolloMundialEncuentro2009_4_rimisp_Cardumen.pdf
- Zuckermann, L. (14 de Agosto de 2018). *Proyecto del istmo de amlo sueño o realidad*. Recuperado de <https://www.excelsior.com.mx/opinion/leo-zuckermann/el-proyecto-del-istmo-de-amlo-sueno-o-realidad/1258474>

ANEXOS

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1 de Junio de 2016) Ley Federal de Zonas Económicas Especiales [01/06/2016]. DO: 01/06/2016 Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5439557&fecha=01/06/2016

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto, en el marco de la planeación nacional del desarrollo, regular la planeación, el establecimiento y la operación de Zonas Económicas Especiales para impulsar el crecimiento económico sostenible que, entre otros fines, reduzca la pobreza, permita la provisión de servicios básicos y expanda las oportunidades para vidas saludables y productivas, en las regiones del país que tengan mayores rezagos en desarrollo social, a través del fomento de la inversión, la productividad, la competitividad, el empleo y una mejor distribución del ingreso entre la población. Dichas Zonas serán consideradas áreas prioritarias del desarrollo nacional y el Estado promoverá las condiciones e incentivos para que, con la participación del sector privado y social, se contribuya al desarrollo económico y social de las regiones en las que se ubiquen, a través de una política industrial sustentable con vertientes sectoriales y regionales.

Las personas físicas o morales que operen en las Zonas Económicas Especiales como Administradores Integrales o Inversionistas podrán recibir beneficios fiscales, aduanales y financieros, así como facilidades administrativas e infraestructura competitiva, entre otras condiciones especiales, en los términos de la presente Ley.

Los beneficios e incentivos que se otorguen deberán fomentar la generación de empleos permanentes, el ascenso industrial, el crecimiento de la productividad del trabajo, e inversiones productivas que impulsen el desarrollo económico de la Zona y su Área de Influencia.

Los gobiernos federal, de las entidades federativas y municipales, en el ámbito de su competencia y en el marco del mecanismo de coordinación previsto en ésta Ley, con la participación que corresponda a los sectores privado y social, deberán implementar un Programa de Desarrollo con el objeto de establecer políticas públicas y acciones que, con un enfoque integral y de largo plazo, permitan el establecimiento y la adecuada

operación de las Zonas Económicas Especiales, así como promuevan el desarrollo sustentable de sus Áreas de Influencia.

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

Administrador Integral: La persona moral o entidad paraestatal que, con base en un permiso o asignación, funge como desarrollador-operador de la zona y en tal carácter tiene a su cargo la construcción, desarrollo, administración y mantenimiento de la misma, incluyendo los servicios asociados o, en su caso, la tramitación de éstos ante las instancias correspondientes; área de influencia: Las poblaciones urbanas y rurales aledañas a la zona, susceptibles de percibir beneficios económicos, sociales y tecnológicos, entre otros, derivados de las actividades realizadas en la misma, y de las políticas y acciones complementarias previstas en el programa de desarrollo, donde además se apoyará el desarrollo de servicios logísticos, financieros, turísticos, de desarrollo de software, entre otros, que sean complementarios a las actividades económicas de la zona.

Plan maestro de la zona: El instrumento que prevé los elementos y características generales de infraestructura y de los servicios asociados, para la construcción, desarrollo, administración y mantenimiento de la zona; el cual será revisado por lo menos cada 5 años.

Programa de Desarrollo: El instrumento de planeación que prevé los elementos en materia de ordenamiento territorial y las características de las obras de infraestructura de transporte, de comunicaciones, de logística, energética, hidráulica y otras que se requieren ejecutar en el exterior de la zona para la operación de la misma y, en su caso, otras obras que sean complemento a la infraestructura exterior; así como, las políticas públicas y acciones complementarias a que se refiere el artículo 12 de esta ley.

Zona: La zona económica especial, área geográfica del territorio nacional, determinada en forma unitaria o por secciones, sujeta al régimen especial previsto en esta ley, en la cual se podrán realizar, de manera enunciativa y no limitativa, actividades de manufactura, agroindustria, procesamiento, transformación y almacenamiento de

materias primas e insumos; innovación y desarrollo científico y tecnológico; la prestación de servicios de soporte a dichas actividades como servicios logísticos, financieros, informáticos, profesionales, técnicos y de otra índole que se consideren necesarias conforme a los propósitos de este ordenamiento, así como la introducción de mercancías para tales efectos.

Artículo 6. Las zonas se establecerán con el objeto de impulsar, a través de la inversión productiva, el crecimiento económico sostenible, sustentable y equilibrado de las regiones del país que tengan mayores rezagos en desarrollo social, siempre y cuando reúnan todos los siguientes requisitos:

Deberán ubicarse entre las diez entidades federativas con mayor incidencia de pobreza extrema, de acuerdo con la información oficial del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. Deberán establecerse en áreas geográficas que representen una ubicación estratégica para el desarrollo de la actividad productiva, debido a la facilidad de integración con carreteras, aeropuertos, ferrocarriles, puertos o corredores interoceánicos y potencial de conectividad hacia otros mercados nacionales o internacionales. Deberán prever la instalación de sectores productivos de acuerdo con las ventajas comparativas y vocación productiva presente o potencial de la zona, y deberán establecerse en uno o más municipios cuya población conjunta, a la fecha de la emisión del dictamen, sea entre 50 mil y 500 mil habitantes.

Artículo 7. Las Zonas podrán establecerse en alguna de las formas siguientes: Unitaria: un solo conjunto industrial delimitado geográficamente, el cual es desarrollado por un único administrador integral, y secciones: varios conjuntos industriales ubicados en cualquier punto dentro de un polígono más amplio, y cada conjunto es desarrollado por un administrador integral.

Artículo 15. Cada zona contará con una ventanilla única para simplificar y agilizar los trámites necesarios para construir, desarrollar, operar y administrar la zona; realizar actividades económicas productivas en la misma, o instalar y operar empresas en el área de influencia.