



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MÉXICO**



**Centro Universitario UAEM Tenancingo**

**“Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá  
y el Canal Interoceánico en México”**

**Tesis  
Que para obtener el Título de Licenciado en Relaciones Económicas  
Internacionales**

**Presenta:**

**Oscar Rai Benhumea Martínez**

**Director (es)**

**Mtra. Maricarmen Morales Sánchez**

**Asesor (es)**

**M. E. Laura Elena Castorena de Ávila**

**Lugar y Fecha**

**Tenancingo de Degollado, México a 11 de Septiembre de 2019.**

## Índice

<b>Introducción</b> .....	6
<b>CAPÍTULO I. ANTECEDENTES DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC</b> .....	10
<b>1.1 Antecedentes Históricos</b> .....	10
<b>1.1.1 Tratado de Guadalupe Hidalgo (Tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América)</b> ..	11
<b>1.1.2 Tratado de la Mesilla</b> .....	13
<b>1.1.3 Tratado McLane-Ocampo (Tratado de Tránsito y Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, en Veracruz)</b> .....	15
<b>1.2. El ferrocarril Transístmico durante el Porfiriato</b> .....	16
<b>CAPÍTULO II. DESARROLLO DEL CANAL DE PANAMÁ Y REAPERTURA DEL CANAL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC</b> .....	22
<b>2.1 Antecedentes históricos de la creación del Canal de Panamá</b> .....	22
<b>2.2 Ampliación del Canal de Panamá</b> .....	24
<b>2.3 Reapertura del Canal del Istmo de Tehuantepec</b> .....	28
<b>2.3.1 Situación actual del Istmo de Tehuantepec</b> .....	30
<b>2.3.2 La ventaja que representa el Istmo de Tehuantepec en el comercio Mundial</b> ..	35
<b>2.3.3 El Istmo de Tehuantepec frente a otros puertos Nacionales</b> .....	36
<b>2.4 Inversiones portuarias en América Central y el Caribe</b> .....	41
<b>2.4.1. Interés de China en México</b> .....	42
<b>2.5 Gas Natural Licuado (GNL): Un nuevo mercado</b> .....	43
<b>CAPITULO III. PROYECTOS QUE CONLLEVARÍAN A LA REAPERTURA DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC</b> .....	48
<b>3.1 Plan Puebla-Panamá (PPP)</b> .....	48
<b>3.2 Zonas Económicas Especiales (ZEE)</b> .....	50
<b>3.2.1 Características de cada región que abarcan las ZEE</b> .....	54
<b>3.3 Tren Maya</b> .....	56
<b>3.3.1 El Ferrocarril Chiapas-Mayab y su relación con el tren Maya y el Istmo de Tehuantepec</b> .....	58
<b>3.4 Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec</b> .....	60
<b>CAPITULO IV. RESULTADOS Y CONCLUSIONES</b> .....	64

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

<b>4.1 Análisis comercial</b> .....	64
<b>4.2 Viabilidad comercial</b> .....	80
<b>Conclusión</b> .....	91
<b>Referencias</b> .....	94
<b>Anexos</b> .....	102

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

**Índice de Tablas**

Tabla 1. Artículos del Tratado de Guadalupe Hidalgo.....	102
Tabla 2. Artículos del Tratado McLane-Ocampo.....	117
Tabla 3. Propuestas hechas para ceder territorio.....	14
Tabla 4. Tarifas fijadas para el ferrocarril .....	19
Tabla 5. Transporte de Carga e Ingresos.....	20
Tabla 6. Nodos del Sur-Sureste de México .....	34
Tabla 7. Acciones detonadoras para el programa de desarrollo .....	63
Tabla 8. Volumen operado por tipo de carga .....	67
Tabla 9. Movimiento Portuario Anual.....	73
Tabla 10. Tráfico del Canal de Panamá .....	77
Tabla 11. Exportaciones e Importaciones según el modo de transporte 2018.....	79
Tabla 12. Carga y pasajeros transportados del sistema ferroviario en líneas Chiapas y Mayab 2017.....	81
Tabla 13. Carga y pasajeros transportados del sistema ferroviario en líneas Chiapas y Mayab 2018.....	82
Tabla 14. Exportaciones e Importaciones según el modo de transporte .....	85
Tabla 15. Distancia entre las rutas interoceánicas.....	89

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

**Índice de Figuras**

Figura 1. México antes de los Tratados.....	16
Figura 2. Canal Multimodal Transoceánico .....	17
Figura 3. Nuevo juego de esclusas.....	25
Figura 4. Ampliación del Canal de Panamá .....	27
Figura 5. Clúster Logístico Multimodal.....	31
Figura 6. Conexión de México con el mundo .....	35
Figura 7. Principales puertos nacionales.....	40
Figura 8. Proceso y usos del GNL .....	44
Figura 9. Destino y origen del GNL por el Canal de Panamá .....	45
Figura 10. Gasoducto Jáltipan-Salina Cruz .....	46
Figura 11. Territorio que abarca el PPP .....	49
Figura 12. ZEE con éxito.....	51
Figura 13. ZEE en México.....	53
Figura 14. Recorrido del Tren Maya .....	57
Figura 15. Ferrocarril Chiapas-Mayab .....	58
Figura 16. Línea Ferroviaria Chiapas-Mayab .....	60
Figura 17. Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec .....	61
Figura 18. Movimiento de Carga Comercial anual del Puerto de Coatzacoalcos .....	65
Figura 19. Principales Productos manejados en Enero/Marzo 2018-2019.....	66
Figura 20. Porcentaje de los principales productos manejados 2018.....	68
Figura 21. Porcentaje de los principales productos manejados 2019.....	69
Figura 22. Movimiento de Carga Salina Cruz 2015-2018 .....	70
Figura 23. Tránsito por segmento de mercado en la esclusa Panamax.....	75
Figura 24. Tránsito por segmento de mercado en la esclusa Neopanamax .....	76
Figura 25. Mapa comercial de México .....	87
Figura 26. Mapa Comercial de Panamá .....	88

### **Introducción**

Martínez, Sánchez y Casado (2002 apud Torres, 2017) señalan que durante el Porfiriato se despertó el interés por realizar un Canal Transístmico en el Istmo de Tehuantepec, por tener la mejor ubicación dentro del país y por ser la brecha más estrecha, lo cual concordaba con todos los atributos que se requerían para poder lograr una conexión entre el Océano Pacífico y el Atlántico.

Ortiz (como se cita en Torres, 2017) el éxito del Canal del Istmo de Tehuantepec fue efímero ya que para 1915 se inaugura el Canal de Panamá y la mayoría de la carga comercial atravesaría por el Istmo Panameño, este acontecimiento junto al movimiento revolucionario de 1910 dio fin al ferrocarril Transístmico.

Así como bien lo indican Cunin y Krotz (2012) la región no se desarrolla como resultado de un proyecto concebido de antemano, sino como el resultado de las interacciones entre distintos actores, en las que cada uno busca sus propios intereses.

En miras de buscar la reactivación del Istmo de Tehuantepec el Gobierno de la actual administración hará una inversión de 8,000 millones de pesos, para que la región del sur del país se pueda desarrollar, la inversión se hará en los Estados de Veracruz y Oaxaca, contemplando una modernización y ampliación de los Puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos (Molina, 2018).

China tiene intenciones de invertir en México, así como lo ha hecho con otros países de América Latina y el Caribe, ya que cuenta con los recursos financieros y tecnológicos que México requiere para impulsar dos de los proyectos más ambiciosos de México como lo son, el Tren Maya y el Ferrocarril Transístmico que conecta al Pacífico con el Atlántico (Forbes, 2018).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

De acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2018) Coatzacoalcos no solo es un punto de convergencia para distintas rutas nacionales, sino también lo es para las rutas internacionales, gracias a que tiene un alcance con el corredor Ciudad de México-Puebla y Progreso, y con el corredor vial-ferroviario Transístmico hacia el Puerto de Salina Cruz, ubicado en el Estado de Oaxaca.

Ortiz (1971) dice que de acuerdo al Departamento de Marina de los Estados Unidos, realizar un traslado de mercancías provenientes de Liverpool, Inglaterra a Auckland, Nueva Zelanda tiene una distancia de 14,645 millas náuticas vía el Canal de Suez, de 13,312 millas náuticas por Panamá y a través del Istmo de Tehuantepec solo 4,925 millas náuticas (Torres 2017, p. 131).

Según datos de SCT, (2008) gracias a la posición geográfica con la que cuenta México, el 80% de su comercio exterior se realiza a través de transporte marítimo, ya que los puertos que se ubican en el Océano Pacífico y en el Golfo de México pueden conectar con 535 destinos geográficos ubicados en cualquier parte del mundo, lo cual facilita las exportaciones e importaciones.

De acuerdo a datos de Theurel (2016) con 381 km de largo, se pretende la creación de un gasoducto transoceánico que atravesara 14 municipios de Veracruz, y 13 municipios de Oaxaca, esto formara parte de la infraestructura que tiene como fin, transportar el gas mezclado procedente de Estados Unidos, a su vez también se busca rehabilitar el ferrocarril y la carretera que atraviesa el Istmo, esto con el único fin de hacer más eficiente el traslado de mercancías por el Istmo.

Según los datos publicados por el Instituto Mexicano del Transporte (2018) la carga total transportada por ferrocarril en la región sur sureste del país en 2016 es equivalente a 4.97%, la cual se integra por 11,189 registros que son equivalentes a 6,072,015 toneladas.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

En 1879 empezó la construcción del canal (Panamá) dirigido por Ferdinand de Lesseps, quien también estaba involucrado con el Canal de Suez. La idea era hacer un canal al nivel del mar, como también habían hecho con el Canal de Suez, aunque tuvieron que afrontar el problema de las montañas y las enfermedades (Autoridad del Canal de Panamá, 2018).

De acuerdo a Sacyr (2015) la ampliación del Canal de Panamá representa una de las obras de ingeniería más ambiciosas de la era moderna, la obra es liderada por la empresa española Sacyr, la cual es responsable del diseño y construcción del tercer juego de esclusas, que junto al consorcio internacional Grupo Unidos por el Canal (GUPC) tienen la enorme tarea de llevar a cabo el Tercer juego de esclusas, una en el Atlántico y la otra en el Pacífico.

De acuerdo a la Autoridad del Canal de Panamá (2018) el 26 de Junio de 2016 se inauguró un tercer carril para el tránsito por el Canal de Panamá, lo cual significa una mayor competitividad, una mejora en el servicio y se asegura el valor de la ruta marítima a través de Panamá, con la ampliación del canal no solo aumento la dimensión de los carriles, sino también la capacidad de las esclusas para permitir el paso a buques de mayor capacidad.

Ahora las esclusas de Cocolí y Agua Clara son más anchas, más largas y más profundas que las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún. Por lo tanto, las esclusas neopanamax permiten el paso de buques que almacenan más de 14,000 TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), en tanto que las esclusas panamax permiten el paso de buques con capacidad de 5,000 TEU (ACP, 2018).

Según datos de la ACP (2019) luego de la ampliación del Canal de Panamá se logró el tránsito número 6,000 del buque neopanamax, de los cuales el 50% pertenece al segmento de portacontenedores, el 26% al segmento de Gas Licuado de Petróleo,

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

un 11% al de Gas Licuado Natural y el porcentaje restante pertenece a los buques que transportan gráneles secos y líquidos, porta vehículos y pasajeros.

Dentro del desarrollo del contexto se busca cumplir con el Objetivo General: Analizar los beneficios comerciales que traería la reapertura del Canal del Istmo de Tehuantepec en comparación al Canal de Panamá.

Siendo así que los objetivos específicos son:

- Conocer la viabilidad comercial que traería consigo la reapertura del Canal del Istmo de Tehuantepec.
- Realizar un análisis comparativo del Canal de México y el Canal de Panamá.

Con base al desarrollo del análisis, el tipo de investigación que se eligió es de tipo exploratorio porque de acuerdo a Hernández, Fernández y Baptista (2014) “la meta de este tipo de investigación es someter a un análisis cualquier tipo de fenómeno, contexto o situación de la cual se tenga poco conocimiento y no haya suficiente información”.

Los distintos métodos de los cuales se apoya el análisis ayudaran a comprender el desarrollo que ha tenido una vía interoceánica y su evolución a lo largo del tiempo. Es por eso que se utilizan los métodos, deductivo, inductivo, analítico y sintético para poder entender la situación actual del Istmo de Tehuantepec y la viabilidad comercial que traería consigo al poner en marcha uno de los proyectos que dio estabilidad económica a México durante el Porfiriato.

Para poder comprender cada uno de los puntos citados en el análisis se utilizará un enfoque cualitativo en la investigación, con la recolección de datos se describen situaciones observables y se pueden interpretar fenómenos. La principal característica de este enfoque es darle sentido a las ideas o actos de las personas y al mismo tiempo al mundo que los rodea (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

## **CAPÍTULO I. ANTECEDENTES DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC**

Los eventos históricos que dieron inicio al Canal de Tehuantepec ayudarán a explicar cómo se fue desarrollando esta gran oportunidad de desarrollo económico y comercial para México, y del porque el interés del sector privado y público por retomar esta vieja vía de conexión.

### **1.1 Antecedentes Históricos**

Según datos de Martínez, Sánchez y Casado (2002) después de la independencia de la Corona Española, en 1823 Tadeo Ortiz de Ayala realizo una expedición y vio la posibilidad de establecer una vía de comunicación Transístmica entre Puerto México (hoy Coatzacoalcos) y Salina Cruz. Pero un poco antes de Tadeo Ortiz, Hernán Cortes y Alexander von Humboldt, en el siglo XVI y XVIII, habían hecho las primeras expediciones donde se vio la posibilidad de erigir una vía de comunicación interoceánica, como asunto de interés político y comercial para las naciones.

Para 1869 ya se había construido el Canal de Suez, gracias a su éxito inspiro a las más reconocidas empresas constructoras de capital privado, en buscar la brecha más estrecha en América, quedando tres importantes prospectos, México, Panamá y Nicaragua.

México le otorgo la concesión al español José de Garay en 1842 para la construcción de la vía de comunicación, pero este le paso la concesión a dos empresas la compañía inglesa Manning and Co. (1847) y la estadounidense Tehuantepec Railroad Co., propiedad de P. A. Hargous y J. P. Bentjamin (1849).

El interés de Estados Unidos por querer ocupar la región Istmeña, llevo a la nación a que celebrara tres tratados importantes con México, el de Guadalupe-Hidalgo en 1848, donde se propuso la compra del Istmo; el de la Mesilla en 1853, que autorizó la construcción del ferrocarril y estableció la libre circulación de personas, mercancías y tropas estadounidenses por dicha zona, y el último fue MacLane-Ocampo en 1859, que era una ratificación a los acuerdos celebrados anteriormente (Martínez et al., 2002).

### **1.1.1 Tratado de Guadalupe Hidalgo (Tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América)**

El Tratado de Guadalupe Hidalgo fue llamado así por haberse firmado en la basílica de Guadalupe, que en ese entonces se encontraba en la villa de Hidalgo, se firmó para ponerle fin a la guerra entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, con el fin de construir sobre bases sólidas relaciones de paz y buena amistad, y lograr así que se afiancen la concordia, armonía y mutua seguridad en que deben vivir ambos pueblos (ADN Opinión, 2016, min. 1.20).

El presidente de la República Mexicana asigno como plenipotenciarios para firmar el Tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América a Don Bernardo Couto, Don Miguel Atristain, y Don Luis Gonzaga Cuevas, y por el lado de Estados Unidos enviaron a su plenipotenciario Don Nicolás P. Trist (Soneranes y Vega, 1998).

Luego de la ratificación del Tratado, Estados Unidos deberá remover a todas sus tropas de castillos, fortalezas, territorios y lugares que hayan tomado u ocupado y se devolverán a la República Mexicana junto a todo aquello que se haya tomado.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Pero al haber firmado este Tratado, México se vio obligado a ceder más de la mitad del territorio que tenía en el norte, dejando así que Estados Unidos se apropiara de: California, Nevada, Arizona, Nuevo Mexico, Utah, Colorado, Wyoming y también hacia que México reconociera la independencia de Texas, que ya era un hecho desde 1836. Aunque México recibiría USD\$15,000,000 por los territorios, dejaba en claro que los términos bajo los cuales se firmaba el Tratado daban cabida a la conquista del territorio mexicano (ADN Opinión, 2016, min. 3.00-4.20).

Las razones por las cuales México accedió a firmar el Tratado de Guadalupe Hidalgo fueron:

- La crisis económica que estaba sufriendo en ese momento
- La pasividad que habían adoptado los estados en el transcurso de la guerra
- La necesidad por ponerle fin a la guerra
- Evitar que Estados Unidos fuera cada vez más exigente en sus reclamaciones

En cuanto el Tratado llegó a manos del presidente James K. Polk, acordó junto a su gabinete enviar el Tratado al Senado y aunque no era seguro que el Senado aprobara el Tratado, después de varias pláticas, el 10 de Marzo de 1848 con 38 votos contra 14 fue finalmente aprobado con algunas reformas (Soneranes y Vega, 1998).

En México sucedió lo mismo, el 19 de Mayo de 1840 el Tratado fue aprobado por la Cámara de Diputados con 51 votos contra 35, y en el Senado se aceptó con 33 votos contra cuatro, el 14 de Marzo de 1848 (Soneranes y Vega, 1998).

### **1.1.2 Tratado de la Mesilla**

Las negociaciones del Tratado por el cual se constituía la venta de la Mesilla se llevó a cabo el 24 de Junio de 1853 entre las naciones de México y Estados Unidos, este Tratado al igual que el Tratado de Guadalupe Hidalgo y el Tratado McLane-Ocampo especificaban las condiciones bajo las cuales se procedería a realizar el intercambio comercial y los nuevos puntos limítrofes que delimitarían a ambas naciones (Alejo, 2018).

Franklin Pierce fue presidente de los Estados Unidos en 1852, cuando tomó el poder tenía intenciones de ampliar su territorio y junto a Jefferson Davis comenzaron las expediciones para construir un ferrocarril que uniría el sur de Texas con California el cual ayudaría a que se incrementaran las posibilidades económicas de su país, pero tenían un gran problema, la ruta que se había trazado originalmente atravesaba por un terreno montañoso y escarpado, esto hacía que la construcción de la vía férrea tuviese un costo elevado (Main Watchers, 2018, min 0.44).

Al sur de Estados Unidos en la frontera con México se encontraba un terreno conocido como valle de la Mesilla, el cual era ideal para construir una vía férrea. Estados Unidos aprovechó que México estaba muy debilitado y envió a James Gadsden para negociar una nueva frontera (Véase Tabla 3. Propuestas hechas para ceder territorio) y este le dio 5 opciones de nuevas fronteras a México (Main Watchers, 2018, min 2.15).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 3. Propuestas hechas para ceder territorio

<b>Propuesta</b>	<b>Cantidad a Pagar</b>	<b>Territorio solicitado</b>
1er	USD\$50, 000,000	Toda la parte norte de México.
2da	USD\$30, 000,000	Se exigía un territorio de 129,000 km <sup>2</sup> , que contemplaba una franja fronteriza con Estados Unidos y parte del Estado de Monterey.
3ra	USD\$30, 000,000	Una gran parte de los Estados de Sonora y Chihuahua y la totalidad de toda la península de Baja California.
4ta	USD\$10, 000, 000	Valle de la Mesilla (La Mesilla).
5ta	USD\$ 0	Si México no cedía a ninguna de las propuestas anteriores se tomaría por la fuerza todo el territorio norteño de México.

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de Main Watchers, 2018.

La razón por la que el presidente Antonio López de Santa Ana accedió a vender de forma inteligente la Mesilla era porque tenía a México en un difícil momento económico y necesitaba ingresos para fortalecer la milicia mexicana y poderse defender de los Estadounidenses en caso de un ataque (Alejo, 2018).

El 30 de Diciembre de 1853 se llevó acabo la firma del Tratado de la Mesilla. La decisión por vender la Mesilla, fue el declive de la carrera política de Antonio López de Santa Ana, ya que la mayoría de los habitantes del país percibieron el acuerdo como una traición a la patria.

### **1.1.3 Tratado McLane-Ocampo (Tratado de Tránsito y Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, en Veracruz)**

En el año de 1831 se llevaron a cabo las ratificaciones para que los Estados Unidos de América y los Estados Unidos Mexicanos pudieran celebrar un Tratado de amistad, comercio y navegación, por cuanto que las ratificaciones de un Tratado para la alteración de los linderos y los reglamentos de un tránsito o derecho de vía al través del Istmo de Tehuantepec fueron canjeadas entre las dos Repúblicas (Gómez, 2014).

El 30 de Junio de 1854 se cree conveniente amplificar y extender algunas de las estipulaciones que se habían planteado en los antedichos tratados, y de esta manera volver más sólida e inviolable la verdadera y sincera amistad que existe entre México y los Estados Unidos.

El Tratado de McLane-Ocampo se firmó en 1859, en el cual Benito Juárez le otorgaba a los Estados Unidos el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec y otras rutas más, esta estrategia le funcionaría a Estados Unidos ya que pensaba en construir una vía férrea que conectara a ambos océanos y que eso hiciera más ágil el movimiento de mercancías, pero el Tratado no entraría en vigor ya que el senado de Estados Unidos no ratificó el Tratado (Zuckermann, 2018).

Suscrito el 1 de Diciembre de 1859 Gómez (2014) afirma que el Tratado fue firmado por los representantes de ambas partes. “Mr. Robert McLane, ministro plenipotenciario del gobierno de los Estados Unidos de América, su presidente Mr. James Buchanan. D. Melchor Ocampo, ministro de Relaciones Exteriores del gobierno liberal de la República Mexicana que preside D. Benito Juárez” p.1.

Figura 1. México antes de los Tratados



Fuente: Periódico Revolución, 2016.

Después de haber perdido la guerra de una manera injusta, México se vio obligado a ceder más de la mitad de su territorio en los Tratados de la Mesilla y el Tratado de Guadalupe Hidalgo.

## 1.2. El ferrocarril Transístmico durante el Porfiriato

Se despertó el interés por realizar un Canal Transístmico en el Istmo de Tehuantepec durante el Porfiriato, esto debido a tener la mejor ubicación dentro del país y por ser la brecha más estrecha, lo cual concordaba con todos los atributos que se requerían para poder lograr una conexión entre el Océano Pacífico y el Atlántico Martínez, Sánchez y Casado (2002 apud Torres, 2017).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Señala Torres (2017) que el Istmo de Tehuantepec es la franja más estrecha del territorio mexicano, con aproximadamente 200 kilómetros en línea recta, puede conectar al Océano Atlántico con el Océano Pacífico a través de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz (Véase Figura 2. Canal Multimodal Transoceánico).

Figura 2. Canal Multimodal Transoceánico



Fuente: MAXICO MEXICO, 2018.

La conectividad que logra el Ferrocarril Interoceánico no solo es con los puertos, ya que los aeropuertos de Veracruz y Oaxaca están cerca de las terminales portuarias, que junto a la *clusterización* de la zona se lograría mover mercancía por carretera, por vía férrea, a través del gasoducto y por vía marítima.

El Tren Nacional de Tehuantepec en el año de 1911 unió a Coatzacoalcos y Veracruz, contaba con 314 kilómetros de vías, pero su descuido y su falta de modernización llevaron a que se volviera obsoleto para el tránsito de mercancías. En vías férreas con respecto al mundo ocupamos el lugar 61, lo cual nos habla de

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

un rezago, ya que durante decenios no se habían creado nuevas rutas y las existentes están en mal estado (Mota, 2018).

Ortiz (como se cita en Torres, 2017) que el éxito del Canal del Istmo de Tehuantepec fue efímero ya que para 1915 se inaugura el Canal de Panamá y la mayoría de la carga comercial atraviesa por el Istmo Panameño, esto, junto al movimiento revolucionario de 1910 dio fin al ferrocarril Transístmico.

Por su parte, Reina (1994) dice que la economía en el Istmo Oaxaqueño giró alrededor del mantenimiento del ferrocarril, el puerto y el incremento del comercio regional en las estaciones. Sobresalen los municipios de Salina Cruz, Matías Romero, que albergó las oficinas centrales y talleres del ferrocarril Transístmico, e Ixtepec, que fue punto de unión entre las líneas férreas Coatzacoalcos-Salina Cruz.

Para los años de 1971 y 1976 los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos lograron captar 2.36% y 27.17% del total nacional de movimientos de carga. En lo que a movimiento de embarcaciones se refiere Salina Cruz logro 1.86% del total nacional y Coatzacoalcos logro 21.75% del total nacional (Hiernaux, 1984).

De acuerdo a Kuntz y Riguzzi (1996) en 1867 cuando Benito Juárez le otorgo la concesión al Ferrocarril de Veracruz establecía tres clases tarifarias para las importaciones, pero los productos nacionales podían gozar de un 40% de descuento con respecto a las importaciones. Los topes que se establecían en dicha concesión se ubicaban entre los 13 y 18 centavos por tonelada/kilometro.

Para 1868 se hicieron modificaciones a la tarifa de “subida y de bajada”, la de subida iba de Veracruz a México, la cual le otorgaba un 20% de descuento al tráfico nacional sobre el flete de los productos extranjeros y la carga de bajada que iba de México a Veracruz otorgaba una rebaja del 60% (Véase Tabla 5. Tarifas fijadas para el ferrocarril).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Había una diferencia entre los descuentos que se aplicaban a la carga de subida y bajada, ya que la carga de subida que iba de Veracruz a México era mayor a la de bajada que iba de México a Veracruz, pero los descuentos podían verse reflejados hasta los 600 km de recorrido, la carga que recorría 1,200 km ya no podían apreciar el descuento que se aplicaba (Kuntz y Riguzzi, 1996).

Tabla 4. Tarifas fijadas para el ferrocarril

Clase	Topes 1867		Reforma de 1868		Reforma de 1873	Reforma de 1877
	importaciones	nacional	nacional	subida bajada	exportaciones	exportaciones
1a	17.95	10.77	14.36	7.18	3.85	4
2a	15.39	9.23	12.31	6.16	3.85	3
3a	12.83	7.7	10.26	5.13	3.85	2

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de Kuntz y Riguzzi, 1996.

Uno de los principales problemas que surgió en la época fue que se fijaban cuotas y no precios, por el pretexto del pobre movimiento de bajada y a un intenso tráfico de subida, pero durante el mandato de Sebastián Lerdo de Tejada, se impulsó a las exportaciones, dándoles un descuento a los frutos nacionales que se destinaran a la exportación.

En el Porfiriato había cinco compañías ferroviarias muy importantes (Véase Tabla 5. Transporte de Carga e Ingresos), ubicadas en regiones geográficas distintas, económica y socialmente distintas, el ferrocarril Mexicano, el ferrocarril Central, el ferrocarril Nacional, el ferrocarril Internacional y el ferrocarril Interoceánico (Kuntz y Riguzzi, 1996).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 5. Transporte de Carga e Ingresos

<b>Año</b>	<b>Mexicano</b>	<b>Central</b>	<b>Nacional</b>	<b>Internacional</b>	<b>Interoceánico</b>
Densidad del tráfico de carga (ton/km por kilómetro en explotación)					
<b>1884</b>	75 672	29 040			
<b>1893</b>	105 112	130 685	90 907	134 260	
<b>1900</b>	169 397	290 589	205 392	218 895	119 567
<b>1905</b>	241 859	273 912	185 814	281 653	114 771
<b>Promedio</b>					
<b>1890-1910</b>	194 621	256 929	150 903	237 483	109 082
Ingresos por concepto de carga (pesos)					
<b>1884</b>	3 151 066	1 688 695			
<b>1893</b>	2 022 638	6 130 347	2 812 088	1 743 140	1 687 214
<b>1900</b>	3 167 747	13 387 045	5 726 279	4 405 558	2 788 789
<b>1905</b>	4 261 648	20 816 479	8 770 248	5 704 141	4 637 832
<b>Promedio</b>					
<b>1890-1910</b>	3 460 588	12 526 790	4 944 001	4 072 465	2 960 649

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de Kuntz y Riguzzi, 1996.

El éxito que tuvieron las líneas ferroviarias sobre el resto, se veía reflejado al transportar una mayor carga a la mayor distancia posible, tal es el caso del Mexicano y el Central que en un inicio iniciaron con una densidad de tráfico baja y para los primeros 10 años de operación superaron las 100,000 unidades de tráfico (Véase Tabla 5. Transporte de Carga e Ingresos), para el resto de las empresas que comenzaron a operar en la década de 1890 tuvieron una mayor densidad de carga desde el inicio debido a la creciente demanda de transporte férreo (Kuntz y Riguzzi, 1996).

Durante 1880 el cargo medio por tonelada/kilómetro del Mexicano se encontraba por encima de los 10 centavos, mientras que la tarifa del Central estaba por debajo

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

de los nueve centavos y para 1890 la tarifa se redujo a seis centavos (Véase Tabla 5. Transporte de Carga e Ingresos). En 1890 cuando las otras líneas férreas fijaban una tarifa menor a los dos centavos por tonelada/kilometro, el Mexicano imponiendo una cuota de cinco punto cinco centavos. Entre 1892 y 1910 los ingresos del Mexicano promediaban tres punto cuatro centavos, más del doble en comparación a las otras empresas (Kuntz y Riguzzi, 1996).

El Tren Nacional de Tehuantepec en el año de 1911 unió a Coatzacoalcos y Veracruz, contaba con 314 kilómetros de vías, pero su descuido y su falta de modernización llevaron a que se volviera obsoleto para el tránsito de mercancías. En vías férreas con respecto al mundo ocupamos el lugar 61, lo cual habla de un rezago, ya que durante decenios no se habían creado nuevas rutas y las existentes están en mal estado (Mota, 2018).

## **CAPÍTULO II. DESARROLLO DEL CANAL DE PANAMÁ Y REAPERTURA DEL CANAL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC**

La preponderancia económica que ha tomado el Canal de Panamá y luego de su ampliación, han hecho que varios países alrededor de mundo lleven a cabo inversiones para mejorar su infraestructura portuaria y que esto redunde en mejores posibilidades para el arribo de buques de mayor capacidad.

Tal es el caso de México, quien está por revivir un viejo proyecto en el Istmo de Tehuantepec el cual durante el Porfiriato trajo estabilidad económica para la nación, las exigencias mundiales en el comercio han hecho que potencias mundiales volteen los ojos hacia México, ya que cuenta con un área terrestre angosta que podría brindar mejores tiempos en el tráfico de mercancía y tengan intenciones de invertir.

### **2.1 Antecedentes históricos de la creación del Canal de Panamá**

En 1879 empezó la construcción del canal dirigido por Ferdinand de Lesseps, quien también estaba involucrado con el Canal de Suez. La idea era hacer un canal al nivel del mar, como también habían hecho con el Canal de Suez, aunque tuvieron que afrontar el problema de las montañas y las enfermedades (Autoridad del Canal de Panamá, 2018).

Durante el siglo XIX los barcos cargueros tenían que rodear todo el continente americano y tenían que cruzar por el Estrecho de Magallanes para poder llegar a su destino, este recorrido tan extenso hacía que el costo del transporte fuera muy elevado (Zuckermann, 2018).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

El 3 de noviembre de 1903 Panamá declaró su independencia de Colombia luego de que el presidente Roosevelt apoyara el movimiento independentista de Panamá, el interés del presidente Roosevelt por la vía interoceánica creció luego de la Guerra Hispanoamericana donde el acorazado Maine fue volado y se perdieron 260 vidas, luego se le ordeno al acorazado Oregon que se uniera a la Batalla de Bahía, fue un viaje de 12,000 millas alrededor del Cabo de Hornos unos 67 días de viaje (ACP, 2018).

Luego de varias pláticas entre el presidente de Estados Unidos, el senado y el ingeniero George Shattuck Morison se llegó a la conclusión de que era momento de iniciar las negociaciones con Colombia para así obtener la concesión de construir un canal por la provincia colombiana de Panamá (ACP, 2018).

De acuerdo a ACP (2018) el Tratado Hay-Bunau-Varilla donde se otorgaba la concesión del canal a perpetuidad a los Estados Unidos, fue ratificado por Panamá el 2 de diciembre de 1903 y por Estados Unidos el 23 de febrero de 1904.

En 1914 el Canal de Panamá transformo las relaciones comerciales y económicas entre los distintos países fomentando el intercambio de bienes y el desarrollo económico de las regiones aledañas y remotas al Istmo. Por sus características físicas, el Canal de Panamá ha sido fundamental para el tráfico marítimo, dando especial relevancia al tráfico que se desplaza entre Estados Unidos y el extremo Oriente, así como al tráfico que surge en Europa a Estados Unidos (Hernández y Ramírez, 2015).

Gracias a la teoría propuesta por el oficial de la Armada de los Estados Unidos y erudito, Thayer Mahan “La Influencia del Poder sobre los Mares en la Historia”, hizo que el presidente Roosevelt creyera que la supremacía en el mar era parte integral de la destreza comercial y militar de una nación lo cual hizo que Estados Unidos tuviera la necesidad de tener su propio canal (ACP, 2018).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

La construcción del Canal de Panamá le costó a los estadounidenses aproximadamente USD\$375,000,000, incluyendo los USD\$10,000,000 pagados a Panamá y los USD\$40,000,000 pagados a la compañía francesa. Su construcción constituyó el proyecto de construcción más costoso en la historia de los Estados Unidos en ese tiempo. Los fuertes costaron unos USD\$12,000,000 adicionales (ACP, 2018).

Desde sus inicios el Canal de Panamá funcionaba bajo un esquema de utilidad pública sin fines de lucro, pero cuando el canal fue transferido a la República de Panamá, el modelo de gestión tuvo un cambio haciendo que funcionara como una empresa rentable, que aportara riqueza al país y contribuyera al bienestar, desarrollo, progreso y mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños (Sabonge, 2014).

La Comisión del Canal de Panamá fue la agencia encargada de operar el Canal de Panamá por un periodo de transición de 20 años, que inicio el 1 de Octubre de 1979 cuando se implementó el Tratado del Canal de Panamá y el 31 de Diciembre de 1999 Panamá tomo el control de la administración, operación y mantenimiento del Canal de Panamá (ACP, 2018).

### **2.2 Ampliación del Canal de Panamá**

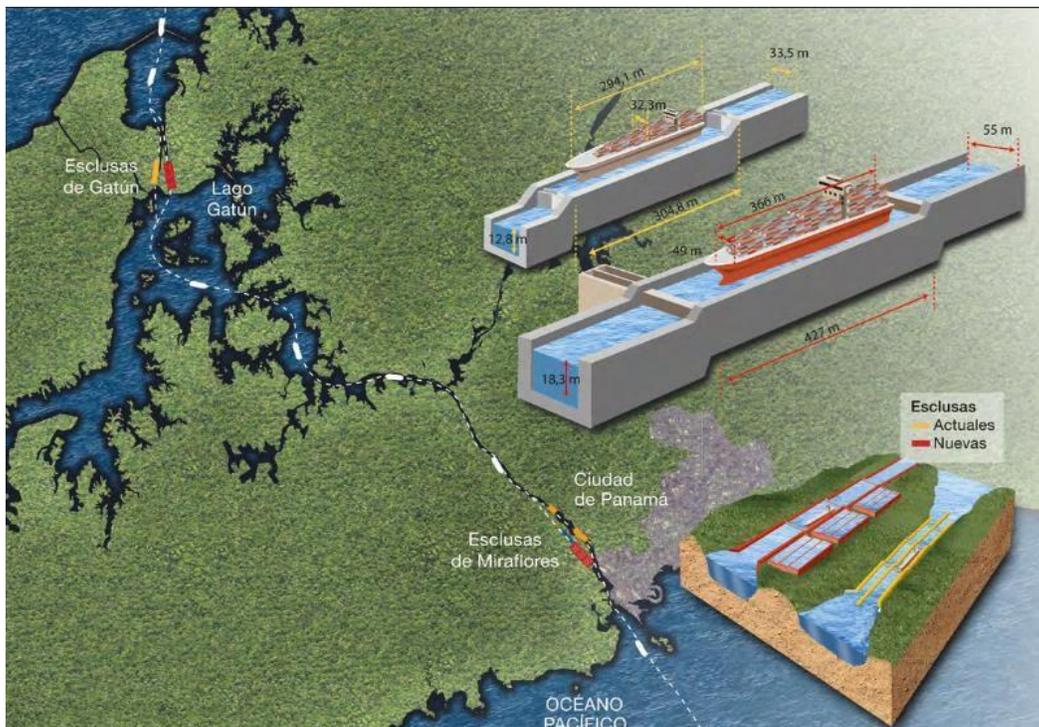
De acuerdo a Sacyr (2015) la ampliación del Canal de Panamá representa una de las obras de ingeniería más ambiciosas de la era moderna, la obra es liderada por la empresa española Sacyr, la cual es responsable del diseño y construcción del tercer juego de esclusas, que junto al consorcio internacional Grupo Unidos por el Canal (GUPC) tienen la enorme tarea de llevar a cabo el Tercer juego de esclusas, una en el Atlántico y la otra en el Pacífico (Véase Figura 3. Nuevo juego de esclusas).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

La intención de Panamá es cumplir con la demanda de comercio internacional, por esa razón es que decidieron ampliar el canal con un juego de esclusas, que ayudara a reducir el tiempo de transito por dicho canal, al igual que podrá brindar la capacidad para que buques post-panamax puedan atravesar por el canal.

La construcción de los dos nuevos juegos de esclusas en la entrada del Atlántico y del Pacífico ha logrado que el Canal de Panamá se posicione por encima del Canal de Suez como ruta marítima, gracias al ahorro de tiempo que representa para el comercio mundial.

Figura 3. Nuevo juego de esclusas



Fuente: Sacyr, 2015.

De acuerdo a la Autoridad del Canal de Panamá (2018) el 26 de Junio de 2016 se inauguró un tercer carril para el tránsito por el Canal de Panamá, lo cual significa una mayor competitividad, una mejora en el servicio y se asegura el valor de la ruta

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

marítima a través de Panamá, con la ampliación del canal no solo aumento la dimensión de los carriles, sino también la capacidad de las esclusas para permitir el paso a buques de mayor capacidad (Véase Figura 4. Ampliación del Canal de Panamá).

Ahora las esclusas de Cocolí y Agua Clara son más anchas, más largas y más profundas que las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún. Por lo tanto, las esclusas neopanamax permiten el paso de buques que almacenan más de 14,000 TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), en tanto que las esclusas panamax permiten el paso de buques con capacidad de 5,000 TEU (ACP, 2018).

Gracias a la ampliación del Canal de Panamá, se pudieron registrar en el año fiscal 2018, el mayor tonelaje en la historia del canal, registrando un total de 442,1 millones de toneladas, superando los 403,8 millones toneladas que se registraron en el año fiscal 2017 y quedando por encima de las proyecciones que se habían hecho para el mismo año 2018 de 429,4 millones de toneladas (ACP, 2018, min. 0.0-0.22).

Todo esto gracias principalmente a los portacontenedores, el gas licuado de petróleo GLP, el gas licuado natural GNL, los buques quimiqueros y los portavehículos. Los portacontenedores fueron el segmento con mayor impacto en la vía interoceánica aportando 159 millones de toneladas (ACP, 2018, min. 0.22-0.53).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Figura 4. Ampliación del Canal de Panamá



Fuente: ACP, 2018.

Con la ampliación del Canal de Panamá se pretende el tránsito de buques de mayor capacidad como lo son los neopanamax, al igual que se espera que el record de tonelaje se supere en comparación a los años posteriores a su ampliación.

Según datos de la ACP (2019) luego de la ampliación del Canal de Panamá se logró el tránsito número 6,000 del buque neopanamax, de los cuales el 50% pertenece al segmento de portacontenedores, el 26% al segmento de Gas Licuado de Petróleo, un 11% al de Gas Licuado Natural y el porcentaje restante pertenece a los buques que transportan gráneles secos y líquidos, porta vehículos y pasajeros.

También destaca el tránsito del buque Energy Liberty, el cual fue construido en 2018 y tiene una capacidad para transportar hasta 165,000 metros cúbicos de GNL, proveniente de la terminal de Cove Point, en Maryland, Estados Unidos con dirección a Japón el buque de 300 metros de eslora (largo) y 49 metros de manga

(ancho) ya realizó su tránsito número seis desde la ampliación del Canal (ACP, 2019).

### **2.3 Reapertura del Canal del Istmo de Tehuantepec**

La apertura del Canal reactivaría la economía del Istmo de Oaxaca, esa región que en algún momento tuvo un auge y que en las últimas décadas ha sido una vía olvidada para el tránsito de hidrocarburos hacia el continente Asiático (Faesler, 2015).

En miras de buscar la reactivación del Istmo de Tehuantepec el presidente Andrés Manuel López Obrador hará una inversión de \$8,000 millones de pesos, para que la región del sur del país se pueda desarrollar, la inversión se hará en los Estados de Veracruz y Oaxaca, contemplando una modernización y ampliación de los Puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos (Molina, 2018).

China tiene intenciones de invertir en México, así como lo ha hecho con otros países de América Latina y el Caribe, ya que cuenta con los recursos financieros y tecnológicos que México requiere para impulsar dos de los proyectos más ambiciosos de México como lo son, el Tren Maya y el Ferrocarril Transístmico que conecta al Pacífico con el Atlántico (Forbes, 2018).

Por motivos de soberanía, la inversión destinada para el Plan de Desarrollo de Tehuantepec, será nacional con una mezcla entre el sector privado y el sector público. El Plan de desarrollo contempla una rehabilitación de las vías ferroviarias y una ampliación de la carretera que conecta a Salina Cruz con Coatzacoalcos (Molina, 2018).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

El Canal Multimodal Transístmico o Canal Multimodal Transoceánico busca ser la ruta más corta entre los mercados de Asia y Europa a través del Oeste de Estados Unidos y Canadá, también se busca que el canal sea una fuente de empleo para las personas que viven en el Istmo de Tehuantepec (TopsMagic, 2018, min. 8:58).

Se tienen previstos \$1,000 millones de pesos para la rehabilitación de las vías férreas que le permitirán el paso a trenes de carga y de pasajeros, al igual que un fideicomiso de \$3,000 millones de pesos para la ampliación y modernización de la infraestructura portuaria de Salina Cruz y Coatzacoalcos, también se considera un presupuesto para las refinerías de Salina Cruz y Minatitlán (Molina, 2018).

Andrés Manuel López Obrador asegura que en un periodo no máximo a 3 años, cuando ya esté lista toda la infraestructura del Plan de Desarrollo con la modernización de las refinerías, de las vías férreas, el gasoducto y la fibra óptica, el Istmo de Tehuantepec será una Zona Libre, con esto se espera que la región sea una de las de mayor atractivo para los inversionistas y una de las de mayor desarrollo en el mundo (Molina, 2018).

El Plan de Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec se llevara con previa consulta a los pueblos indígenas de Veracruz y Oaxaca ya que “es un derecho fundamental de los pueblos indígenas establecido en el derecho internacional y, en algunas materias, en el derecho nacional. Correlativamente, es una obligación irrenunciable e intransferible del Estado Mexicano, por mandato de los artículos 1o. y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); 6 del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes; y 19 y 32 de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (DNUDPI)” (Gobierno de México, 2019).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

La consulta para el Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec se llevara a cabo el 30 de Marzo de 2019 en algunos municipios de Oaxaca, Santiago loallaga, Jaltepec de Candayoc, Salina Cruz y San Pedro Huamelula, el 31 de Marzo de 2019 la consulta tendrá lugar en Santa Maria Chimalpa en Oaxaca y en Oteapan y Uxpanapa en Veracruz (Gobierno de México, 2019).

### **2.3.1 Situación actual del Istmo de Tehuantepec**

De acuerdo a datos de Theurel (2016) con 381 km de largo, se pretende la creación de un gasoducto transoceánico que atravesara 14 municipios de Veracruz, y 13 municipios de Oaxaca, esto formara parte de la infraestructura que tiene como fin, transportar el gas mezclado procedente de Estados Unidos, a su vez también se busca rehabilitar el ferrocarril y la carretera que atraviesa el Istmo, (Véase Figura 5.) esto con el único fin de hacer más eficiente el traslado de mercancías por el Istmo.

El cabotaje, en México se ha reducido, cayó 3.6% en 2012 registrando un movimiento de 39 millones 40 mil toneladas, el año pasado los movimientos que se registraron fueron de 40 millones 500 mil toneladas, esto debido a la poca complementación que hay entre el medio de transporte marítimo y el transporte carretero.

De acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2018) Coatzacoalcos no solo es un punto de convergencia para distintas rutas nacionales, sino también lo es para las rutas internacionales, gracias a que tiene un alcance con el corredor Ciudad de México-Puebla y Progreso, y con el corredor vial-ferroviario Transístmico hacia el Puerto de Salina Cruz, ubicado en el Estado de Oaxaca.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Figura 5. Clúster Logístico Multimodal



Fuente: Rodríguez, s.f..

De acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2018) Coatzacoalcos no solo es un punto de convergencia para distintas rutas nacionales, sino también lo es para las rutas internacionales, gracias a que tiene un alcance con el corredor Ciudad de México-Puebla y Progreso, y con el corredor vial-ferroviario Transístmico hacia el Puerto de Salina Cruz, ubicado en el Estado de Oaxaca.

El Istmo de Tehuantepec es la zona más estrecha de la región sur del país, además es considerada una zona estratégica por conectar al Golfo de México, con el Océano Pacífico, gracias a que cuenta con 304 km de vías férreas para poder mover carga por ferrocarril y 314 km por carretera (SCT, 2018).

Según los datos publicados por el Instituto Mexicano del Transporte (2018) la carga total transportada por ferrocarril en la región sur sureste del país en 2016 es

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

equivalente a 4.97%, la cual se integra por 11,189 registros que son equivalentes a 6,072,015 toneladas.

Sin embargo, el volumen de carga que se genera en los nodos de la región de análisis es menor en comparación a los otros tres nodos ferroviarios de mayores movimientos en el contexto nacional. El puerto de Manzanillo en el año 2016 estuvo cerca de igualar a la región sur sureste, con 4.1% de carga ferroviaria, en cambio los volúmenes de carga de los nodos fronterizos de Nuevo Laredo y Piedras Negras generaron una participación de 15.4% y 9.0% respectivamente y el puerto de Veracruz registro 7.1% (IMT, 2018).

Hay 48 nodos activos localizados dentro del área de análisis (sur-sureste) de los cuales 13 registran volúmenes de carga superiores a 50 mil toneladas (Véase Tabla 6. Nodos del Sur-Sureste de México) representando el 97.5% del volumen total de carga en la zona, ocho de los 13 nodos con mayores volúmenes de carga están vinculados a la actividad petrolera del sur de Veracruz: Coatzacoalcos, Minatitlán, Ing. A. Lira Arciniega, Horacio P. Sánchez, Jaltipan, El Chapo, Cangrejera y Guanomex (IMT, 2018).

De los dos principales grupos de productos que aprovechan el transporte ferroviario, la primera la ocupa la actividad petrolera y el segundo lo ocupan los productos con un volumen de carga mayor a cinco mil toneladas: 37.5% es del cemento que sale de Mérida e Ixtepec, 16.5% de arena sílica que sube al ferrocarril en Paraiso, 15.5% de desperdicio de fierro colectado por el ferrocarril en Mérida, Arriaga y Chiapas y 12.1% de combustóleo con origen en Campeche (IMT, 2018).

Como bien lo indica el IMT (2018) del total del volumen de mercancías que se mueve por vía férrea en el sur-sureste de México tiene como destino otros puntos el país, el 88.8% corresponde a la carga que se origina en los nodos localizados en el área

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

sur de Veracruz y de la cual, el 61.6% corresponde a productos vinculados a la industria petrolera (Véase Tabla 6. Nodos del Sur-Sureste de México).

De acuerdo con los Estudios Estadísticos de Campo del Autotransporte Nacional (como se cita en IMT, 2018) la carga movilizada por carretera fue de 8.8 millones de toneladas desde/hacia el estado de Chiapas y de 27.2 millones desde/hacia las entidades de la Península de Yucatán y el estado de Tabasco, hecho que revela el tamaño del área de oportunidad para el ferrocarril en la zona.

El movimiento de hidrocarburos en la zona sur de Veracruz, refleja un marcado movimiento en el volumen de carga en comparación a los otros nodos del sur-sureste del país, lo cual coloca al nodo de Minatitlán como el nodo que mueve volúmenes de carga superiores a 50 mil toneladas, algunos otros nodos no superan las 50 mil toneladas debido a que transportan: cemento, arena sílica, desperdicio de fierro y combustóleo.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 6. Nodos del Sur-Sureste de México

<b>Nodos Origen</b>	<b>Toneladas</b>
Minatitlán	2,192,038
Ing. A. Lira Arciniega	1,015,252
Jaltipan	708,244
Guanomex	599,784
Coatzacoalcos	384,903
Cangrejera	261,195
Mérida	167,171
El Chapo	143,277
Ixtepec	116,765
Paraiso	107,448
Horacio P. Sánchez	89,078
Campeche	79,958
Lagunas	53,572
Colorado	39,510
Arriaga	35,058
Pino Suarez	17,512
Calkini	14,210
Ing. Roberto Ayala	13,929
<b>Subtotal</b>	<b>6,038,904</b>
<b>%</b>	<b>99.5</b>
<b>Total</b>	<b>6,072,015</b>

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos del Instituto Mexicano del Transporte, 2018.

### 2.3.2 La ventaja que representa el Istmo de Tehuantepec en el comercio Mundial

Ortiz (1971) dice que de acuerdo al Departamento de Marina de los Estados Unidos, realizar un traslado de mercancías provenientes de Liverpool, Inglaterra a Auckland, Nueva Zelanda tiene una distancia de 14,645 millas náuticas vía el Canal de Suez, de 13,312 millas náuticas por Panamá y de solo 4,925 millas náuticas a través de Tehuantepec (Torres 2017, p. 131).

Mientras que realizar un traslado de mercancías en el continente Americano de Nueva Orleans a San Francisco representa una distancia de 5,415 millas náuticas (10,028.58 km) por el Canal de Panamá, atravesar el Istmo de Tehuantepec únicamente representa una distancia de 3,561 millas náuticas (6,594.972 km) (Torres 2017, p. 131).

Figura 6. Conexión de México con el mundo



Fuente: SCT, 2008.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

México conecta con los principales puertos del continente Europeo y Asiático a través de las rutas marítimas y el continente Americano tiene conexiones a través de las vías férreas y la infraestructura urbana.

Según datos de SCT (2008) gracias a la posición geográfica con la que cuenta México, el 80% de su comercio exterior se realiza a través de transporte marítimo, ya que los puertos que se ubican en el Océano Pacífico y en el Golfo de México pueden conectar con 535 destinos geográficos ubicados en cualquier parte del mundo, lo cual facilita las exportaciones e importaciones (Véase Figura 6. Conexión de México con el mundo).

### **2.3.3 El Istmo de Tehuantepec frente a otros puertos Nacionales**

#### **Puerto de Veracruz**

De acuerdo a datos de iconainers (2018) el puerto de Veracruz ocupa el tercer lugar dentro de los puertos más importantes del territorio nacional, en el año 2016 gestiono 965,290 TEU. Hasta 2005 el puerto de Veracruz había sido el más importante, pero el puerto de Manzanillo ocupa hoy en día el primer lugar.

Durante la colonización española el puerto de Veracruz era usado para importar esclavos que servían para ser comercializados para trabajar en los campos de azúcar. En esta época el puerto exportaba productos como pavos, maíz, judías, aguacates y algodón a España y se importaba trigo, arroz, ganado, telas, vino y otros productos.

El puerto cuenta con una amplia infraestructura ferroviaria y carretera, que gracias a su punto estratégico dentro del país puede llegar a puntos del centro y el sur de México, su conexión es tan eficiente que pueden llegar tan al norte como por

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

ejemplo al estado de Illinois, y por vía marítima sus conexiones llegan al norte, centro y el sur de América, Europa y África.

De acuerdo a Hernández y Ramírez (2015) el puerto de Veracruz puede exportar hacia Gran Bretaña (Felixtowe), Estados Unidos (Houston y Nueva Orleans) y Canadá (Montreal) y recibe importaciones de contenedores de Bélgica (Amberes), Bahamas (Freeport), Alemania (Bremerhaven), Gran Bretaña (Felixtowe) y España (Valencia).

El desarrollo por el cual atraviesa el puerto de Veracruz está valorado en \$160 millones, con miras a convertirse en el puerto más grande de Latinoamérica, la expansión tiene como objetivo construir un rompeolas de 4.3 kilómetros, que junto a las 5 nuevas terminales y 35 muelles se espera que la capacidad del puerto aumente de 28 millones de toneladas por año a 95 millones de toneladas (icontainers, 2018).

### **Puerto de Manzanillo**

Ubicado en la costa pacífica de México se encuentra el puerto de Manzanillo, Colima, el cual se encarga de las importaciones que van hacia la parte central de México y por su ubicación es el puerto de entrada y salida de exportaciones e importaciones provenientes del continente Asiático.

En el año 2016 el puerto de Manzanillo gestionó más de 1, 58 millones de TEU, un 41% más que el puerto Lázaro Cárdenas, la mayoría de las mercancías que llegan a este puerto tienen como destino Estados Unidos, Canadá, Guatemala y Colombia, y algunas otras tienen como destino a países más lejanos como lo son: Japón, China, India, Malasia y Singapur. La cerveza, azúcar, cobre, tubos de acero, carbón y resina, son de los principales productos exportados (icontainers, 2018).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Al igual que el puerto de Veracruz, el puerto de Manzanillo también se encuentra en expansión, esperando que gracias a esta expansión el volumen de contenedores pueda aumentar un 17%, pasando de 1,8 a 2,1 millones de TEU. Aunque el proyecto también contempla aumentar el área de terminal, con un nuevo atracadero y un túnel que le daría acceso al puerto las 24 horas del día a los trenes de mercancías (icontainers, 2018).

Para Hernández y Ramírez (2015) desde el puerto de Manzanillo las exportaciones son hacia Chile (San Antonio) y China (Ningbo y Haungpu) en cambio las importaciones son provenientes de Chile (Coronel), China (Ningbo), Perú (Callao) y Corea del Sur (Pusan).

### **Puerto Lázaro Cárdenas**

El puerto de Lázaro Cárdenas es el segundo puerto más importante de México, con 1,11 millones de TEU en 2016, lo convierten en el segundo puerto con más actividad, después del puerto de Manzanillo. El puerto está acondicionado para recibir buques post-panamax y gestionar carga en contenedores, carga seca y líquida (icontainers, 2018).

En el año 2017 se inauguró la terminal semi-automatizada con capacidad para gestionar 1,2 millones de contenedores al año, esto con la intención de que el puerto de Lázaro Cárdenas pueda ampliar su capacidad, de 27 a 29 millones de toneladas (icontainers, 2018).

Debido a la congestión de los puertos de la costa oeste de Estados Unidos (Long Beach y Los Ángeles), el puerto tiene la oportunidad para ser una entrada alternativa al mercado estadounidense, gracias a su capacidad, sus instalaciones, su localización y conexiones.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Las exportaciones que recibió el puerto de Lázaro Cárdenas son principalmente de Panamá (Balboa), China (Ningbo), El Salvador (Acajutla) y Emiratos Árabes Unidos (Jebel Ali Dubai) los principales importadores de mercancías fueron China (Shanghai, Yantian, Hong Kong, Nansha, Ningbo y Chiwan), Corea del Sur (Kwangyang) y Taiwán (Kaohsiung) (Hernández y Ramírez, 2015).

### **Puerto de Altamira**

En la costa del Golfo de México se ubica el puerto de Altamira, con conexiones por vía terrestre y ferroviario, el puerto conecta con la parte norte e interior del país. Junto a la carga seca y líquida, granel seco y líquido, petroquímicos, LNG, contenedores y carga rodada, en 2016 gestionó 684,930 TEU (icontainers, 2018).

La mitad de la carga que maneja el puerto de Altamira tiene como destino u origen Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila y un 28% de la carga tiene como destino las ciudades de San Luis Potosí, Zacatecas, Jalisco, Guanajuato y Querétaro (icontainers, 2018).

El puerto de Altamira en comparación al puerto de Veracruz importó y exportó en un menor número de rutas, las exportaciones fueron hacia Bélgica (Amberes), Lituania (Klaipeda), Sudáfrica (Durban) y Dubai (Emiratos Árabes Unidos) las importaciones de contenedores provinieron de Alemania (Bremerhaven), Bélgica (Amberes) y Bahamas (Freeport) (Hernández y Ramírez, 2015).

### **Puerto de Ensenada**

Con terminales de carga y descarga, a 110 kilómetros del Estado de California se encuentra el puerto de Ensenada, el cual en el año 2016 gestionó más de 191,000 TEU, tiene conexiones directas con 64 puertos en 28 países, la mayoría de los buques que pasan por este puerto son provenientes de Asia, Norteamérica y Sudamérica (icontainers, 2018).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

La mayor parte de la carga que llega y sale del puerto usa las tres rutas principales que brinda el puerto por vía terrestre, la autopista Tijuana-Ensenada y las carreteras de Tijuana-Ensenada y Tecate-Ensenada, estas rutas tienen la ventaja de conectar con las principales autopistas de Estados Unidos, lo cual facilita el movimiento de mercancías hasta Estados Unidos.

Figura 7. Principales puertos nacionales



Fuente: iconainers, 2018.

El puerto de Ensenada, el de Altamira, el de Veracruz, el de Manzanillo y el de Lázaro Cárdenas, son los puntos más importantes dentro del territorio nacional debido al movimiento de carga, por la ubicación geográfica con la que cuentan y además son de las terminales portuarias operadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## **2.4 Inversiones portuarias en América Central y el Caribe**

China está detrás de muchos puertos ya que se encuentra haciendo inversiones en varias terminales portuarias de América para que sus mercancías puedan transitar de una manera más rápida, prueba de esto es Jamaica donde se han hecho inversiones en su terminal de trasbordo por más de USD\$660 millones y lograr así un transbordo de USD\$1,5 mil millones, superando a la mayoría de los puertos en el Caribe y América Central (Duran, 2015).

República Dominicana ha hecho lo mismo al hacer una inversión de al menos USD\$150 millones en el Puerto de Caucedo, esperando así un aumento en su capacidad de transbordo de 2,3 millones de TEU (Duran, 2015).

Con lo que respecta a Estados Unidos, también se han hecho inversiones en el Puerto de Miami de USD\$220 millones, pero la intención de su inversión es hacer que el puerto sea más profundo. Aunque también busca mejorar su conectividad intermodal con el hinterland en un túnel que lo conectara con las autopistas de la ciudad, por lo que se hará una inversión extra de USD\$1,000 millones (Duran, 2015).

El Puerto de Mariel en Cuba es también uno de los tantos puertos que se encuentran en expansión y el gobierno de Brasil está detrás de esta expansión ya que de la financiación que requiere Cuba de USD\$900 millones, el gobierno brasileño estaría financiando la mayor parte de este proyecto. En un futuro Cuba podría captar una parte significativa del transbordo, por el momento esto no es posible debido al embargo que impuso Estados Unidos (Duran, 2015).

Después que Panamá ampliara su canal, Colombia ha invertido fuertemente en el Puerto de Cartagena con la intención de convertirlo en el núcleo de tráfico marítimo,

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

invirtiendo USD\$400 millones de dólares para poder duplicar su capacidad y poder manejar 2.5 millones de TEU, pero ese no es el único proyecto que tienen los colombianos, ya que también cuentan con el Río Magdalena que atraviesa al país de norte a sur y podría ser un elemento de transportación multimodal al hinterland (Duran, 2015).

Brasil y México se encuentran realizando inversiones para mejorar la capacidad de sus puertos y la conectividad interna para movilizar toda la carga que esperan, pueda llegar a sus puertos. Brasil tiene como propósito invertir USD\$7,200 millones, de los cuales destinara USD\$2,500 para mejorar su infraestructura portuaria (Duran, 2015).

México tiene pensado invertir alrededor de USD\$5,000 millones en infraestructura portuaria, en los puertos que conectan al Pacífico con el Golfo de México, esto para incrementar la capacidad portuaria a más de 500 millones de toneladas para el año 2018, lo cual haría que buques de 16 y 18 mil TEU puedan estar en los puertos de México, esos son los buques de mayor envergadura que actualmente transitan por el recién ampliado Canal de Panamá (Duran, 2015).

### **2.4.1. Interés de China en México**

La globalización para Mochón y Beker (2006) es la integración económica que pueden lograr los países, que a su vez se ve reflejada en el crecimiento de los movimientos internacionales de bienes, servicios y capital, sino que también retrata el progreso humano y la adaptación de los mercados a nuevas costumbres de intercambio.

Los viejos rumores sobre la reapertura de un Canal en México han hecho que grandes potencias como China y Japón vean como una oportunidad tangible para

la inversión y el uso de esta vieja idea que inicio en el siglo XVI, después de que Hernán Cortez hiciera una investigación sobre esta posible vía de tránsito (Rodríguez, s.f.).

El enfoque tradicional de China en el rubro de materias primas ha dejado de ser su principal objetivo, ya que ahora está llevando a cabo inversiones en corredores comerciales que abarcan 65 países (El Financiero, 2018).

De acuerdo a la Subsecretaria de Comercio Exterior, Luz María de la Mora, México es socio del país Asiático, juntos podrían hacerle frente a los retos que trae consigo el comercio exterior ya que el comercio exterior trae consigo crecimiento y desarrollo económico, gracias a la creación de empleos y esto genera alianzas con los países vecinos (Secretaría de Economía, 2019).

Gracias a los 13 tratados de libre comercio con los que cuenta México y los seis acuerdos de complementación económica, los productos mexicanos tienen acceso a 50 países que representan dos terceras partes del PIB mundial. El comercio entre México y China ha crecido a una tasa anual del 22% (SE, 2019).

## **2.5 Gas Natural Licuado (GNL): Un nuevo mercado**

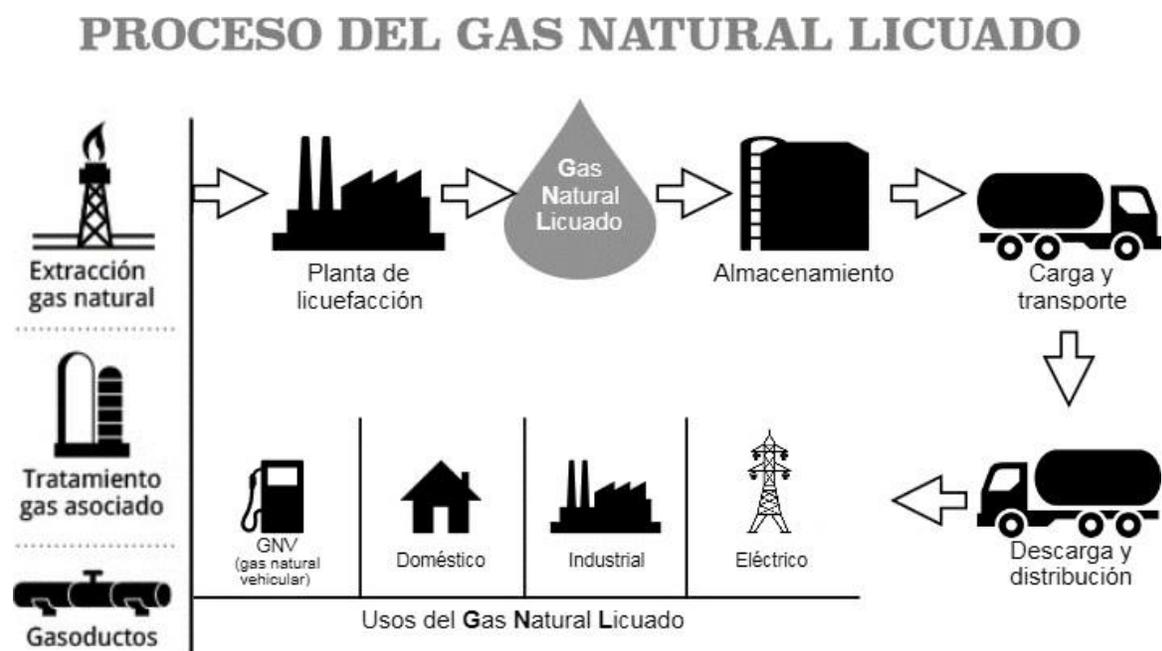
De acuerdo a la Comisión Nacional para el uso eficiente de la Energía (s.f.) en 1912 se construyó la primera planta de gas natural licuado en West Virginia y en 1959 salió el primer barco desde Luisiana, Estados Unidos hasta el Reino Unido para comprobar la seguridad de transportar GNL por vía marítima.

A través de un proceso llamado licuefacción, el gas natural es enfriado a  $-162^{\circ}\text{C}$ , pasando a una forma líquida y tomando el nombre de GNL. EL GNL es considerado el combustible del futuro por las bajas emisiones de CO<sub>2</sub> y otros contaminantes,

como cualquier tipo de energía no renovable es limitado en la naturaleza (CONUEE, s.f.).

El GNL tiene varios usos, por ejemplo: aplicaciones domésticas, usos comerciales y usos térmicos (Véase Figura 8. Proceso y usos del GNL).

Figura 8. Proceso y usos del GNL



Fuente: Comisión Nacional para el uso eficiente de la Energía, s.f..

De acuerdo a datos de la ACP (2018) luego de la ampliación del Canal de Panamá, se abrieron nuevas oportunidades de mercado y una de ellas ha sido el tránsito de buques de gas natural licuado provenientes de Estados Unidos, Perú, Trinidad y Tobago, Nigeria y Guinea Ecuatorial y tiene como destino al continente Asiático, Americano y Europeo (Véase Figura 9. Destino y origen del GNL por el Canal de Panamá).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Debido a la creciente demanda global de GNL en 2017 se registraron 296.7 millones de toneladas métricas un 11% de crecimiento desde el 2016, se proyecta que para el año 2019 transiten por la vía acuática (Canal de Panamá) 15 millones de toneladas de GNL y 28 millones de toneladas para el año 2020. La demanda del combustible fue impulsada por las importaciones asiáticas (ACP, 2018).

Figura 9. Destino y origen del GNL por el Canal de Panamá



Fuente: ACP, 2018.

Según lo publicado por Milenio (2019) gracias a la ampliación del Canal de Panamá el tránsito de GNL y el Gas Licuado de Petróleo proveniente de Estados Unidos con dirección al continente Asiático, son el principal negocio del Canal de Panamá.

Estados Unidos en el año fiscal 2018 registro 174,9 millones de toneladas transitadas por el Canal de Panamá, el 63% de la carga que pasa por la vía

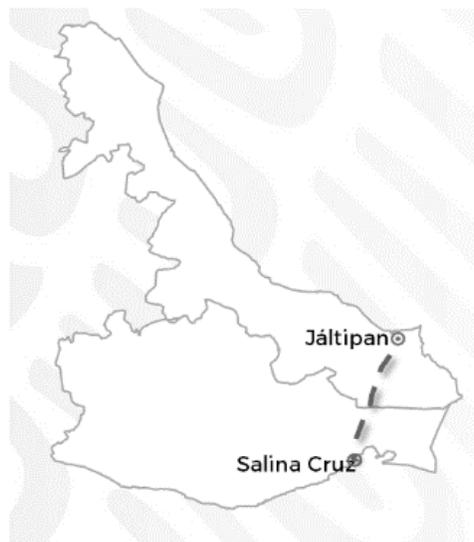
## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

interoceánica tiene como destino u origen al país norteamericano, por su lado China registro con 41,5 millones de toneladas de carga en el mismo año (Milenio, 2019).

Debido al conflicto comercial entre China y Estados Unidos, los proveedores de GNL del país norteamericano han visto bloqueados sus esfuerzos; sin embargo, las empresas Cheniere Energy Inc. y Sinopec no han declinado tener un acuerdo que oscile entre un millón y dos millones de toneladas al año de GNL en un periodo mayor a 20 años (La Republica, 2019).

México, por su parte tiene pensado aglomerar la brecha más estrecha de la región sur-sureste con la reactivación del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, un Gasoducto que va de Coatzacoalcos a Salina Cruz y el mejoramiento de la conexión carretera. Al 2012 en México operaban 11,347 km de Gasoductos, 9,118 km son operados por Pemex y 2,229 km son operados por terceros, se estima que para el año 2019 incremente la red nacional de gasoductos hasta 7,521 km (Secretaría de Energía, 2019).

Figura 10. Gasoducto Jáltipan-Salina Cruz



Fuente: Secretaria de Energía, 2019.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

El gasoducto que va de Jáltipan a Salina Cruz pretende mejorar la capacidad para transportar gas natural en la región del Istmo, gracias a la construcción paralela de un nuevo gasoducto con el gasoducto ya existente de 12" (Secretaria de Energía, 2019).

### **CAPITULO III. PROYECTOS QUE CONLLEVARÍAN A LA REAPERTURA DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC**

Desde el gobierno de 2000-2006 de Vicente Fox, pasando por el gobierno de Enrique Peña Nieto en 2012-2018, las intenciones por buscar reactivar la economía del sur sureste mexicano han sido bastantes y a la vez intangibles, es por eso que el gobierno del actual presidente Andrés Manuel López Obrador busca hacer que sus propuestas se acerquen más a la realidad, tiene como punta de lanza El tren Maya y un Plan de Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec.

Luego de someter a una encuesta ciudadana los principales proyectos que se tienen para beneficio de la nación, la aprobación por parte de los ciudadanos fue aceptable y es por eso que ya se trabajó de a poco en cada uno de los proyectos que llevaran a un bienestar socioeconómico para la parte sur de México.

#### **3.1 Plan Puebla-Panamá (PPP)**

Según Egremy (2006) el 15 de junio de 2001 el Presidente Vicente Fox presento el PPP como un proyecto de integración del sur sureste de México con Centroamérica, el proyecto beneficiaria a las regiones que tienen altos índices de pobreza, un bajo nivel educativo y altos índices de desempleo.

De acuerdo a Camarena y Valdez (2002) el Plan Puebla Panamá abarca a los estados del sureste Mexicano: Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Veracruz, Yucatán, Campeche y Quintana Roo, los cuales en el año 2000 representaban el 28.25% de la población nacional (25.51 millones de mexicanos), y de Centroamérica los países que abarca el PPP son: Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá con 36.4 millones de personas en el año 2000 (Véase Figura 11 Territorio que abarca el PPP).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Figura 11. Territorio que abarca el PPP



Fuente: El país, 2001.

El Plan Puebla Panamá pretendía abarcar toda la región de Mesoamérica, pero debido al mal manejo del proyecto por parte del gobierno mexicano, a la corrupción, la falta de transparencia y al abuso de poder, los esfuerzos por reactivar esta parte del continente americano se vieron frustrados.

El PPP abarca las regiones con mayor diversidad cultural, climática y ecosistémica del continente americano, sus acciones van dirigidas hacia terminar con el rezago regional y que las políticas que se puedan implementar logren incentivar la inversión privada en la región.

El proyecto sería financiado por el BID, CEPAL, el Banco Japonés de Cooperación y el Banco Mundial, con esta inversión se espera abrir el mercado laboral para 1,6 millones de nuevos empleos entre 2001 y 2005, más de 1,1 millones entre el 2015 y el 2020 (Camarena y Valdez, 2002).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Pero el proyecto no logro ver la luz debido al aumento de la pobreza extrema, emigración rural masiva hacia Estados Unidos e incremento de la delincuencia organizada, así como la “falta de presupuesto”. Florencio Salazar fue designado como coordinador del PPP por el Presidente Vicente Fox, después de 21 meses a cargo del proyecto, en 2003 fue nombrado titular de la Secretaría de la Reforma Agraria y afirmo que su gran limitante al frente del proyecto fue el presupuesto ya que solo pudo ejercer 10 millones de pesos (Egremy, 2006).

El 22 y 23 de Septiembre de 2001 se reunieron en Veracruz, 35 organizaciones campesinas y autoridades municipales de varios municipios para rechazar el PPP ya que no contempla los derechos, las necesidades y los intereses de sus pueblos indígenas. Ellos alegan que en el PPP se contempla al Istmo de Tehuantepec como una zona estratégica por donde circulan mercancías provenientes de Europa, Estados Unidos y Japón, por lo que invertir en infraestructura para el Istmo dejaría entrever la influencia estadounidense en México, Centroamérica y toda América Latina (Camarena y Valdez, 2002).

La Secretaria de Relaciones Exteriores erogo 44 millones 519 mil 80 pesos en tres años, cifra que no se vio reflejada en el bienestar de los estados del sur sureste mexicano, la cancillería erogo en 2004 13 millones 198 mil 40 pesos y en 2005 gasto 14 millones 953 mil 60 pesos (Egremy, 2006).

### **3.2 Zonas Económicas Especiales (ZEE)**

Según datos de la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales (2018) el término de Zonas Económicas Especiales no es nuevo en el mundo, existen alrededor de 4,300 ZEE´s y tres de cada cuatro países poseen una ZEE o una variante como lo son: Zona de Libre Comercio, Zonas Francas, Zonas

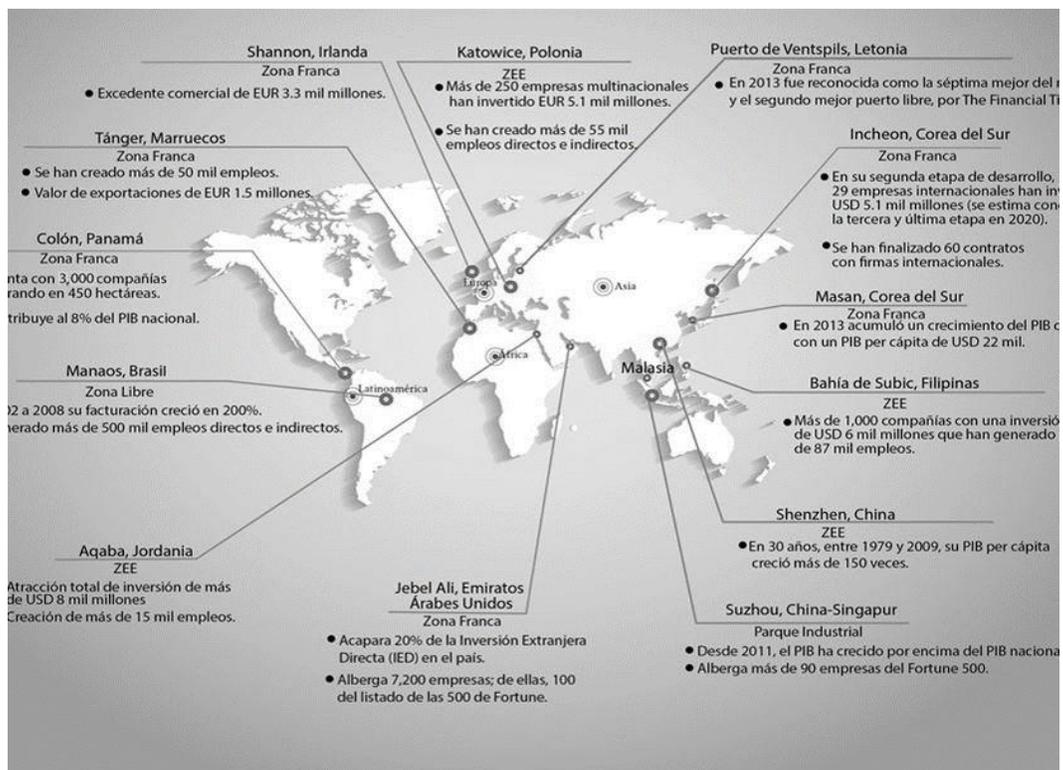
## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

procesadoras de Exportaciones, Zonas Económicas Libres, Zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico, entre otros nombres.

La primer ZEE se creó en Shannon, Irlanda en 1959, pero no proliferó hasta que en la década de los 80's China decidiera abrir su economía hacia el mercado global y hoy cuenta con más de 760 ZEE. China no es el único caso de éxito con algunas de sus ZEE, también destacan en el mundo algunas ZEE. (Véase Figura 12. ZEE con éxito) (AFDZEE, 2018).

Pero no todas las ZEE han tenido el éxito esperado, tal es el caso de algunas en China, India, Nigeria, Kenia, Japón, Nepal y en Centroamérica (Guatemala, Honduras y República Dominicana).

Figura 12. ZEE con éxito



Fuente: México, 2016.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Alrededor del mundo se ha implementado la idea de Zonas Económicas Especiales, pero solo algunas lograron sobrevivir y hoy son fuertes zonas con un gran crecimiento económico.

Actualmente México tiene una brecha que hace distinguir al norte del sur-sureste en términos de nivel de desarrollo y situación socioeconómica, por un lado la parte norte, el bajío y el centro están condicionadas hacia las actividades de mayor valor agregado y la parte sur-sureste tiene los más bajos niveles de desarrollo y rezago social.

Es por eso que las ZEE's son un modelo de desarrollo como respuesta del Estado Mexicano para cerrar la brecha de desigualdad regional, el pasado 28 de Septiembre de 2017 quedaron decretadas las primeras zonas por el Presidente Enrique Peña Nieto, esto como parte de las reformas estructurales que traerán un desarrollo equilibrado, sostenido, sustentable e incluyente (véase Figura 13. ZEE en México) (AFDZEE, 2018).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Figura 13. ZEE en México



Fuente: Milenio Digital, 2018.

La primera etapa del Proyecto de ZEE contemplaba a Lázaro Cárdenas con la Unión, el puerto de Chiapas y el puerto de Veracruz por la preponderancia que tienen estos tres puertos para el comercio mundial y como segunda etapa se involucraría al puerto de Salina Cruz en Oaxaca y el puerto de Progreso en Yucatán.

### **3.2.1 Características de cada región que abarcan las ZEE**

#### **Campeche**

El Estado de Campeche cuenta con una amplia riqueza natural y con un ambiente de seguridad social que lo hace propicio para la inversión. Las exigencias de los mercados internacionales llevaron a Campeche a la industrialización y con la estrategia de las ZEE se busca que la economía del estado sea mucho más sólida, moderna y diversificada, lo cual la colocaría como un polo de desarrollo regional.

#### **Chiapas**

La creación de las ZEE representa para Chiapas un nuevo rumbo, ya que las ZEE´s buscan cerrar la brecha de desigualdad entre los estados del norte, el bajío y el centro con el del sur-sureste de México (AFDZEE, 2018). Chiapas cuenta con tres fortalezas las cuales colocan al estado como uno de los principales polos para el desarrollo regional:

-La primera fortaleza es su vocación agroalimentaria y las ZEE es la estrategia idónea para que Chiapas pueda comercializar sus productos en condiciones más competitivas.

-La segunda fortaleza es su frontera que tiene 650 kilómetros de longitud y por esta transita el 90% del comercio terrestre con Guatemala y conecta con los mercados nacionales e internacionales.

-La tercera fortaleza es su seguridad, la cual genera certidumbre para el desarrollo.

#### **Guerrero y Michoacán.**

La ZEE busca lograr en el Puerto de Lázaro Cárdenas y el municipio de la Unión en el estado de Guerrero un polo de desarrollo con actividades logísticas, tecnológicas, industriales, turísticas y comerciales, además de lograr un desarrollo integral económico, social y sustentable.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Ambos estados buscan convertirse en un Binomio de Competitividad, ya que el puerto de Lázaro Cárdenas es el puerto más profundo de México, además de tener conexiones con la Costa Este de Estados Unidos es el punto más cercano en tiempos al centro del país y es el puente logístico con la región de Asia-Pacífico.

### **Oaxaca**

El municipio de Salina Cruz ofrece un corredor que conecta a los Océanos Pacífico y Atlántico, mediante una red ferroviaria y carretera que impulsan el comercio marítimo. La ZEE de Salina Cruz impulsará el comercio entre América del Norte, América Latina, Europa y Asia.

La *clusterización* con la que se adaptará esta región permite generar una mayor productividad y competitividad, logrando así hacerle frente al rezago y marginación de la región

### **Veracruz**

Coatzacoalcos, Veracruz ha sido la puerta de entrada a México gracias al dinamismo que brinda la industria energética y la petroquímica, y junto a Salina Cruz, Oaxaca se convertirán en el eje logístico para conformar el Corredor Transístmico.

### **Yucatán**

Con la convección de vivir en un México sin brechas y desigualdad, el estado de Yucatán cree firmemente que el modelo de desarrollo regional traerá consigo bienestar para sus ciudadanos y logrará que México pueda competir con la economía global.

### 3.3 Tren Maya

El gobierno de la República, tiene como objetivo un proyecto de desarrollo socioeconómico y turismo sostenible, a lo largo de la península de Yucatán en México. El proyecto se denomina Tren Maya, el cual busca interconectar las principales ciudades de la península con las principales zonas turísticas (Véase Figura 14. Recorrido del Tren Maya).

Con un recorrido de 1,525 km, 15 estaciones y tres diferentes tramos, el Tren Maya será una locomotora biodiesel e híbrida, que brindará servicio a los turistas y personas locales, así como también brindará servicio de carga, que podrían llegar hasta el Istmo de Tehuantepec utilizando derechos de vía ya existentes, para minimizar el impacto ambiental y social, que se pudieran generar (AMLO, 2018).

De los 3 tramos que se usaran para que el Tren pueda atravesar toda la península, 426 km son de selva, 446 km son del caribe y 653km serán del Golfo. La inversión destinada para el desarrollo del proyecto será de 120 a 150 mil millones de pesos, los cuales se obtendrán de una inversión mixta, a través del sector privado, público y del extranjero (AMLO, 2018).

Los Objetivos del Tren Maya son:

- Impulsar el desarrollo socioeconómico de la región
- Lograr una inclusión social y la creación de fuentes de empleo
- Promover y resguardar las culturas indígenas locales de la región
- Rehabilitar las Áreas Naturales Protegidas de la península
- Promover y fortalecer la industria turística en México
- Fortalecer el ordenamiento territorial de la península

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Figura 14. Recorrido del Tren Maya



Fuente: Andrés Manuel López Obrador, 2018.

El Tren Maya tiene como propósito atravesar los principales puntos turísticos de la península de Yucatán, su infraestructura ferroviaria está ligada con el Istmo de Tehuantepec y el Ferrocarril Chiapas-Mayab, el movimiento de pasajeros junto al traslado de mercancías, son los objetivos fundamentales para el desarrollo de la región.

Bajo un modelo de desarrollo sostenible el proyecto generaría una derrama económica local, sin afectar al medio ambiente, pero protegiéndolo del crecimiento poblacional y de la actividad humana. De esta forma se logra la doble intención del gobierno, creando fuentes de empleo para mejorar la calidad de vida de los habitantes y protegiendo al medio ambiente de la tala ilegal y el tráfico de especies.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

De acuerdo a datos del Director de Fonatur Rogelio Jiménez Pons, actualmente a Cancún llegan 15 millones de visitantes y se tienen proyecciones para que dentro de 10 años, alrededor de 3 millones de visitantes usen el Tren. Se estima que de los ingresos que genere el Tren Maya 70% serán de la carga y el 30% restante será del turismo (Milenio, 2019).

### 3.3.1 El Ferrocarril Chiapas-Mayab y su relación con el tren Maya y el Istmo de Tehuantepec

La Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. (FCCM) fue creada en 1999 por parte del Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos, se le otorgo un Título de Concesión la cual le permitía explotar el servicio de carga por ferrocarril en dos tramos de vía ubicados en el sureste del país, la Línea Mayab y la Línea Chiapas (Véase Figura 15. Ferrocarril Chiapas-Mayab).

Figura 15. Ferrocarril Chiapas-Mayab



Fuente: FCCM, 2013.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

El Título de concesión que se le otorgo a FCCM cuenta con vigencia y le permite explotar el ferrocarril Chiapas-Mayab hasta el año 2049. La Secretaria de Comunicaciones y Transportes aprobó el plan de negocios desarrollado por FCCM para la modernización del ferrocarril Chiapas-Mayab y que este pueda brindar beneficios económicos y sociales para el sureste del país. Ambas líneas representan el 7% de las vías férreas con las que cuenta el país (Véase Figura 16. Línea Ferroviaria Chiapas-Mayab).

### **Línea Mayab**

Tiene una conexión que va desde la península de Yucatán hasta el centro del país en Medias Aguas y con Coatzacoalcos en Veracruz (1,000 km de vía principal), cuenta con derecho de paso en los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos. La línea sirve para transportar materias primas y productos terminados a los estados de Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo (FCCM, 2013).

### **Línea Chiapas**

Por su ubicación (500 km de vía principal) promueve las exportaciones hacia Guatemala de materias primas como cemento, acero y productos petroquímicos, entre otros; la línea Chiapas transporta productos agrícolas como frutas y aceite de palma, también transporta combustible desde la refinería de Salina Cruz hacia Tapachula. La línea Chiapas y la línea Mayab se unen en el Istmo de Tehuantepec, ya que cuenta con el derecho de paso por Salina Cruz y Coatzacoalcos (FCCM, 2013).

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Figura 16. Línea Ferroviaria Chiapas-Mayab



Fuente: Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., 2013.

El ferrocarril Chiapas-Mayab es la conexión entre el tren Maya y el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la infraestructura férrea podría ser adaptada de acuerdo al propósito del Tren Maya para brindar una mejora eficiente en el tiempo de traslado en la carga proveniente de cualquier punto del sur de México.

### 3.4 Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec

Para la SCT (2018) aprovechar la gran ventaja geoestratégica con la que cuenta México, el nuevo gobierno tiene la mira puesta en un proyecto llamado, Corredor Multimodal Interoceánico, que tiene por objetivo mejorar de forma eficiente la conectividad entre el puerto de Coatzacoalcos, en Veracruz y el puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, a través de la modernización de la infraestructura, ferroviaria,

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

carretera, portuaria y aeroportuaria, el mejoramiento de las vías de comunicación tiene como propósito lograr que el cruce por el Istmo de Tehuantepec sea más rápido, eficiente y competitivo.

Figura 17. Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec



Fuente: SCT, 2018.

Esta modernización podría convertir al Istmo de Tehuantepec en una opción para el tránsito de mercancías, ya que podría competir en costos y tiempo frente a otras opciones de transporte interoceánico. Los objetivos que tiene el Plan de Desarrollo son:

- Impulsar el desarrollo económico de la región del Istmo de Tehuantepec, por medio de un aumento en la capacidad productiva, a través de los recursos con los que cuenta la región, con esto, no solo se le brindaría al mundo una vía de transporte para el tránsito de mercancías.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

-Recuperar la dinámica económica de inversión pública, logrando con esto atraer inversión privada que pueda mejorar el bienestar de la población.

-Con estos objetivos se busca generar la participación de la población más vulnerable de la región y también se considera un beneficio mutuo gracias al desarrollo.

Las acciones que detonaran el Istmo de Tehuantepec pretenden una mejora de la infraestructura carretera, de la infraestructura portuaria y de la red de conectividad digital, que harán del Istmo de Tehuantepec una región que brinde oportunidades para la inversión y estabilidad para los habitantes de la región (Véase Tabla 7. Acciones detonadoras para el programa de desarrollo).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 7. Acciones detonadoras para el programa de desarrollo

Modernización del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT)	Habilitar la infraestructura del transporte ferroviario para que con esto pueda mejorar su desplazamiento y disminuya el costo de transportar mercancías de un punto a otro.
Modernización y fortalecimiento de los puertos comerciales	Se realizara una inversión de mil 500 millones de pesos para que los puertos puedan mejorar sus servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos
Modernización y complementación de la red de carreteras primarias y secundarias	Se mejorara la infraestructura carretera para facilitar el traslado y acceso a los mercados nacionales e internacionales.
Fortalecimiento de la infraestructura y de las redes de conectividad digital	Para facilitar la intercomunicación a nivel global y que esto pueda mejorar la competitividad de la región, mediante medios y tecnología de frontera.
Reforzamiento de la infraestructura de abastecimiento de gas	Con la instalación del gasoducto se podrá abastecer la demanda de los hogares, comercios e industrias que se establezcan en el Istmo.
Fortalecimiento de la infraestructura de abastecimiento de insumos básicos para el desarrollo social y la dinamización de actividades productivas de la región	Se fortalecerán los servicios de agua potable y energía eléctrica al igual que se abastecerá de productos, petrolíferos y petroquímicos.
Construcción de la infraestructura urbana	Se impulsaran acciones para una mejor infraestructura de vivienda, movilidad y de desarrollo tecnológico.

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de la SCT, 2018.

## **CAPITULO IV. RESULTADOS Y CONCLUSIONES**

La ampliación del Canal de Panamá y la evolución del tráfico marítimo de bienes representa un beneficio para el país Panameño, pero un reto para los puertos de México, ya que desde su ampliación los movimientos portuarios de Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz se han visto afectados, por esta razón es que se ha invertido en infraestructura portuaria para permitir la llegada de buques de mayor capacidad.

México no ha pensado en rivalizar con el Canal de Panamá al tener su propio canal marítimo, sus esfuerzos van dirigidos a reactivar una de las conexiones terrestres de mayor preponderancia en el Istmo de Tehuantepec, es por eso que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec ha tomado mayor fuerza en los últimos meses, no solo por conectar al Golfo de México con el Atlántico, si no por los alcances que tiene en el sur sureste de México.

### **4.1 Análisis comercial**

#### **Coatzacoalcos, Veracruz**

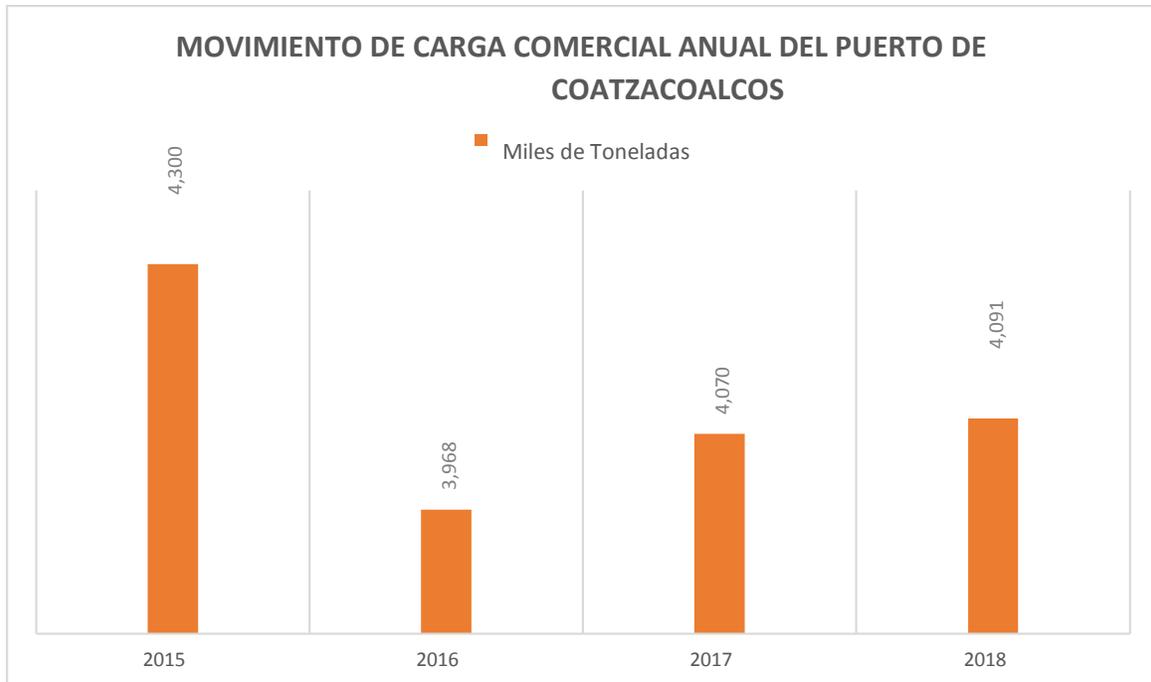
De acuerdo a los datos publicados por la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos (2018) el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz ha tenido una disminución en la carga comercial entre los años 2015 y 2018, esto se puede ver reflejado en los registros que se tienen de manera anual ya que en el año 2015 se registraron 4,300 miles de toneladas y en el año 2018 la carga fue menor, con 4,091 miles de toneladas (Véase Figura 18. Movimiento de Carga Comercial anual del Puerto de Coatzacoalcos).

De acuerdo a Hernández y Ramírez (2015) la evolución del transporte marítimo aunado a la falta de capacidad que presentan los puertos Mexicanos han hecho que

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

los buques de mayor capacidad queden fuera debido al poco calado que presentan los puertos, es por eso que se ve limitado el tráfico de buques.

Figura 18. Movimiento de Carga Comercial anual del Puerto de Coatzacoalcos



Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, 2019.

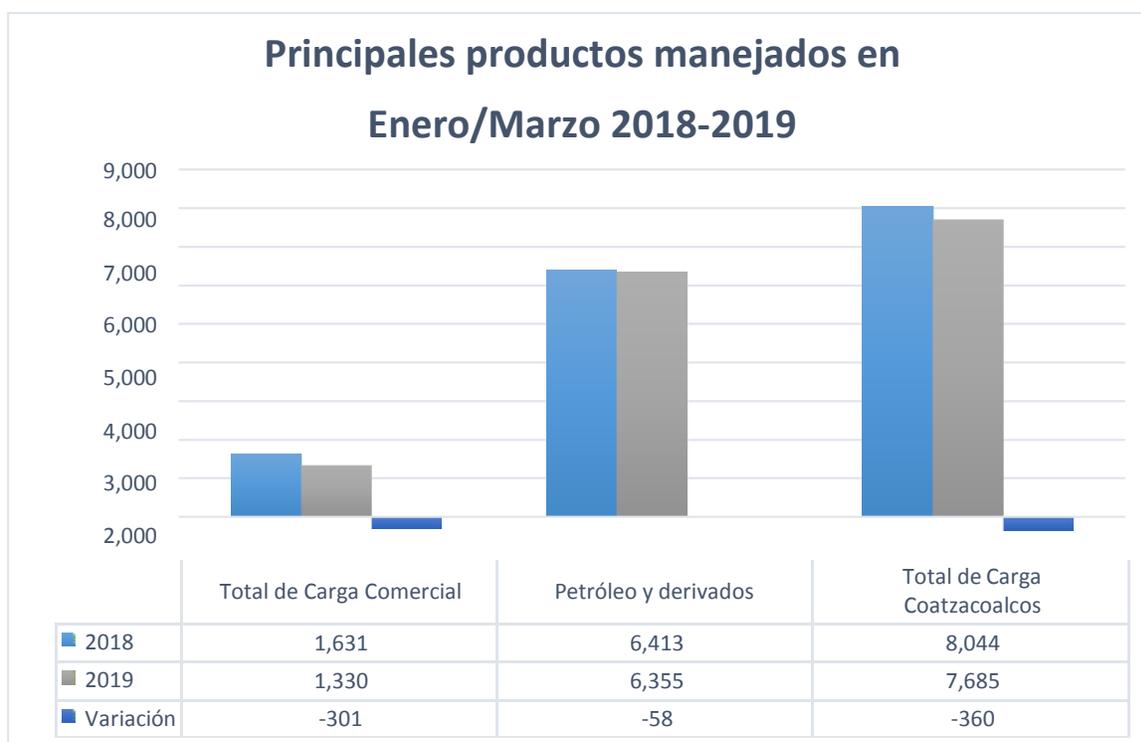
En el año Fiscal 2018 el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz registro 1,631.120 miles de toneladas que corresponden al volumen operado por tipo de carga (Véase Tabla 8. Volumen operado por tipo de carga) donde tuvieron mayor porcentaje el Granel Agrícola con 29%, el Granel Mineral con 24% y los Fluidos con 27 % (Véase Figura 20. Porcentaje de los principales productos manejados 2018).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tomando como referencia el primer trimestre del año 2019, el total de la carga que Coatzacoalcos registro fue de 7,685 miles de toneladas de las cuales 6,355 son de Petróleo y sus derivados y tan solo 1,631 pertenecen al total de la carga comercial.

La carga comercial entre el trimestre de 2018 y el trimestre de 2019 tuvo una variación porcentual de -18.45 y el petróleo y sus derivados tuvieron una variación porcentual de -0.9 en el mismo periodo (Véase Figura 19. Principales Productos manejados en Enero/Marzo 2018-2019).

Figura 19. Principales Productos manejados en Enero/Marzo 2018-2019



Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de API Coatzacoalcos, 2019.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 8. Volumen operado por tipo de carga

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Carga General</b>	148.479	113.810
<b>Contenerizada</b>	29.567	48.192
<b>Granel Mineral</b>	264.094	393.172
<b>Granel Agrícola</b>	314.115	480.082
<b>Fluidos</b>	413.501	433.438
<b>Intermodal</b>	159.966	162.426
<b>Total</b>	1,329.722	1,631.120

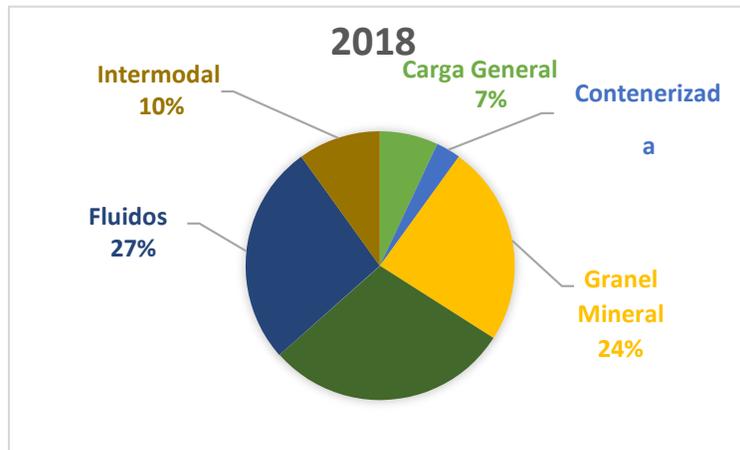
Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de API Coatzacoalcos, 2019.

En el puerto de Coatzacoalcos los Fluidos, el Granel Agrícola y el Granel Mineral, registraron mayores porcentajes en volumen y la Carga Intermodal, la Carga General y la carga Contenerizada tuvieron menores porcentajes de registro.

De acuerdo a los registros que tiene API Coatzacoalcos, en el año fiscal 2018 los productos con los mayores porcentajes registrados fueron el Granel Agrícola con 29%, los Fluidos con 27% y el Granel Mineral con 24%, la Carga Intermodal, la Carga General y la Carga Contenerizada tuvieron registros inferiores a las del resto de los productos que se manejan en el Puerto con 10%, 7% y 3% respectivamente (Véase Figura 17. Porcentaje de los principales productos manejados 2018).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

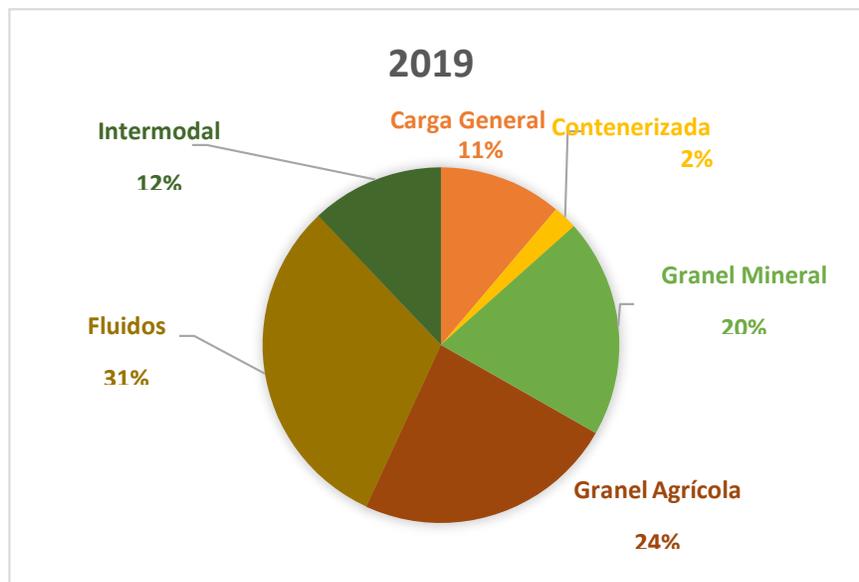
Figura 20. Porcentaje de los principales productos manejados 2018



Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de API Coatzacoalcos, 2019.

En lo que va del año fiscal 2019 se han registrado algunas variaciones en el porcentaje de la carga comercial que llega al puerto de Coatzacoalcos en comparación al año fiscal 2018 (Véase Figura 21. Porcentaje de los principales productos manejados 2019), 31% pertenece a Fluidos, 24% a Granel Agrícola, 20% a Granel Mineral, 12% es Intermodal, 11% pertenece a la Carga General y el 2% es de la carga Contenerizada (API Coatzacoalcos, 2019).

Figura 21. Porcentaje de los principales productos manejados 2019



Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de API Coatzacoalcos, 2019.

En lo que va del año 2019, los Fluidos, la carga Intermodal y el Granel Mineral registraron un mayor porcentaje en comparación al año 2018 y el Granel Agrícola, la Carga General y la Carga Contenerizada registran menores porcentajes en lo que va del año 2019.

Coatzacoalcos no solo es un punto de convergencia para distintas rutas nacionales, sino también lo es para las rutas internacionales, gracias a que tiene un alcance con el corredor Ciudad de México-Puebla y Progreso, y con el corredor vial-ferroviario Transístmico hacia el Puerto de Salina Cruz, ubicado en el Estado de Oaxaca (SCT, 2018).

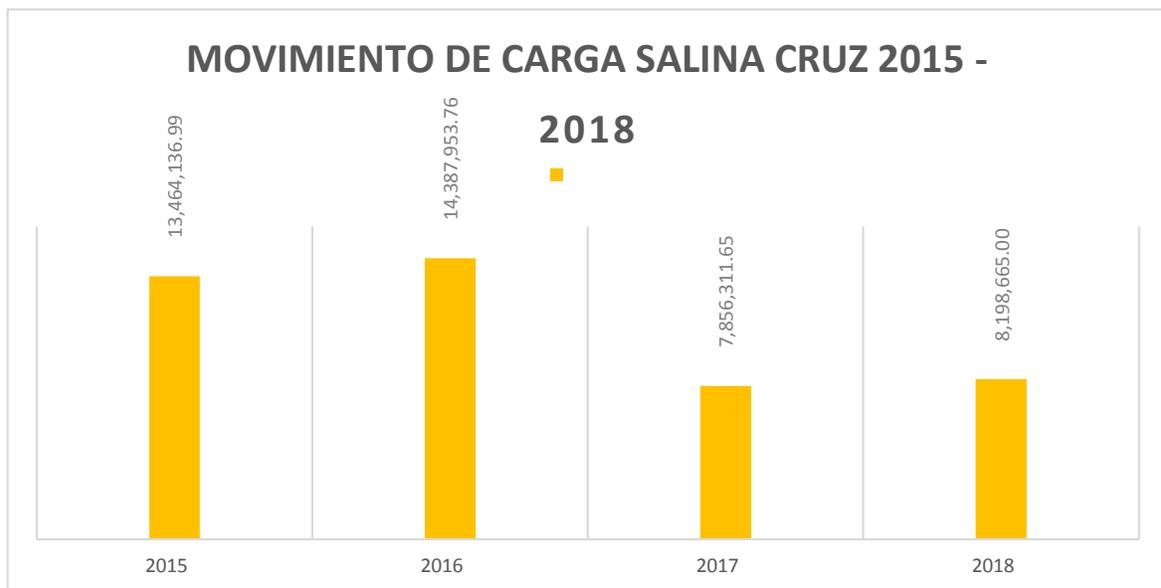
### Salina Cruz, Oaxaca

Por su parte, Reina (1994) dice que la economía en el Istmo Oaxaqueño giró alrededor del mantenimiento del ferrocarril, el puerto y el incremento del comercio

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

regional en las estaciones. Destacan los municipios de Salina Cruz y Matías Romero, que albergó las oficinas centrales y talleres del ferrocarril Transístmico, e Ixtepec, que fue punto de unión entre las líneas férreas Coatzacoalcos y Salina Cruz.

Figura 22. Movimiento de Carga Salina Cruz 2015-2018



Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de API, 2019.

Por el puerto de Salina Cruz en el año 2018 se movilizaron en total 8,198,665 millones de toneladas de carga de los cuales la mayoría pertenecen a Petróleo y sus derivados esto debido a que Salina Cruz cuenta con la terminal marítima de Pemex. De acuerdo a Excelsior (2019) la refinería convierte al puerto en un puerto de vocación petrolera ya que el 90 por ciento de su manejo comercial es el petróleo y sus derivados, eso ayuda a que pueda exportar petróleo a otros puertos nacionales como Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

El Movimiento de carga que tiene el puerto de Salina Cruz, no es el mejor del territorio nacional, debido a la poca inversión que existe por parte del gobierno y esto se refleja en el escaso desarrollo del puerto. La evolución del tráfico de contenedores se enfrenta a las limitaciones de la infraestructura de las terminales, a la especialización de los puertos y a la automatización de los procesos de terminales.

En el primer trimestre del año 2019, el puerto de Salina Cruz ha logrado un acumulado de 1,615,888 movimientos que corresponden al tipo de tráfico (Altura y Cabotaje). En Enero del mismo año, la carga General Contenerizada registro 2,543 movimientos y el Petróleo y sus derivados registraron 483,842 movimientos que juntos sumaron 486,385 movimientos (Véase Tabla 9. Movimiento Portuario Anual).

En Febrero solo se registraron movimientos de carga pertenecientes a carga General Contenerizada y de Petróleo y sus derivados que sumaron 530,354 movimientos, el movimiento tuvo una variación porcentual de 9.0 con respecto al mes anterior (Véase Tabla 9. Movimiento Portuario Anual).

En lo que respecta a carga comercial o carga general que ha generado el puerto de Salina Cruz, en el primer Trimestre del año 2019 ha sido de 37,697, el mayor registro de carga comercial que se tiene del puerto fue en 2018 con 104,527, para los años preliminares la carga ha sido menor, por ejemplo en el año 2017 la carga fue de 38,036.475, en 2016 fue de 44,130.32 y en 2015 la carga fue de 62,899 (API Salina Cruz, 2019).

De acuerdo al artículo 16 del Reglamento de La Ley Aduanera (2015) se entiende como tráfico marítimo de altura al transporte de mercancías y a la navegación de buques que se da en un puerto nacional o en el extranjero y el tráfico marítimo de cabotaje es el que se da dentro del territorio nacional de un puerto a otro.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Con respecto al movimiento portuario que se registró en el primer trimestre del año 2019 (Véase Tabla 9. Movimiento Portuario Anual) se muestra que en Enero el tráfico de Altura y el de Cabotaje sumaron 486,385 que corresponden al tipo de carga que se registró (General Contenerizada y de Petróleo y derivados).

De Febrero a Marzo se registró una variación porcentual de -11.48 con respecto al tipo de tráfico, ya que para marzo tuvieron participación la carga General Suelta y Granel Agrícola.

Para el mes de Marzo registraron sus primeros movimientos la carga General Suelta con 182, y General Agrícola con 29,900 que junto a la carga General Contenerizada y el Petrolero y derivados sumaron 568,967 miles de toneladas siendo el petróleo y sus derivados el de mayor movimiento con más del 94% (Véase Tabla 9. Movimiento Portuario Anual).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 9. Movimiento Portuario Anual

Concepto	ene-19	feb-19	mar-19	Acumulado 2019
				1,615,888
<b>Por tipo de tráfico</b>				
Altura	323,325	266,981	390,226	980,532
Importación	3	12	10,182	10,197
Exportación	323,322	266,969	380,044	970,335
Cabotaje	163,060	263,373	208,923	635,356
<b>Por tipo de carga</b>	<b>486,385</b>	<b>530,354</b>	<b>599,149</b>	<b>1,615,888</b>
General Suelta	0	0	182	182
General Contenerizada	2,543	4,972	100	7,615
Granel Agrícola	0	0	29,900	29,900
Granel Mineral	0	0	0	0
Fluidos	0	0	0	0
Petróleo y derivados	483,842	525,382	568,967	1,578,191
<b>Arribos</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>58</b>
Carga comercial	1	2	3	6
Petroleros	19	18	15	52
<b>Contenedores (TEUS)</b>	<b>253</b>	<b>484</b>	<b>22</b>	<b>759</b>
Importación	126	236	22	384
Exportación	0	0	0	0
Cabotaje	127	248	0	375
<b>Vehículos automotores (unidades)</b>				
Importación	0	0	0	0
Exportación	0	0	0	0
<b>Cruceros</b>				
Pasajeros	0	0	0	0
<b>Transbordadores</b>				
Pasajeros	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de API Salina Cruz, 2019.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

En lo que a Arribos corresponde, se registró mayor atraco de buques petroleros con 52 en lo que va del año 2019 y solo se han registrado 6 Arribos de buques comerciales en el mismo periodo, la escasa llegada de buques al puerto de Salina Cruz se debe a que Oaxaca ha sido olvidado en el tiempo como un punto estratégico fuerte, que tiene conexiones con mercados internacionales (API Salina Cruz, 2019).

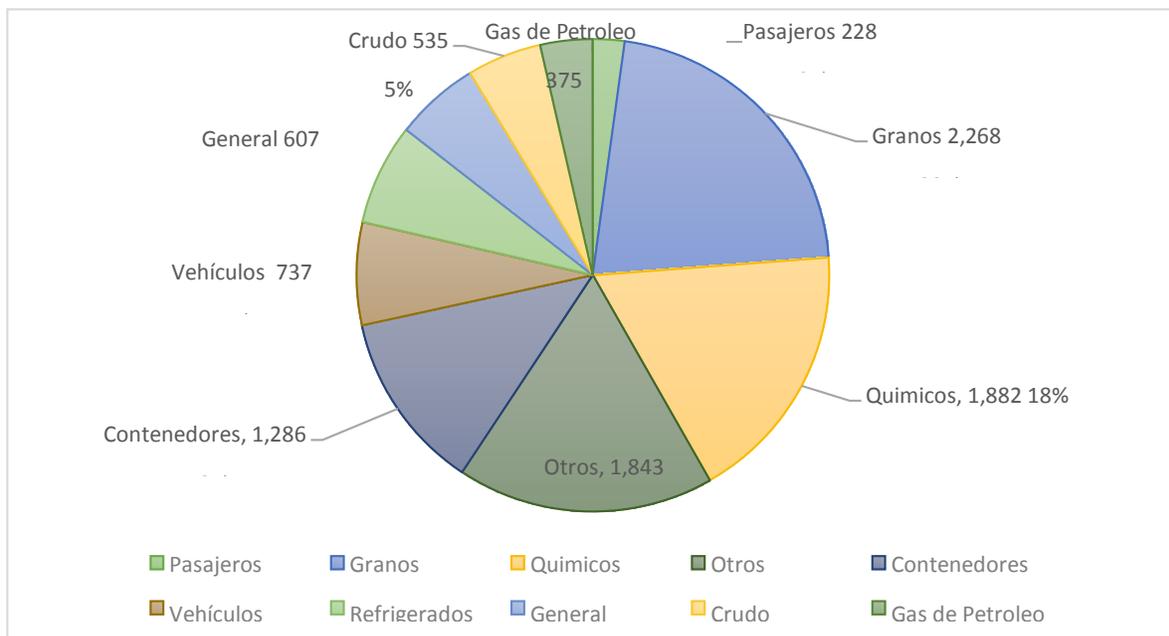
Por esa razón es que el puerto tiene nulos movimientos de Cruceros, Transbordos y Automóviles, porque no ha logrado desarrollarse como un puerto que sea atractivo para el movimiento de carga y pasajeros.

### **Panamá**

De acuerdo a los datos publicados por la ACP (2018) luego de la ampliación del canal, los segmentos de mercado con mayor porcentaje de tránsito por la esclusa Panamax (Véase Figura 23. Tránsito por segmento de mercado esclusa Panamax) corresponde al segmento de Granos 22%, Químicos 18%, Contenedores 12% y otros 17%.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Figura 23. Tránsito por segmento de mercado en la esclusa Panamax.

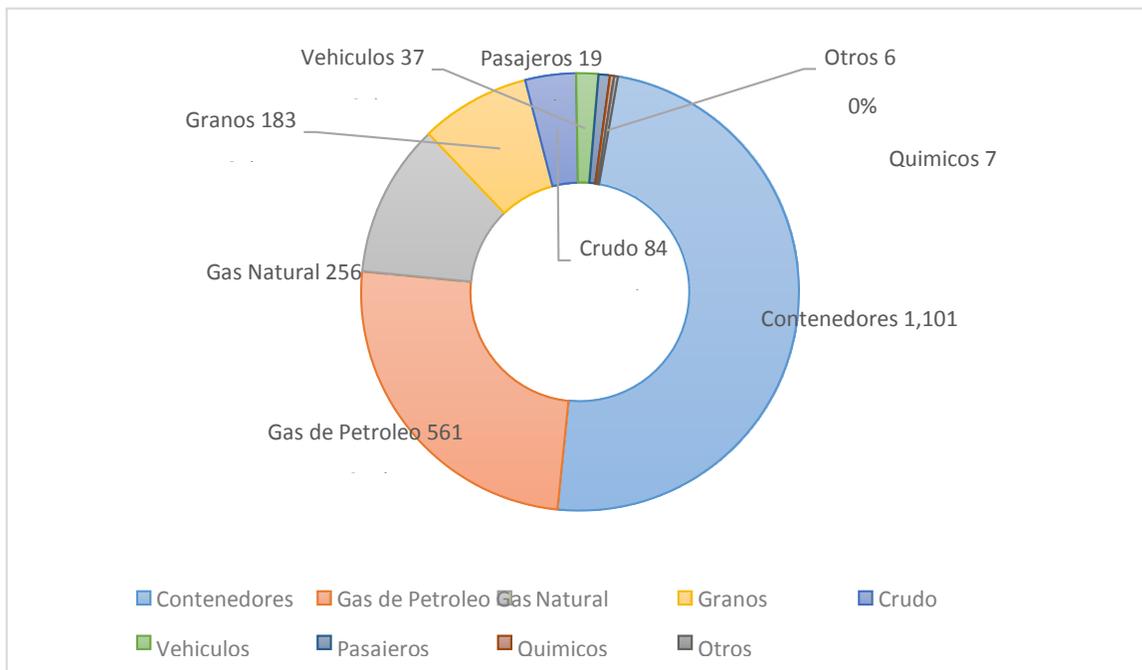


Fuente: Elaboración Propia del sustentante con datos de la ACP, 2018

Por la esclusa Neopanamax los segmentos que tuvieron mayor porcentaje de tránsito fueron los contenedores con 49%, el gas de petróleo con 25% y el gas natural con 11% (Véase Figura 24. Tránsito por segmento de mercado esclusa Neopanamax). Aunque la esclusa Neopanamax tenga la capacidad para el tránsito de buques de mayor capacidad, la esclusa Panamax sigue siendo la esclusa por la que se generan mayores tránsitos según el segmento, en comparación a la otra esclusa.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Figura 24. Tránsito por segmento de mercado en la esclusa Neopanamax



Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de la ACP, 2018.

De acuerdo a Hernández y Ramírez (2015) las naves de alto calado son aquellos buques cuyos peajes son mayores a las tarifas mínimas implementadas el 1 de junio de 1998 y las naves pequeñas son todos aquellos buques que pagan peajes de acuerdo a las tarifas mínimas.

En el año 2018, por el Canal de Panamá transitaron 442,143,332 toneladas de carga (Véase Tabla 10. Tráfico del Canal de Panamá) de las cuales 441,563,563 pertenecen al tráfico de naves de alto calado (99.9% sobre el total) y 579,769 pertenecen al segmento de naves pequeñas (0.1% sobre el total).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 10. Tráfico del Canal de Panamá

Año Fiscal	Tráfico Total		Tráfico Calculado en Base a Tonelaje Neto			Tráfico Calculado en Base a Tonelaje de Desplazamiento		Tonelaje Total
	Número de Tránsitos	Peajes (millones)	Toneladas Largas de Carga	Número de Tránsitos	Toneladas Netas del Canal de Panamá CP/SUAB	Número de Tránsitos	Toneladas de desplazamiento	Tonelaje CP/SUAB Reconstruido
<b>Tráfico de Navas de Alto Calado Comerciales</b>								
2016	11,684	US\$1,931	204,704,287	11,573	329,444,918	111	842,817	329,916,834
2017	11,992	US\$2,236	241,007,328	11,886	402,770,135	106	887,382	403,267,019
2018	12,199	US\$2,482	255,048,001	12,090	441,177,107	109	671,032	441,552,830
<b>Tráfico de Navas de Alto Calado que Transitan Gratuitamente</b>								
2016	4	-	-	1	134	3	4,392	2,593
2017	8	-	-	-	-	8	12,998	7,276
2018	10	-	-	1	1,894	9	15,790	10,733
<b>Tráfico Total de Navas de Alto Calado</b>								
2016	11,688	1,931	204,704,287	11,574	329,445,052	114	847,209	329,919,436
2017	12,000	2,236	241,007,328	11,886	402,770,135	114	900,380	403,274,295
2018	12,209	2,482	255,048,001	12,091	441,179,001	118	686,822	441,563,563
<b>Tráfico de Navas Pequeñas Comerciales</b>								
2016	1,418	2	2,012	1,401	506,071	17	6,632	509,777
2017	1,545	2	588	1,524	549,589	21	11,174	555,835
2018	1,580	3	1,144	1,538	563,368	42	23,049	576,253
<b>Tráfico de Navas Pequeñas que Transitan Gratuitamente</b>								
2016	8	-	-	1	583	7	6,288	4,099
2017	3	-	-	3	1,165	-	-	1,165
2018	6	-	-	-	-	6	6,288	3,516
<b>Tráfico Total de Navas Pequeñas</b>								
2016	1,426	2	2,012	1,402	506,654	24	12,920	513,876
2017	1,548	2	588	1,527	550,754	21	11,174	557,000
2018	1,586	3	1,144	1,538	563,368	48	29,337	579,769
<b>Tráfico Total del Canal de Panamá</b>								
2016	13,114	1,933	204,706,299	12,976	329,951,706	138	860,129	330,433,312
2017	13,548	2,238	241,008,112	13,413	403,320,889	135	911,554	403,831,295
2018	13,795	2,485	255,049,145	13,629	441,742,369	166	716,159	442,143,332

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de la Autoridad del Canal de Panamá, 2018.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

De acuerdo a lo citado en el subcapítulo 2.2 Ampliación del Canal de Panamá, se logró un record histórico de 442,1 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) en el Tráfico Total del Canal de Panamá, este record supero a los años posteriores a la ampliación del Canal de Panamá (Véase Tabla 10. Tráfico del Canal de Panamá) incluso las cifras registradas quedaron por encima de las proyecciones que se habían hecho para el mismo año 2018 de 429,4 millones de toneladas.

El número total de tránsitos por el Canal de Panamá en 2018 fue de 13,795 logrando una recaudación en peajes de USD\$2,485 millones, de los cuales 12,209 tránsitos pertenecen al segmento de tráfico total de naves de alto calado, que en términos porcentuales representa 88.5% sobre el total. En cuanto al segmento de naves pequeñas se registraron 1,586 tránsitos que representados en términos porcentuales equivalen al 11.5% sobre el total (Véase Tabla 10. Tráfico del Canal de Panamá).

En lo que a recaudación de peajes se refiere, la mayor recaudación provino del tráfico total de naves de alto calado con USD\$2,482 millones (99.8% sobre el total) el tráfico de naves pequeñas recaudo USD\$3 millones (0.1% sobre el total).

De acuerdo a los datos publicados por *Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center* (2019) las exportaciones en términos FOB (*Free on Board*) por el Canal de Panamá según el medio de transporte muestra que el mayor movimiento de mercancías se da por vía marítima, teniendo como principales terminales portuarias Balboa y el puerto de Manzanillo, los cuales superan los 100 millones de dólares.

Las terminales portuarias de Chiriquí Grande y Cristobal registran menos de USD\$10 millones en lo que respecta al movimiento de bienes por vía marítima. (Véase Tabla 11. Exportaciones e Importaciones según el modo de transporte 2018).

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 11. Exportaciones e Importaciones según el modo de transporte 2018

<b>Exportaciones</b>		<b>FOB</b>
<b>Lugar</b>	<b>Modo</b>	
Balboa	Marítimo	USD\$195,897,817
Puerto Manzanillo	Marítimo	USD\$166,683,646
Almirante	Marítimo	USD\$95,970,033
Colón Container Terminal	Marítimo	USD\$39,113,225
Chiriquí Grande	Marítimo	USD\$7,005,179
Cristobal	Marítimo	USD\$6,710,917
Paso Canoa	Terrestre	USD\$77,800,238
Guabito	Terrestre	USD\$10,770,08
Aeropuerto Internacional de Tocumen	Aéreo	USD\$40,857,929
Consumo Local	Otras vías	USD\$31,210,032
<b>Importaciones</b>		<b>CIF</b>
Puerto Manzanillo	Marítimo	USD\$3,981,215,812
Balboa	Marítimo	USD\$2,252,387,817
Colón Container Terminal	Marítimo	USD\$969,636,482
Cristobal	Marítimo	USD\$948,562,383
Bahía Las Minas	Marítimo	USD\$158,958,813
Zonas Libres de Petróleo	Terrestre	USD\$1,714,574,802
Zona Libre de Colón	Terrestre	USD\$937,770,698
Paso Canoa	Terrestre	USD\$697,830,819
Zonas Procesadoras y	Terrestre	USD\$447,914,743
Aeropuerto Internacional de Tocumen	Aéreo	USD\$1,044,470,626

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de *Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center*, 2019.

En lo que respecta a importaciones en términos CIF (*Cost, Insurance and Freight*), solo dos terminales portuarias superan los mil millones de dólares en el movimiento de bienes por vía marítima, esas terminales son Balboa y el puerto de Manzanillo con USD\$2,252,387,817 y USD\$3,981,215,812 respectivamente, por vía terrestre

las Zonas Libres de Petróleo registro USD\$1,714,574,802 y por vía aérea Tocumen registro USD\$1,044,470,626 (Tabla 11. Exportaciones e Importaciones según el modo de transporte 2018).

#### **4.2 Viabilidad comercial**

Retomando lo citado anteriormente en el subcapítulo 3.3.1 El Ferrocarril Chiapas-Mayab y su relación con el tren Maya y el Istmo de Tehuantepec, la conexión férrea que se genera en el sur-sureste sería un aliciente para la región. En el año 2017, el Chiapas-Mayab registro 1,100,811,392 toneladas transportadas entre pasajeros y carga las cuales equivalieron a \$188,977,337 de pesos (Véase Tabla 12. Carga y pasajeros transportados del sistema ferroviario en líneas Mayab y Chiapas 2017).

Si bien las toneladas transportadas en el año 2018 no fueron superiores al año posterior (Véase Tabla 13. Carga y pasajeros transportados del sistema ferroviario en líneas Mayab y Chiapas 2018) los ingresos si lograron tener un incremento sustancial en comparación al año 2017, con 873,661,354 toneladas transportadas entre carga y pasajeros, los ingresos fueron de \$192,831,000 de pesos.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 12. Carga y pasajeros transportados del sistema ferroviario en líneas Chiapas y Mayab 2017.

<b>AÑO 2017</b>	<b>TON/KMS TRANSPORTADAS</b>	<b>INGRESOS FLETE MILES DE PESOS</b>
Enero	81,023,776	\$13,652,990
Febrero	85,522,298	\$15,787,430
Marzo	106,797,427	\$17,882,810
Abril	99,787,783	\$17,449,470
Mayo	95,514,865	\$18,402,856
Junio	95,644,449	\$16,353,110
Julio	94,352,085	\$16,587,630
Agosto	96,626,227	\$16,406,514
Septiembre	88,642,651	\$15,506,715
Octubre	74,661,921	\$11,871,952
Noviembre	88,029,643	\$15,236,308
Diciembre	94,208,267	\$13,839,552
<b>Total</b>	<b>1,100,811,392</b>	<b>\$188,977,337</b>

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de la SCT, 2019.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 13. Carga y pasajeros transportados del sistema ferroviario en líneas Chiapas y Mayab 2018.

<b>AÑO 2018</b>	<b>TON/KMS TRANSPORTADAS</b>	<b>INGRESOS FLETE MILES DE PESOS</b>
<b>Enero</b>	103,755,216	\$17,783,789
<b>Febrero</b>	79,624,472	\$11,966,768
<b>Marzo</b>	97,591,181	\$15,633,159
<b>Abril</b>	86,860,748	\$15,934,681
<b>Mayo</b>	91,459,963	\$16,802,499
<b>Junio</b>	93,880,210	\$17,247,132
<b>Julio</b>	104,936,655	\$18,174,239
<b>Agosto</b>	106,360,943	\$15,641,965
<b>Septiembre</b>	101,593,935	\$18,259,313
<b>Octubre</b>	92,755,112	\$13,820,057
<b>Noviembre</b>	90,564,505	\$13,852,961
<b>Diciembre</b>	99,377,031	\$17,714,437
<b>Total</b>	<b>873,661,354</b>	<b>\$192,831,000</b>

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de la SCT, 2019.

El nuevo puerto de Veracruz tiene la intención de conectar a México con el mundo, ya que no solo funcionara como terminal marítima para el sector empresarial, sino como un corredor industrial que podría extenderse a otras partes de la República Mexicana (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 2018).

Los beneficios económicos que traería consigo el nuevo puerto de Veracruz alcanzara a los puertos coadyuvantes a la región como lo son Alvarado, Dos Bocas,

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Coatzacoalcos, Tuxpan, Matamoros, Altamira, Tampico y Progreso, los puertos cercanos servirán como astilleros, cabotaje e incluso como terminales comerciales alternas (Comunidad Portuaria, 2019).

El propósito del puerto de Veracruz no es solo convertirse en una terminal de usos múltiples, sino poder incentivar a las empresas que reciban materia prima para sus procesos de producción y que estas logren instalarse en la región. Otro propósito es que Veracruz pueda recibir partes de electrónicos, refacciones automotrices y telas para poder instalar fabricas que permitan comercializar los productos al interior y al exterior del territorio Nacional (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 2018).

El puerto de Salina Cruz está contemplado como uno de los proyectos estratégicos del nuevo gobierno que impulsaran al Istmo de Tehuantepec, pero para que este puerto pueda competir contra el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán y el puerto de Manzanillo, Colima, se necesitan mayores inversiones por parte del gobierno federal.

Para que el puerto de Salina Cruz pueda funcionar a su 100% requiere una inversión de 3 mil 500 millones de pesos, los cuales servirían para ampliar la bocana y la escollera, al mismo tiempo el puerto necesita dragar 5 kilómetros del canal de navegación para que puedan atracar barcos conocidos de quinta generación (López, 2018).

En lo que respecta a exportaciones según el modo de transporte dentro del territorio nacional, en el año 2017 el transporte carretero registro \$254,718,573 de pesos, seguido por el transporte marítimo que registro \$79,814,239 de pesos y el transporte ferroviario registro \$53,525,042 de pesos, siendo esos tres modos de transporte los

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

de mayor relevancia. El transporte aéreo registro \$20,363,254 de pesos, seguido de los \$979,968 que tuvieron Otros modos de transporte (INEGI, 2019).

Para el año 2018 el transporte Carretero, Marítimo y Ferroviario volvieron a registrar mayores ingresos, con variaciones porcentuales de 8%, 16.3% y 12.4% respectivamente (Véase Tabla 14. Exportaciones e Importaciones según el modo de transporte) el transporte aéreo y otros modos de transporte también registraron incrementos durante el año 2018, con variaciones porcentuales de 0.9% y 36.5% con respecto al año anterior.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Tabla 14. Exportaciones e Importaciones según el modo de transporte

Periodo	Exportación						Importación					
	Total	Aéreo	Carretero	Ferroviano	Marítimo	Otros	Total	Aéreo	Carretero	Ferroviano	Marítimo	Otros
<b>2018</b>												
Enero	30,718,574	1,707,900	18,832,571	3,919,019	6,145,859	113,223	35,138,400	3,126,053	15,929,065	2,612,810	12,698,572	771,901
Febrero	35,077,748	1,521,681	20,832,903	5,053,475	7,566,815	102,874	34,147,783	3,016,276	16,670,226	2,307,708	11,314,628	838,945
Marzo	39,445,697	1,659,437	23,753,065	5,466,255	8,452,717	114,223	37,732,374	3,330,884	18,223,212	3,175,971	12,251,680	750,626
Abril	37,180,556	1,827,966	22,359,206	4,618,536	8,290,700	84,148	37,469,703	3,500,842	17,801,849	2,893,328	12,456,749	816,934
Mayo	39,177,090	1,757,331	24,587,146	4,819,891	7,914,889	97,833	40,763,851	3,784,105	19,459,032	3,173,425	13,526,849	820,442
Junio	37,484,167	1,634,013	22,443,755	5,362,383	7,955,454	88,561	38,381,086	3,686,613	18,081,982	2,985,499	12,781,385	845,607
Julio	36,720,574	1,819,062	22,420,827	4,526,255	7,879,898	74,533	39,609,786	3,516,801	18,345,764	2,924,984	13,945,628	876,609
Agosto	39,536,475	1,698,096	24,404,961	5,230,885	8,067,290	135,243	42,126,926	3,755,002	19,692,092	3,029,871	14,721,801	928,160
Septiembre	37,805,510	1,686,172	22,334,087	5,490,311	8,143,328	151,611	37,999,417	3,605,490	17,766,425	2,916,523	12,815,182	895,797
Octubre	41,352,220	1,832,616	25,936,241	5,603,649	7,864,010	115,704	44,288,193	4,192,705	20,366,034	3,553,466	15,395,969	780,019
Noviembre	38,544,267	1,723,310	24,094,521	5,214,879	7,376,047	135,510	40,926,108	4,087,441	19,489,021	2,984,760	13,363,766	1,001,121
Diciembre	37,529,283	1,672,357	23,713,086	4,856,580	7,162,803	124,457	35,692,967	3,532,559	17,217,384	2,538,429	11,538,028	866,568
<b>2019</b>												
Enero	32,453,399	1,933,866	20,651,612	3,706,784	6,057,320	103,817	37,263,003	3,329,196	17,081,453	2,601,705	13,459,422	791,227
Febrero	36,295,710	1,595,872	22,268,745	4,569,303	7,756,025	105,765	35,074,088	3,190,009	17,254,976	2,445,639	11,426,081	757,383

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de INEGI, 2019.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

De acuerdo a los datos publicados por INEGI (2019) las importaciones dentro del territorio nacional colocaron al transporte Aéreo, Carretero y Marítimo, como los más importantes para este tipo de operaciones. En el año 2017 el transporte aéreo registro USD\$38,093,302 miles, el carretero USD\$203,866,263 miles y el marítimo USD\$137,524,263 miles, el transporte ferroviario y otros modos de transporte tuvieron una participación menor dentro del mismo periodo, registrando USD\$32,408,908 miles y USD\$8,476,414 miles respectivamente.

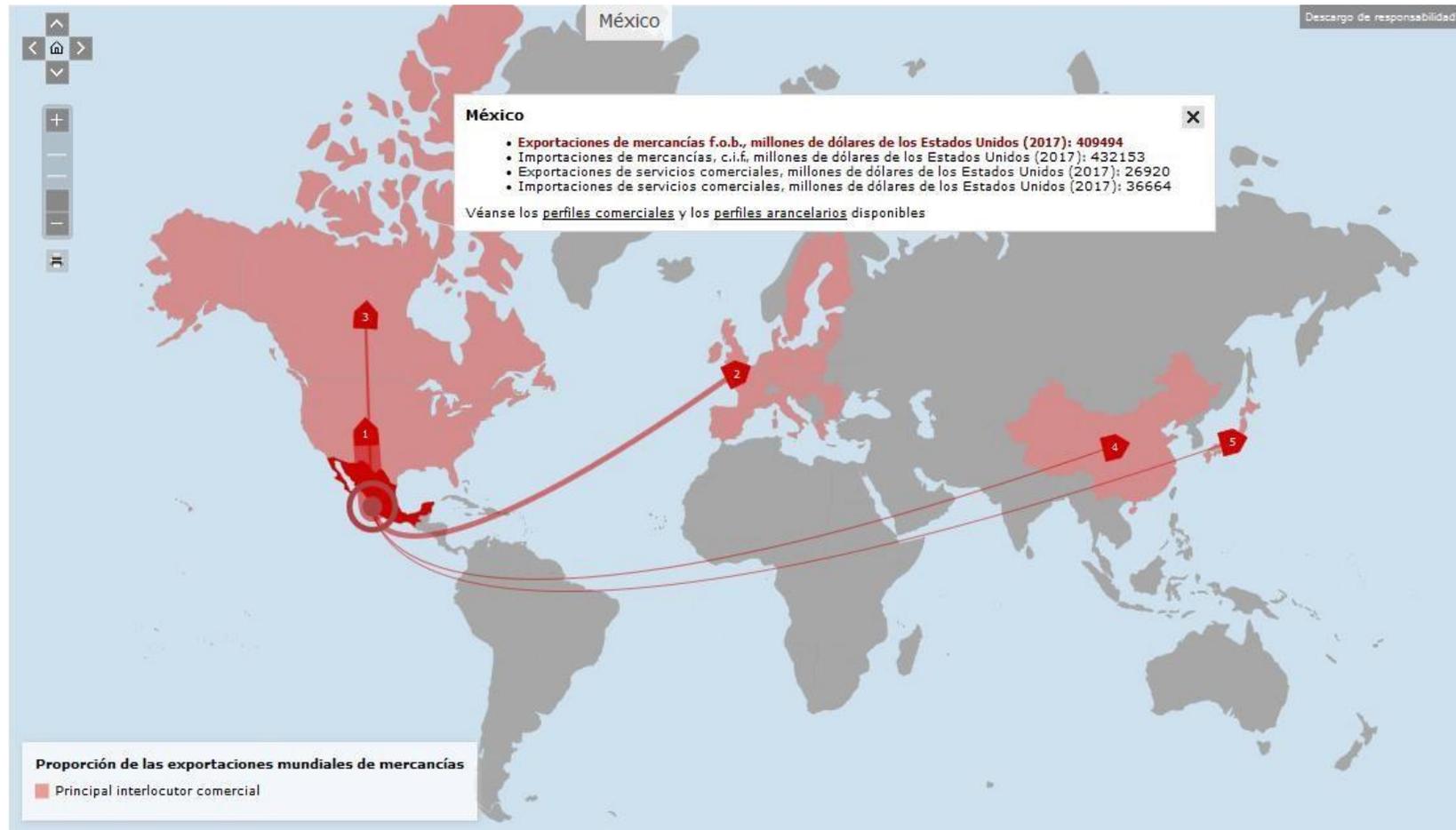
Comparando los registros que se tienen del año 2018 el transporte aéreo tuvo una variación porcentual de 13.2%, el transporte carretero de 7.4%, el ferroviario 8.3%, el marítimo 14.0% y otros modos de transporte 20.2% en comparación al año 2017 (Véase Tabla 14. Exportaciones e Importaciones según el modo de transporte).

De acuerdo a los datos publicados por la Organización Mundial del Comercio (2019) las exportaciones por parte de México en términos FOB fueron equivalentes a USD\$409,494 millones, que en comparación a las exportaciones que realizó Panamá (Véase Figura 26. Mapa Comercial de Panamá) la variación porcentual entre los dos países fue de -97.2%.

Las exportaciones de México tuvieron como destino: Estados Unidos, Unión Europea, Canadá, China y Japón (Véase Figura 25. Mapa comercial de México) mientras que las importaciones provinieron principalmente de: Estados Unidos, China, Unión Europea, Japón y la Republica de Corea (OMC, 2019).

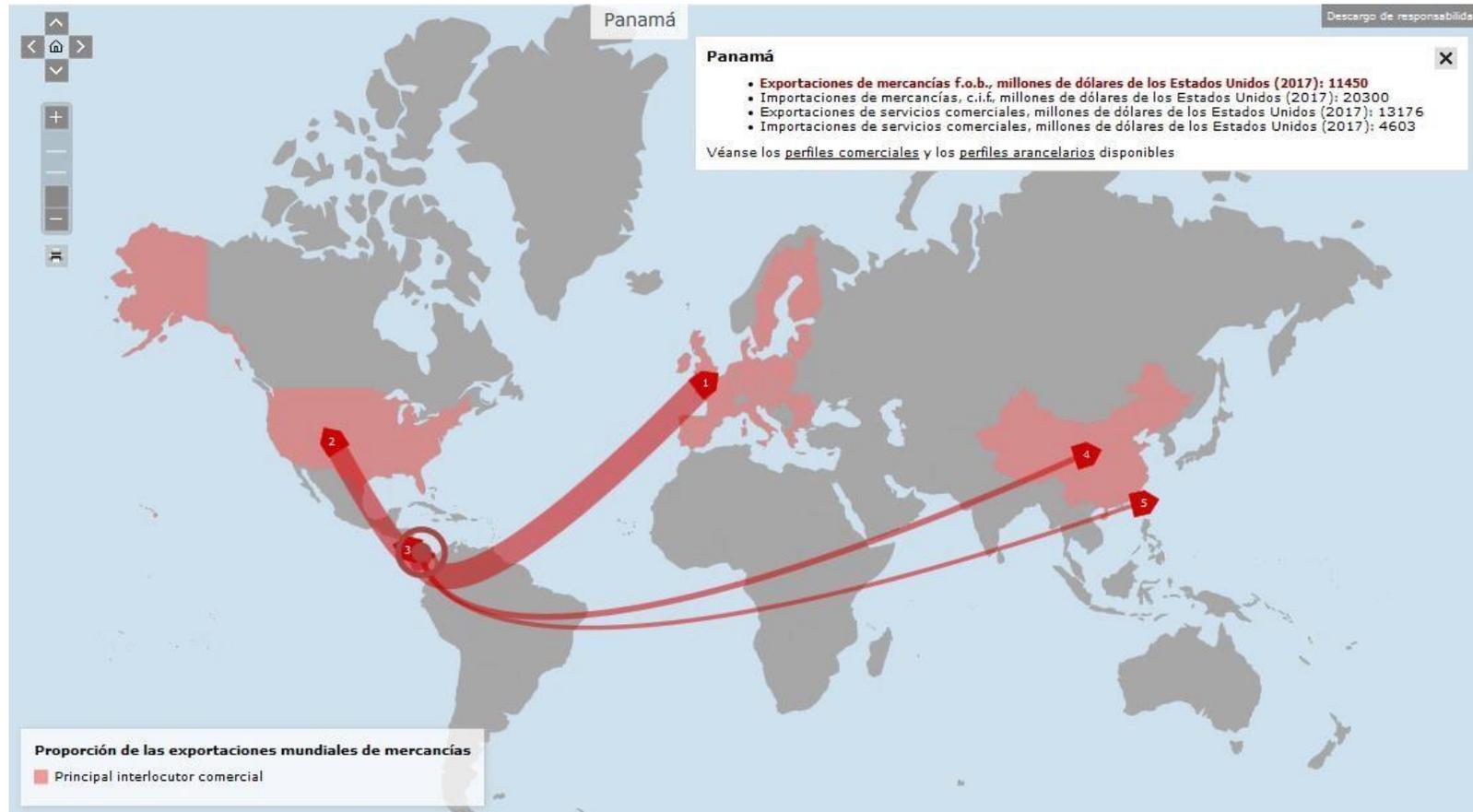
Las importaciones de Panamá tuvieron como principal interlocutor comercial a Estados Unidos, Unión Europea, China y México, mientras que las exportaciones se dirigieron hacia la Unión Europea, Estados Unidos, Costa Rica, China y Taipei Chino (OMC, 2019).

Figura 25. Mapa comercial de México



Fuente: Organización Mundial del Comercio, 2019.

Figura 26. Mapa Comercial de Panamá



Fuente: Organización Mundial del Comercio, 2019.

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

De acuerdo a icontainers (2019) transportar vía marítima los productos de China hacia Estados Unidos aumenta el precio final de venta en un 3% y tarda 29 días en lograr que la mercancía llegue desde Shangai hasta Atlanta a través del puerto de Charleston, el gigante asiático mueve su mercancía a través del Canal de Panamá.

Al año, en promedio transitan 14,000 barcos de más de 100 países por el Canal de Panamá, siendo los principales usuarios del canal, Estados Unidos, China, Chile, Japón y Corea del Sur, a un buque le toma transitar el canal entre 8 y 10 horas. El canal conecta con 160 países y tiene alcances con 1,700 puertos de todo el mundo (ACP, 2019).

Tabla 15. Distancia entre las rutas interoceánicas

<b>Puerto</b>	<b>Distancia recorrida para atravesar el Canal de Panamá</b>	<b>Distancia recorrida para atravesar el Istmo de Tehuantepec</b>
Puerto de Charleston (USA)	2.604,68 km	2.185,56 km
Puerto de Savannah (USA)	2.530,03 km	2.029,79 km
Puerto de Virginia (USA)	3.078,83 km	2.757,29 km
Puerto de Miami (USA)	1.826,66 km	1.698,84 km
Puerto de Shanghái (CHN)	15.013,34 km	13.442,43 km
Puerto de Shenzhen (CHN)	16.210,35 km	14.659,63 km
Puerto de Tokio (JPN)	13.561,30 km	11.850,18 km
Puerto de Busan (KOR)	14.243,04 km	12.639,84 km
Puerto de Róterdam (UE)	8.805,43 km	9.030,29 km
Puerto de Valencia (UE)	8.457,76 km	9.078,98 km

Fuente: Google Earth, 2019.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

Según los datos publicados por la ACP (2019) con la ampliación del Canal de Panamá transitan entre 35 y 40 embarcaciones diariamente lo cual nos da una idea que para movilizar la carga de un buque de 10,000 contenedores (TEU) se necesitarían 18 trenes, 5,800 camiones y 570 aviones.

De acuerdo a datos de Searates (2019) el tiempo que tarda un buque desde el puerto de Shanghái al puerto de Salina Cruz es de 15 días con 11 horas y del puerto de Shanghái al Canal de Panamá 17 días con 12 horas. Del puerto de Tokio al Canal de Panamá el tiempo aproximado sería de 15 días con 20 horas mientras que por el puerto de Salina Cruz el buque tardaría 13 días con 17 horas.

Un buque proveniente del puerto de Savannah, Estados Unidos tardaría en promedio 2 días con 22 horas si realiza el tránsito por Coatzacoalcos, Veracruz, mientras que si realiza el tránsito por el Canal de Panamá tardaría 3 días con 13 horas (Searates, 2019).

Para los buques provenientes de la Unión Europea como por ejemplo el puerto de Róterdam, Países Bajos tarda aproximadamente 10 días 6 horas llegar al Canal de Panamá, mientras que llegar al puerto de Coatzacoalcos le llevaría aproximadamente 10 días 11 horas (Searates, 2019).

### **Conclusión**

La investigación realizada lleva a la conclusión de que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec es viable por los alcances que tiene dentro del territorio Nacional y en el Extranjero, no rivalizaría con el Canal de Panamá ya que luego de su ampliación mejoro el tránsito de buques de mayor capacidad, y es el número de tránsitos junto a la capacidad de carga de los buques lo que lo hace superior a muchas de las vías interoceánicas,

México cuenta con factores que le brindan ventajas competitivas frente al Canal de Panamá, una conexión férrea que podría abarcar toda la región sur, una *clusterizacion* en el Istmo de Tehuantepec y en puerta está el Tren Maya que si se aprovecha bien podría tener alcances mayores, no solo para el tráfico de carga sino también para el tráfico de pasajeros.

En el corto plazo el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec no tendría tintes tan positivos debido a que no ha habido los volúmenes suficientes de carga para que tenga un aliciente de desarrollo y junto al tiempo que lleva adaptar la vía férrea para que el tránsito del ferrocarril sea más rápida, es lo que lleva a algunos expertos a la conclusión de que el Istmo de Tehuantepec es un proyecto que representaría un fracaso para la actual administración.

Debe tomarse en cuenta que para el Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec se realizó una encuesta para conocer la aprobación o rechazo del proyecto, pero de acuerdo a las publicaciones de la actual administración el proyecto tuvo aceptación por parte de las poblaciones cercanas a la ruta interoceánica, algo que no paso con los proyectos posteriores a este, como lo fueron Las Zonas Económicas Especiales y el Plan Puebla Panamá.

## Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

El ferrocarril del Istmo de Tehuantepec es de los proyectos de infraestructura a largo plazo con rendimientos claramente positivos, debido a que para muchos países representa un ahorro de tiempo transitar sus mercancías por el Istmo de Tehuantepec en lugar del Canal de Panamá, es por eso que México debe aprovechar la ventaja que le ofrece la vía interoceánica entre Veracruz y Oaxaca.

Si bien una gran cantidad de la carga de Estados Unidos de GNL que atraviesa el Canal de Panamá tiene como dirección el continente Asiático, significa una oportunidad tangible para México por ser la vía más corta para el tránsito de mercancías, lo cual representaría un traslado más eficiente para ambos países. El crecimiento de un nuevo mercado como lo es el de GNL y el de hidrocarburos lleva a México a buscar una *clusterización* de la zona del Istmo.

México tiene que invertir fuertemente en la infraestructura portuaria, carretera y férrea del Istmo de Tehuantepec para aprovechar al máximo la posición geográfica con la que cuenta y al mismo tiempo poder ser atractivo para el tránsito de mercancías y para la inversión extranjera o de lo contrario la evolución del intercambio comercial dejaría fuera al puerto de Salina Cruz.

La distancia entre los puertos más importantes del mundo hacia la ruta interoceánica de México representa una ventaja frente al Canal de Panamá en cuanto a tiempo, ya que resulta ser más corto el tiempo de navegación por México que por Panamá, lo cual representa una oportunidad para los países.

Por la vía interoceánica de Tehuantepec no se podría mover toda la carga que pasa por el Canal de Panamá pero si se podría acaparar un poco de toda la mercancía que atraviesa el canal, la distancia que hay desde el puerto de Salina Cruz con el

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal  
Interoceánico en México

continente asiático, hace que sea idóneo el tránsito de mercancías, al igual que resulta serlo para Estados Unidos mover su mercancía por Coatzacoalcos.

### Referencias

- Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos. (2019). *Crecimiento anual carga comercial*. Recuperado de <https://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/resumen-historico>
- Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos. (2019). *Estadísticas de Coyuntura*. Recuperado de <https://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/estadisticas-de-coyuntura>
- Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos. (2019). *Resumen Histórico*. Recuperado de <https://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/resumen-historico>
- Administración Portuaria Integral de Salina Cruz. (2019). *Estadística Portuaria*. Recuperado de <https://www.puertosalinacruz.com.mx/esps/0000209/estadistica-portuaria>
- Administración Portuaria Integral de Salina Cruz. (2019). *Estadística Histórica*. Recuperado de <https://www.puertosalinacruz.com.mx/esps/2110146/estadistica-historica>
- Administración Portuaria Integral de Salina Cruz. (2019). *Movimiento Portuario. Anual*. Recuperado de <https://www.puertosalinacruz.com.mx/esps/2110525/movimiento-portuario-anual>
- ADN Opinión. (Productor). (2016). *Tratado de Guadalupe Hidalgo* [Video]. De <https://www.youtube.com/watch?v=D-ED1F4PXqk>
- American Psychological Association. (2010). *Manual de Publicaciones de la American Psychological Association (6 ed.)*. Mexico, D.F.: Editorial El Manual Moderno.
- Autoridad de Canal de Panamá. (2019). *El Canal de Panamá alcanza seis mil tránsitos neopanamax*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/categoria/reporte-de-prensa/>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *Culminación de la construcción*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/culminacion-de-la-construccion/>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *El Canal Ampliado*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *GNL, un nuevo y atractivo mercado*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2018/08/2018-GAS-NATURAL-LICUADO.pdf>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *La construcción del Canal por los estadounidenses*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *La Construcción del Canal Francés*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-frances/>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *Reseña Histórica del Canal de Panamá*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/resena-historica-del-canal-de-panama/>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *Tráfico del Canal de Panamá*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2018/10/01-Trafico.pdf>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *Transito Mensual Acumulado del Canal de Panamá por segmento de mercado*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2018/09/201809-TraficoPorSegmentoDeMercado.pdf>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2019). *Lo que debes saber sobre el Canal de Panamá*. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/datos/>
- Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales. (2018). *Libro Zonas Económicas Especiales, El Gran Proyecto de Nación*. Recuperado

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

de <https://www.gob.mx/zee/documentos/libro-zonas-economicas-especiales-el-gran-proyecto-de-nacion>

Cámara De Diputados Del H. Congreso De La Unión. (2015). *Reglamento de la Ley Aduanera*. Recuperado de

[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LAdua\\_221217.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAdua_221217.pdf)

Camarena, M. y Valdez, A. (2002). *El plan puebla-panamá y las políticas de desarrollo. Un análisis crítico*. Espiral, IX (25)

Canal de Panamá. (Productor). (2018). *Canal de Panamá supera expectativa y cierra el año fiscal 2018 con histórico record de tonelaje* [Video]. De

[https://www.youtube.com/watch?v=a6R\\_I7o2zn0](https://www.youtube.com/watch?v=a6R_I7o2zn0)

Comunidad Portuaria. (2019). *Nuevo puerto de Veracruz sería inaugurado el 30 de Junio*. Recuperado de

<http://www.cportuaria.com.mx/noticias/detalle/5ce22fa330209033e468af0c>

CONUEE. (s.f.). *Derivados del petróleo: gas natural licuado*. Recuperado de <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/244753/GNL.pdf>

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2018). *Nuevo puerto de Veracruz será un gran corredor industrial*. Recuperado de

<https://www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/nuevopuertoveracruz/index.php/2018/07/20/nuevo-puerto-de-veracruz-sera-un-gran-corredor-industrial/>

Duran, J. (2015, 8 de noviembre). *Ampliación del Canal de Panamá implicaciones e impacto*. Comunidad Portuaria. Recuperado de

<https://www.cportuaria.com.mx/publicaciones/5c458c7bc42a441c9b988977>

El Financiero. (2018). *Corredor del Istmo, ruta comercial que AMLO quiere trazar de la mano de China* Recuperado de [https://www.elfinanciero.com.mx/financial-](https://www.elfinanciero.com.mx/financial-times/corredor-del-istmo-ruta-comercial-que-amlo-quiere-trazar-de-la-mano-de-china)

[times/corredor-del-istmo-ruta-comercial-que-amlo-quiere-trazar-de-la-mano-de-china](https://www.elfinanciero.com.mx/financial-times/corredor-del-istmo-ruta-comercial-que-amlo-quiere-trazar-de-la-mano-de-china)

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

- Excelsior. (2019). *Puerto de Salina Cruz, clave para abastecimiento de gasolina en el Pacífico*. Recuperado de <https://www.excelsior.com.mx/nacional/2017/03/26/1154191>
- Faesler, J. (2015), *Canal de Tehuantepec: dinamó para el desarrollo*. Recuperado de: <https://www.excelsior.com.mx/opinion/julio-faesler/2015/03/14/1013418>
- FCCM. (2013). *Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab*. Recuperado de <http://www.fccm.com.mx/about.html>
- Forbes México. (2018). *China, el aliado secreto de AMLO para impulsar el Tren Maya*. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/china-el-aliado-secreto-de-amlo-para-impulsar-el-tren-maya/>
- Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center. (2019). *Intercambio de Bienes*. Recuperado de <https://logistics.gatech.pa/es/trade/>
- Gobierno de México. (2019). *Protocolo para el proceso de consulta*. Recuperado de <https://www.gob.mx/consultaistmo/documentos/protocolo-para-el-proceso-de-consulta-libre-previa-e-informada?idiom=es>
- Gómez, J. (17 de Febrero de 2014). *Tratado McLane-Ocampo (texto original)*. Recuperado de <http://jlg.com.mx/traduccion/de-ingles/tratado-mclane-ocampo/>
- Hernández, A. y Ramírez, R. (2015). *La ampliación del canal de panamá: un reto para la competitividad de los puertos mexicanos*. Recuperado de [http://cidac.org/esp/uploads/1/Arti\\_\\_769\\_culo\\_-\\_Final\\_EM\\_\\_1\\_.pdf](http://cidac.org/esp/uploads/1/Arti__769_culo_-_Final_EM__1_.pdf)
- Hiernaux, D. (1984). *El puerto industrial de salina cruz seminario franco-mexicano*. Recuperado de [https://www.researchgate.net/profile/Daniel\\_Hiernaux/publication/299486894\\_La\\_Integracion\\_transistmica\\_notas\\_sobre\\_las\\_relaciones\\_entre\\_los\\_puertos\\_industriales\\_de\\_Coatzacoalcos\\_y\\_Salina\\_Cruz/links/56fb49a708ae8239f6dadbdd/La-Integracion-transistmica-notas-sobre-las-relaciones-entre-los-puertos-industriales-de-Coatzacoalcos-y-Salina-Cruz.pdf?origin=publication\\_detail](https://www.researchgate.net/profile/Daniel_Hiernaux/publication/299486894_La_Integracion_transistmica_notas_sobre_las_relaciones_entre_los_puertos_industriales_de_Coatzacoalcos_y_Salina_Cruz/links/56fb49a708ae8239f6dadbdd/La-Integracion-transistmica-notas-sobre-las-relaciones-entre-los-puertos-industriales-de-Coatzacoalcos-y-Salina-Cruz.pdf?origin=publication_detail)

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

- icontainers. (2018). *Ranking: los 5 puertos más importantes en México*. Recuperado de <https://www.icontainers.com/es/2018/06/12/ranking-5-puertos-mas-importantes-mexico/>
- INEGI. (2019). *Comercio exterior según modo de transporte*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/comext/default.html#Tabulados>
- Instituto Mexicano del Transporte. (2018). *Evolución de los flujos ferroviarios de y hacia los nodos de la región sur-sureste de México, datos 2016*. Recuperado de <https://www.gob.mx/imt/articulos/evolucion-de-los-flujos-ferroviarios-de-y-hacia-los-nodos-de-la-region-sur-sureste-de-mexico-datos-2016?idiom=es>
- Jean-Paul Rodrigue. (s.f.). *¿Cuán serias son las alternativas al Canal de Panamá?* 2018, de Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de <http://logisticsportal.iadb.org/node/4212>
- Kuntz, S. y Riguzzi, P. (1996). *Ferrocarriles y mercado: tarifa, precio y tráfico ferroviario en el Porfiriato*. Recuperado de <https://sandrakuntz.colmex.mx//images/libros/capilb/ferrocmercado.pdf>
- La Republica. (2019). *Acuerdo de GNL entre China y Estados Unidos está estancado por guerra comercial*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/globoeconomia/acuerdo-de-gnl-entre-china-y-estados-unidos-esta-estancado-por-guerra-comercial-2836237>
- López, A. (2018). *Puerto de Salina Cruz requiere de 3 mil 500 mdp para funcionar al 100 por ciento*. Recuperado de <http://oaxaca.eluniversal.com.mx/municipios/10-12-2018/puerto-de-salina-cruz-requiere-de-3-mil-500-mdp-para-funcionar-al-100-por>
- Main Watchers. (Productor). (2018). *El territorio que México vendió* [Video]. De <https://www.youtube.com/watch?v=qQIJv9MUXcw>
- Martínez, N., Sánchez, M., y Casado, J. (2002). *Istmo de Tehuantepec: un espacio geoestratégico bajo la influencia de intereses nacionales y extranjeros. Éxitos*

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

- y fracasos en la aplicación de políticas de desarrollo industrial (1820-2002)*. Investigaciones Geográficas (Mx), (49), 118-135.
- Mendicoa, G. (1998). *Manual teórico-práctico de investigación social*. Buenos Aires. Espacio Editorial.
- México. (2016). *Una nueva cara para el sur mexicano: Zonas Económicas Especiales*. Recuperado de <https://www.mexico.mx/es/articulos/una-nueva-cara-para-el-sur-mexicano-zonas-economicas-especiales>
- Milenio Digital. (2018). *Este año, primeras inversiones en las Zonas Especiales*. Recuperado de <https://www.milenio.com/negocios/este-ano-primeras-inversiones-en-las-zonas-especiales>
- Milenio. (2019). *China deja de ser el segundo usuario del Canal de Panamá por tensión con EU*. Recuperado de <https://www.milenio.com/internacional/asia-y-oceania/china-deja-usuario-canal-panama-tension-eu>
- Milenio. (Productor). (2019). *Rogelio Jiménez Pons, Director de Fonatur Milenio Negocios*. De <https://www.youtube.com/watch?v=W7Hgde6r3po>
- Mochón, F. y Beker, V. (2008). *Economía, Principios y Aplicaciones*. Buenos Aires, Argentina: Mc Graw Hill.
- Molina, A. (2018). *AMLO presenta plan de desarrollo del Istmo de Tehuantepec*. Recuperado de <https://www.eleconomista.com.mx/estados/AMLO-presenta-plan-de-desarrollo-del-Istmo-de-Tehuantepec-20181224-0006.html>
- Mota, S. (2018), *El proyecto Corredor Transístmico*. Recuperado de <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/El-proyecto-Corredor-Transistmico-20180919-0086.html>
- Organización Mundial del Comercio. (2019). *Mapas comerciales*. Recuperado de [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/statis\\_s/statis\\_maps\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/statis_maps_s.htm)
- Periódico Revolución. (2016). *Caso # 83: La guerra de Estados Unidos - México de 1846 a 1848*. Recuperado de <https://revcom.us/a/454/crimen-yanqui-83-la-guerra-de-estados-unidos-mexico-de-1846-a-1848-es.html>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

- Rodríguez, J. (s.f.). *Zona económica especial y corredor inter-oceánico de salina cruz: una nueva ruta comercial para el mundo*. Recuperado de <https://www.cmic.org.mx/cmhc/eventos/infraestructura2030/assets/presentacion-jesus-rodriguez-socorro.pdf>
- Sacyr. (2015). *Proyecto y construcción del Tercer Juego de Esclusas dentro de la Ampliación del Canal de Panamá*. Recuperado de [http://www.sacyr.com/es\\_es/soluciones-de-negocio/Ampliacion-del-Canal-de-Panama.aspx](http://www.sacyr.com/es_es/soluciones-de-negocio/Ampliacion-del-Canal-de-Panama.aspx)
- Salazar, B. (2016). *Transporte multimodal*. Recuperado de <https://www.ingenieriaindustrialonline.com/herramientas-para-el-ingeniero-industrial/medios-y-gesti%C3%B3n-del-transporte/transporte-multimodal/>
- Saldaña, I. (2018), *China pide negociar un Tratado de Libre Comercio con México*. Recuperado de: <http://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/china-pide-negociar-un-tratado-de-libre-comercio-con-mexico>
- Sánchez, M., Martínez, N., y Martínez, M. (1999), *Industria petroquímica y cambios socioeconómicos regionales en la costa del Golfo de México. El caso del sureste de Veracruz*. (Boletín Informativo. Núm. 40)
- SCT. (2008). *Guía de servicios de transporte marítimo*. Recuperado de [http://sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Guia\\_2008\\_NEW.pdf](http://sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/Guia_2008_NEW.pdf)
- SCT. (2018). *Dictamen de la Zona Económica Especial de Coatzacoalcos*. Recuperado de <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/371697/Dictamen.pdf>
- SCT. (2018). *Infraestructura Ferroviaria*. Recuperado de <https://datos.gob.mx/busca/dataset/infraestructura-ferroviaria>
- SCT. (2018). *Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec*. Recuperado de <https://www.gob.mx/sct/articulos/plan-de-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-185946?idiom=es>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

- SCT. (2019). *Estadísticas operativas por la prestación del servicio de flete de carga en las líneas Chiapas Mayab*. Recuperado de <https://datos.gob.mx/busca/dataset/infraestructura-ferroviaria/resource/2f861f52-f4ed-4226-8fe7-fdad20395f3c>
- Searates. (2019). *Distancia y tiempo*. Recuperado de <https://www.searates.com/es/services/distances-time/>
- Secretaría de Economía. (2019). *Mensaje de la Subsecretaria de Comercio Exterior, Luz María de la Mora, en el Seminario de Promoción de Inversión México-China – COMCE*. Recuperado de <https://www.gob.mx/se/prensa/mensaje-de-la-subsecretaria-de-comercio-exterior-luz-maria-de-la-mora-en-el-seminario-de-promocion-de-inversion-mexico-china-comce-202579>
- Secretaría de Energía. (2019). *Infraestructura de gas natural en México*. Recuperado de <https://www.gob.mx/sener/es/articulos/infraestructura-de-gas-natural-en-mexico>
- Soberanes, J. y Vega, J. (1998). *Cuadernos Constitucionales México-Centroamérica 28. El Tratado de Guadalupe Hidalgo en su sesquicentenario*. Recuperado de <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/166-cuadernos-constitucionales-mexico-centroamerica-28-el-tratado-de-guadalupe-hidalgo-en-su-sesquicentenario>
- TopsMagic. (Productor). (2018). *Así Sería el Istmo de Tehuantepec en México* [Video]. De <https://www.youtube.com/watch?v=tF2O4m8oOpk>
- Torres, J. (2017). *El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo*. Espacios Públicos, 20 (48), 127-149
- Zuckermann, L. (2018). *El 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

Tabla 1. Artículos del Tratado de Guadalupe Hidalgo

<b>Artículo I</b>	Habrá paz universal entre la República Mexicana y Los Estados Unidos de América al igual que entre sus terrenos, villas y pueblos, sin excepción de lugares o personas.
<b>Artículo II</b>	Después de firmado el Tratado, se llevara a cabo un convenio entre el comisionado del Gobierno Mexicano y la persona designada por el General en jefe de las fuerzas de los Estados Unidos, para detener las hostilidades y recuperar los lugares que hayan sido tomadas por las fuerzas extranjeras.
<b>Artículo III</b>	Después de que el Tratado haya sido ratificado por los gobiernos de ambas Repúblicas, se les dará la orden a los generales de mar y tierra para que retiren los bloqueos hechos en los puertos mexicanos, también se les dará la orden a las tropas estadounidenses para que emprendan la retirada del territorio mexicano y pasen a ocupar los puntos que se hayan acordado de común acuerdo, el gobierno mexicano le facilitara a las tropas estadounidenses el desalojo y les brindara a las tropas la flexibilidad necesaria para poder ocupar los nuevos puntos acordados.  Se realizara la creación de una cuenta donde se

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>vea reflejado el monto que las importaciones y exportaciones generan en las aduanas marítimas o en cualquier punto de México, también se creara una cuenta con los gastos de recaudación y con la suma del total de los derechos cobrados, donde se deducirán los gastos de recaudación que se entregaran al gobierno Mexicano en la ciudad de México a los tres meses de haber canjeado las ratificaciones.</p>
<p><b>Artículo IV</b></p>	<p>Después de haber verificado el canje de las ratificaciones de este Tratado las fuerzas de los Estados Unidos deberán devolver todos los castillos, fortalezas, territorios, lugares y posesiones que se hayan tomado durante la guerra al igual que toda la artillería, aparejos de guerra, armas y municiones que se hayan tomado de dichos castillos.</p> <p>La evacuación del territorio mexicano deberá quedar concluido, 3 meses después de haber canjeado las ratificaciones de este Tratado y el gobierno mexicano queda comprometido como bien se indica en el artículo anterior a hacer cómoda la evacuación para las tropas americanas y promoverá una buena inteligencia entre los habitantes y las tropas.</p>
<p><b>Artículo V</b></p>	<p>La línea que divide a la República Mexicana con</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>Estados Unidos comenzara en el Golfo de México a tres leguas fuera de tierra, en la desembocadura del río Grande o como también se conoce, el río Bravo del Norte.</p>
<b>Artículo VI</b>	<p>Los buques y ciudadanos tendrán un libre tránsito por el Golfo de California y por el río Colorado, quedando entendido que el tránsito se hará por vía marítima y no por vía terrestre, sin expreso consentimiento del gobierno mexicano.</p> <p>Si se compra base la posibilidad de construir un canal o camino férreo que pueda pasar por el río Gila o sobre los márgenes de la latitud de una lengua marina de un lado o del otro del río, ambos gobiernos se pondrán de acuerdo para su construcción y que este sirva para provecho de ambos países.</p>
<b>Artículo VII</b>	<p>De acuerdo a lo establecido en el artículo V, los ríos Gila y Bravo serán libres para el tránsito de buques y ciudadanos de ambas Repúblicas ya que se dividen por mitad entre ambas Repúblicas y queda prohibido realizar alguna obra que pueda prohibir el ejercicio del derecho de tránsito. Tampoco se cobrará ningún impuesto o contribución a los buques, mercancías o personas que atraviesen dichos ríos. Solo se podrá considerar el cobro de algún impuesto o contribución que sirva para mantener</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>navegables ambos ríos y solo con el expreso consentimiento del gobierno de ambas Repúblicas.</p>
<p><b>Artículo VIII</b></p>	<p>Los mexicanos que residan el día de hoy en el territorio perteneciente anteriormente a México y que en lo futuro quedaran dentro de los límites de Estados Unidos conforme lo indica este Tratado, podrán permanecer en el lugar donde habitan o trasladarse a la República mexicana en el momento que así lo decidan, podrán además conservar sus bienes o podrán enajenarlos y pasar su valor a donde les convenga, no se les exigirá ningún tipo de impuesto, gravamen o contribución.</p> <p>Los mexicanos que decidan permanecer en dichos territorios podrán gozar de derechos como ciudadanos mexicanos y podrán elegir entre una ciudadanía o la otra, en el plazo de un año desde el canje de las ratificaciones de este Tratado.</p> <p>Las propiedades de cualquier tipo y que pertenezcan a ciudadanos mexicanos y que no residan dentro del territorio de los Estados Unidos serán respetadas y podrán gozar de una amplia garantía como si fueran ciudadanos Estadounidenses.</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

<p><b>Artículo IX</b></p>	<p>De acuerdo a lo expresado en este artículo, los ciudadanos mexicanos establecidos en los territorios antedichos de la Republica de Estados Unidos y que no conserven la ciudadanía mexicana serán incorporados de manera inmediata a la Unión de los Estados Unidos.</p> <p>Lo que respecta a derechos políticos, los ciudadanos podrán gozar de las mismas condiciones, igual a la de los habitantes de Estados Unidos y será tan buena como la de los ciudadanos de Luisiana y Florida. Los eclesiásticos, corporaciones y comunidades religiosas podrán gozar de una amplia garantía tano en el goce de su propiedad como en el desempeño de sus funciones, las garantías podrán ser extendidas a los edificios o templos dedicados al culto Católico-Romano, también a las escuelas, hospitales y a las fundaciones dedicadas a la caridad y a la beneficencia.</p> <p>La comunicación de los católicos con sus autoridades será libre y franca, aun cuando dichas autoridades tengan su residencia dentro de los límites señalados en el presente Tratado.</p>
<p><b>Artículo X</b></p>	<p>Se respetaran las concesiones hechas por el Gobierno Mexicano en lo que antes fuera su territorio y que quedaran para el futuro dentro del</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>territorio de Estados Unidos.</p> <p>Los concesionarios de tierras en Texas que hayan estado impedidos de llenar todas las condiciones por las desavenencias entre el Gobierno Mexicana y el Estado de Texas, tendrán la obligación de cumplir con las condiciones desde la fecha del canje de las ratificaciones de Este Tratado.</p> <p>El Gobierno Mexicano declara que no se ha llevado a cabo ninguna concesión de tierra en el Estado de Texas desde el 2 de Marzo de 1836 y tampoco lo ha hecho en ningún otro territorio de los mencionados, después del 13 de Mayo de 1846.</p>
<p><b>Artículo XI</b></p>	<p>Si dentro del territorio que en el futuro pertenecerá a los límites de Estados Unidos, se encontrara alguna tribu salvaje, esta estará bajo la autoridad de los Estados Unidos.</p> <p>Bajo ningún pretexto de compra o adquisición, ningún ciudadano de los Estados Unidos podrá adquirir a un mexicano o extranjero que haya sido apresado por los indios en el territorio de alguna de las dos Repúblicas, ni los caballos, mulas, ganado o cualquier otra cosa que haya sido robada en el territorio Mexicano.</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>En caso de haber personas cautivadas por los indios y que sean llevadas al territorio de los Estados Unidos, el Gobierno de Estados Unidos se compromete a rescatarlas y a entregarlas al representante del Gobierno Mexicano, el representante Mexicano deberá pagar los gastos erogados por la remisión de los cautivos, el Gobierno de Estados Unidos se compromete en tratarlos con la mayor hospitalidad, según lo acordado.</p>
<p><b>Artículo XII</b></p>	<p>De acuerdo a lo establecido en el artículo 5º de este Tratado sobre la extensión que tienen los territorios de Estados Unidos, el gobierno de los Estados Unidos deberá pagar al gobierno Mexicano después de haberse canjeado las ratificaciones por el gobierno Mexicano la cantidad de quince millones de pesos, el cual el gobierno Mexicano deberá elegir una de las dos formas de pago las cuales se establecen en este Tratado.</p> <p>La primer forma de pago: El gobierno de los Estados Unidos deberá entregarle al gobierno de México en la ciudad de México, en moneda de plata u oro del cuño mexicano la cantidad de tres millones de pesos, por los otros doce millones restantes el gobierno de los Estados Unidos</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>creara un fondo público el cual gozará de redito del seis por ciento al año, el capital de dicho fondo será redimible en la ciudad de Washington, en cualquier época que así lo disponga el gobierno de los Estados Unidos. Los bonos del fondo se entregaran por el gobierno de Estados Unidos al gobierno Mexicano en las cantidades que señale el gobierno Mexicano.</p> <p>La segunda forma de pago: El gobierno de los Estados Unidos deberá entregarle al gobierno de México en la ciudad de México, en moneda de plata u oro del cuño mexicano la cantidad de tres millones de pesos, los otros doce millones se pagaran en moneda de plata u oro del cuño mexicano, en cantidades de tres millones de pesos cada año, con un redito del seis por ciento anual. El gobierno de los Estados Unidos le entregara pagares extendidos al gobierno Mexicano que correspondan a cada abono anual.</p>
<p><b>Artículo XIII</b></p>	<p>El Gobierno de los Estados Unidos queda obligado a satisfacer cumplidamente a los reclamantes, la cantidad que hasta este momento se les debe por la razón de reclamaciones ya liquidadas y sentenciadas contra el gobierno de la República mexicana de acuerdo a los convenio entre ambas Repúblicas el 11 de Abril de 1839 y el 30 de</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>Enero de 1843, de tal manera que la República mexicana no tendrá nada que lastar en lo venidero por razón de los indicados reclamos.</p>
<b>Artículo XIV</b>	<p>La República mexicana queda exonerada por los Estados Unidos de cualquier reclamación en contra del Gobierno mexicano que puedan haber surgido antes de la firma de este Tratado, la exoneración de definitiva y perpetúa, ya sea que las reclamaciones sean admitidas o desechadas por el tribunal de comisarios del que se habla en el siguiente artículo.</p>
<b>Artículo XV</b>	<p>Queda exonerado el Gobierno Mexicano de las reclamaciones que pudieran hacer los ciudadanos del Gobierno de Estados Unidos, este deberá crear un Tribunal de Comisarios que podrán fijar el monto y valides de las reclamaciones, al decidir sobre la valides de las reclamaciones, el Tribunal se deberá guiar por los principios y reglas establecidas en los artículos 1° y 5° de la convención no ratificada, que se ajustó a México el 20 de Noviembre de 1843.</p> <p>En caso de necesitar algún libro, papeles de archivo o cualquier documento que este en poder del Gobierno Mexicano, los reclamantes o los comisarios deberán pedir por escrito al Ministro Mexicano de Relaciones Exteriores y</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	deberá entregarlos a la brevedad posible cada libro, papeles de archivo o documento que posea, o copias, extractos auténticos de los mismos con el objeto de ser transmitidos al Secretario de Estado, quien le otorgara dichos documentos al Tribunal de Comisarios.
<b>Artículo XVI</b>	Las dos Repúblicas se reservan la facultad de fortificar todos los puntos que para su seguridad consideren convenientes dentro de su propio territorio.
<b>Artículo XVII</b>	El Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América queda reestablecido desde el día en que se efectuó el canje de las ratificaciones por un periodo de 8 años, ambas partes se reservan el derecho de poner término a dicho tratado luego de que haya expirado el periodo de 8 años.
<b>Artículo XVIII</b>	No se le exigirá ningún tipo de derecho o gravamen a los artículos destinados para las tropas estadounidenses que lleguen a los puertos mexicanos.
	Respecto a las importaciones realizadas por los puertos mexicanos durante el tiempo que estas fueron ocupadas por las tropas estadounidenses se observan las siguientes reglas:  Las mercancías o propiedades que se hayan

<p><b>Artículo XIX</b></p>	<p>importado por las aduanas mexicanas antes de su devolución y de acuerdo a lo establecidos en el artículo 3º de este Tratado, quedaran libres de pena de comisión aunque estos pertenezcan a los prohibidos en el arancel mexicano.</p> <p>Las mercancías o propiedades que se importen por las aduanas mexicanas después de su devolución gozaran de la misma exención antes de los sesenta días que se fijaran en el artículo siguiente para que posteriormente comience a regir el arancel mexicano.</p> <p>Las mercancías o propiedades de las que se hablan en las dos primeras reglas quedaran exentas de cualquier impuesto o derecho, sea por el título de internación o bajo cualquier otro título, siempre y cuando permanezcan en los puntos donde se haya echo la importación, en los mismos puntos, las mercancías o propiedades no serán exigidas para pagar cualquier tipo de impuesto.</p> <p>Conforme a lo establecido en la primer y segunda regla, todas las mercancías que hayan sido internados en cualquier punto que haya sido ocupado por las tropas de los Estados Unidos, quedan exentos de cualquier impuesto,</p>
----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>contribución o derecho sobre su venta o consumo siempre y cuando permanezcan en el mismo lugar.</p> <p>Las mercancías o propiedades que sean trasladadas a algún lugar que no haya sido ocupado por la fuerza de los Estados Unidos y sean destinados para su venta o su consumo, quedaran sujetos a las Leyes mexicanas y deberán pagar las contribuciones establecidas por la autoridad mexicana.</p> <p>Las mercancías o propiedades que permanezcan en algún puerto mexicano y que deseen ser reembarcados, no se les cobrara ninguna clase de impuesto o contribución.</p> <p>Con respecto a los metales o alguna propiedad exportada en el tiempo que las aduanas fueron ocupadas por las fuerzas estadounidenses o antes de su devolución al gobierno mexicano, no se le exigirá el pago de ningún impuesto o derecho.</p>
<p><b>Artículo XX</b></p>	<p>Conforme a lo establecido en este Tratado, queda convenido que si pasaran menos de 60 días desde la firma del Tratado hasta la entrega de las aduanas conforme a lo establecido en el artículo III de este tratado, todas las mercancías</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>o propiedades que lleguen a las aduanas mexicanas serán admitidas sin pagar otros derechos más que los establecidos en la tarifa vigente, al momento de haber devuelto las expresadas aduanas.</p>
<b>Artículo XXI</b>	<p>Si en lo futuro ambos gobiernos llegasen a tener algún desacuerdo sobre lo estipulado en dicho Tratado o sobre cualquier otra materia de interés político y comercial, ambos gobiernos procuraran de la manera más sincera mantener la paz, usando el efecto de representación mutua y de negociaciones pacíficas para arreglar cualquier desacuerdo, pero si no se lograra que ambas naciones pudieran ponerse de acuerdo, no se recurrirá a ningún tipo de hostilidad o agresión por parte de ninguna de las dos Repúblicas y en su lugar se nombraran a un grupo de comisarios que representen a ambas repúblicas o se nombrara a una nación amiga que pueda brindar una solución de manera arbitraria.</p>
<b>Artículo XXII</b>	<p>Si se suscitase una guerra entre ambas Repúblicas, estas se comprometen solemnemente a revisar las siguientes reglas.</p> <p>Los comerciantes que de alguna de las dos Repúblicas residan en el territorio de la otra, si residen en el interior podrán permanecer doce</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>meses y si residen en alguno de los puertos podrán permanecer seis meses, durante el plazo de permanencia de los comerciantes, estos gozaran protección, en caso de que espire el plazo de estancia, estos podrán salir y podrán llevar sus efectos sin molestias. Si alguna de las tropas de las dos Repúblicas entran en el territorio de la otra, las mujeres, los niños, los estudiantes, los eclesiásticos, los labradores, los comerciantes, artesanos, los manufactureros y los pescadores, que residan en algún pueblo o lugar no fortificado y que su ocupación sirva para la subsistencia humana, podrán continuar con el ejercicio de sus actividades sin que su persona sea molestada, sus casas, sus campos, o algún otro bien, no podrá ser destruido, en caso de necesitar alguna cosa para el uso de la fuerza, se les pagara lo tomado a un precio justo, las escuelas, los hospitales, las iglesias y las librerías o cualquier establecimiento destinado a la beneficencia serán respetadas y las personas que dependan de ellos serán respetadas.</p> <p>Los prisioneros de guerra no deberán ser enviados a lugares inclementes o insalubres, ni a prisiones o calabozos. Los oficiales podrán quedar en libertad bajo su palabra de honor y</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>tendrán alojamiento cómodo, los soldados rasos serán colocados en acantonamientos bastante amplios como los que usan las tropas que los tienen en su poder, a los prisioneros se les proveerá de una ración de comida similar a la que se le ha proporcionado al soldado raso.</p>
<p><b>Artículo XXIII</b></p>	<p>Este Tratado será ratificado previo a la aprobación del Congreso, por el presidente de la República mexicana y por el presidente de los Estados Unidos de América con previo consejo y consentimiento del Senado, las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington a los cuatro meses de haberse firmado el Tratado o antes si fuese posible.</p> <p>Este Tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América queda firmado y sellado por quintuplicado, en la ciudad de Guadalupe Hidalgo, el día 2 de Febrero del año de Nuestro Señor 1848.</p>
<p><b>Artículo adicional y secreto</b></p>	<p>Si el canje de las ratificaciones se demora más de los cuatro meses que se establecen en el artículo veinte y tres por las condiciones en las que se encuentra la República Mexicana, tal demora no afectara la validez ni la fuerza del Tratado, si este no excediere ocho meses desde su firma.</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	Este artículo tendrá la misma validez que si estuviese inserto en el Tratado.
--	-------------------------------------------------------------------------------

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de Soberanes y Vega, 1998.

Tabla 2. Artículos del Tratado McLane-Ocampo

<b>Artículo I</b>	Como ampliación del artículo 8 del tratado de 30 de diciembre de 1853, la República Mexicana cede a los Estados Unidos el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec, por cualquier camino que existe o que pudiera existir.
<b>Artículo II</b>	Ambas Repúblicas se comprometen en proteger los caminos que existen o que pudieran existir en el Istmo.
<b>Artículo III</b>	La República Mexicana establecerá dos puertos de depósito en dicho Istmo, uno al este y otro al oeste con motivo del tránsito efectivo. La República Mexicana no impondrá ningún gravamen o derecho de portazgo a las personas y propiedades extranjeras que pasen por este camino.
<b>Artículo IV</b>	La República Mexicana establecerá un reglamento para los puertos de depósito, para la entrada y almacenamiento de mercancías pertenecientes a los ciudadanos Estadounidenses y sus súbditos, dichas mercancías estarán libres de cualquier

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>gravamen de tonelaje o cualquier derecho, exceptuando los gastos de acarreo y almacenaje, las mercancías almacenadas podrán ser embarcadas por cualquiera de los dos puertos establecidos en el Istmo con destino a cualquier puerto extranjero quedando siempre libres de cualquier impuesto, las mercancías podrán ser vendidas dentro del territorio Mexicano siempre y cuando se hayan cubierto los impuestos y el pago de los derechos.</p>
<b>Artículo V</b>	<p>La República Mexicana empleara sus fuerzas militares con el único fin de salvaguardar la vida o las propiedades que transiten por dichos caminos mencionados anteriormente, en caso de omisión el gobierno de los Estados Unidos con el consentimiento o a petición del Gobierno Mexicano o de las autoridades locales competentes y legalmente nombrada, empleara la fuerza para dicho efecto y no para ningún otro.</p> <p>En caso de que las vidas o propiedades de los ciudadanos estadounidenses corran peligro, las autoridades de dicha republica tendrán la facultad de obrar sin previo consentimiento.</p>
	<p>La República Mexicana le concede el tránsito de sus tropas, pertrechos y municiones de guerra por el Istmo de Tehuantepec a Estados Unidos, así como el tránsito por las rutas de</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

<p><b>Artículo VI</b></p>	<p>comunicación que van desde la ciudad de Guaymas sobre el Golfo de California, hasta el Rancho de Nogales, o de cualquier otro punto conveniente sobre la frontera entre la República de México y los Estados Unidos.</p> <p>El precio de conducción de las tropas, pertrechos y municiones de guerra de ambas repúblicas será la mitad del precio común que pagan los pasajeros o las mercancías, en caso de rehusarse a recibir la mitad del precio común por la conducción de tropas, pertrechos y municiones de guerra de los Estados Unidos, el último Gobierno no impartirá la protección de la que se hablan en los artículos II y V de este Tratado.</p>
<p><b>Artículo VII</b></p>	<p>La República Mexicana cede en este artículo el derecho de tránsito o de vía a los Estados Unidos para que pueda transitar por el territorio de la República Mexicana desde las ciudades de Camargo y Matamoros o cualquier punto conveniente del Río Grande en el Estado de Tamaulipas, por vía de Monterrey, hasta el puerto de Mazatlán a la entrada del Golfo de California en el Estado de Sinaloa y desde el Rancho de Nogales a cualquier otro punto conveniente que se encuentre dentro de las fronteras entre la República de México y los</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>Estados Unidos por vía de Magdalena y Hermosillo hasta la ciudad de Guaymas en el Golfo de California, Estado de Sonora, por cualquier ferrocarril o vía de comunicación, natural o artificial, permitiendo que la República Mexicana siga gozando de la soberanía que hoy tiene sin importar todos los tránsitos de los cuales se hablan en este Tratado.</p>
<p><b>Artículo VIII</b></p>	<p>Bajo condiciones de una reciprocidad perfecta, ambas naciones acuerdan que sea el Congreso de los Estados Unidos quien elija de una lista de mercancías las que, siendo producto natural, industrial o manufacturado de cualquiera de las dos Repúblicas puedan destinarse para su venta o consumo en cualquiera de las dos Repúblicas.</p>
<p><b>Lista anexa a este artículo VIII</b> <b>Animales de todas clases.</b></p>	<p>Arados y rejas sueltas, arroz, aves y huevos frescos, azogue, carbón de piedra, carnes frescas, ahumadas y saladas, casas de madera y de fierro, cueros al pelo, cuernos, chile, diseños y modelos de bulto de máquinas, edificios, monumentos y embarcaciones, embarcaciones de todos tamaños y clases para navegar en los ríos de la frontera, escobas y material para hacerlas, frenos, frutas frescas, secas y cubiertas, letra, escudos, espacios, placas, viñetas y tinta de imprenta, libros impresos de todas clases a la rústica, lúpulo, madera sin labrar</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

	<p>y leña, mantequilla y queso, mapas geográficos, náuticos y cartas topográficas, mármol labrado y en bruto, máquinas y aparatos para la agricultura, la industria, la minería, las artes y las ciencias, y sus partes sueltas o piezas de refacción, palo de tinte, pez, alquitrán, trementina y cenizas, plantas, árboles y arbustos, pizarra para techos, sal común, sillas de montar, sombreros de palma, yeso, vegetales, zaleas, granos de toda especie que sirvan para hacer pan, harina, lana, manteca, sebo, cuero y manufacturas de cuero y toda especie de tejidos de algodón, exceptuando el llamado manta trigueña.</p>
<p><b>Artículo IX</b></p>	<p>De acuerdo a lo estipulado en los artículos XIV y XV del Tratado del 5 de Abril de 1831, en el cual se acordó lo relativo al ejercicio de su religión para los ciudadanos de México, también se les permitirá a los ciudadanos Estadounidenses ejercer libremente su religión, en público o en privado, en sus casas o en los lugares que se designen para el culto, con el fin de mantener una perfecta igualdad y reciprocidad, tal y como se indica en el artículo II.</p>
	<p>Como forma de compensación a las rentas a las que renuncia México por el libre tránsito de mercancías libre de cualquier derecho, dentro del territorio mexicano, el gobierno de los</p>

Corredor Multimodal Interoceánico: Análisis comparativo del Canal de Panamá y el Canal Interoceánico en México

<p><b>Artículo X</b></p>	<p>Estados Unidos acuerda pagarle al gobierno de México, la suma de 4,000,000,000 de duros, el cual se dividirá en dos partes, la primera parte se le entregara al gobierno mexicano en cuanto se hayan canjeado las ratificaciones de este Tratado, la segunda parte estará en poder del Gobierno de Estados Unidos y este lo utilizara para pagar las reclamaciones que tengan sus ciudadanos contra el Gobierno Mexicano por daños y perjuicios sufridos, en caso que sobrase algo de esta segunda parte por las reclamaciones reconocidas como justas, se le devolverá al Gobierno Mexicano.</p>
<p><b>Artículo XI</b></p>	<p>La ratificación de este Tratado se hará por el Presidente de los Estados Unidos, con el consentimiento del Senado de los Estados Unidos y por el Presidente de México en virtud de sus facultades extraordinarias, las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington, dentro de un periodo de seis meses a contar después de la firma del Tratado o antes si fuese posible.</p>

Fuente: Elaboración propia del sustentante con datos de Gómez, 2017.