

PROSPECTUS

TENDENCIAS Y ESCENARIOS PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR

Número 4 • enero - junio 2020 • Xalapa, Veracruz, México

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: *Sus retos y oportunidades*



El Corredor Interoceánico, un proyecto con más de 500 años de historia.



Entre el paisaje multicultural y la biodiversidad, o el desarrollo económico del país.



El Corredor apunta a una propuesta multimodal.



Las IES de la región Sur Sureste como garantes de proyectos con enfoque de desarrollo sustentable.

PROSPECTUS

TENDENCIAS Y ESCENARIOS PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR

No. 4, enero - junio 2020

Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec:
sus retos y oportunidades | ISSN en trámite

© Secretaría de Desarrollo Institucional
Universidad Veracruzana

Directorio
Rectoría
Sara Ladrón de Guevara González
Secretaría Académica
María Magdalena Hernández Alarcón
Secretaría de Administración y Finanzas
Salvador Francisco Tapia Spinoso
Secretaría de Desarrollo Institucional
Octavio A. Ochoa Contreras

Consejo Editorial
Elba Alvarado Cuervo
Ángel Manuel Fernández León
Luz Angélica Gutiérrez Bonilla
Rebeca Hernández Arámburo
Octavio A. Ochoa Contreras

Diseño Editorial
Domingo Oscar Pérez Ábrego

Portada
Yasmín Lince de la Peña
Marco Isaac Fernández Espinosa



CRITERIO EDITORIAL

Prospectus. Tendencias y Escenarios para la Educación Superior es una publicación que integra y difunde textos, informes, documentos, estadísticas y análisis informativos acerca de temas de actualidad y de interés para el quehacer sustantivo de las Instituciones de Educación Superior (IES), especialmente de las que integran la Región Sur-Sureste del país y, en particular, de la Universidad Veracruzana.

Cada número ofrece información que las IES de cada entidad federativa de la región pueden examinar, profundizar y, en su caso, incorporar a sus programas de formación profesional, de investigación aplicada para resolución de problemas sociales, económicos o ambientales, de transferencia tecnológica o de prestación de servicios.

El propósito fundamental de este órgano de difusión es motivar a las comunidades académicas y estudiantiles, a examinar, analizar y ofrecer respuestas oportunas y pertinentes a los retos económicos, sociales o culturales que se manifiestan en forma de coyunturas, transformaciones o tendencias que apuntan a posibles escenarios futuros para la Región Sur-Sureste del país.

Con esta iniciativa se busca contribuir también a generar la apertura de un espacio de reflexión para que el gobierno -federal, estatal y municipal- las organizaciones sociales o empresariales y las instituciones de educación superior, en corresponsabilidad social y sin menoscabo de la misión académica de estas últimas, diseñen, planeen y organicen acciones conjuntas para construir el futuro deseable al siglo XXI de las entidades federativas del sur sureste mexicano; todo ello a partir de las necesidades del desarrollo local y regional, sin perder de vista su relación con la dinámica nacional y global.

El Consejo Editorial

Contenido

Descripción de la portada	3
Presentación	4
Secciones	
Acerca de...	
Antecedentes del Corredor Transístmico, desde la Conquista hasta el Porfiriato	5
Los diferentes proyectos para el Istmo de Tehuantepec	12
La situación actual	
Istmo de Tehuantepec	17
Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec	29
En el análisis de	
Las Instituciones de Educación Superior	49
El desafío del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec	
Dr. Carlos Lamothe Zavaleta	50
Las oportunidades con el Corredor Transístmico	
Mtro. Arturo Rivera López	55
Tendencias y escenarios	
Una nueva cultura de proyectos en el tránsito hacia una sociedad humana sustentable	60
Posibilidades de empleo y desarrollo en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec	
Dr. Tomás Pérez Alvarado	62
Región Sur-Sureste será clave del desarrollo de México en la próxima década	
Entrevista a Lic. Ricardo Mancisidor Landa	68
Lo que se dice en	
Libros	74
Videos	74
Sitios electrónicos	74

Descripción de la portada

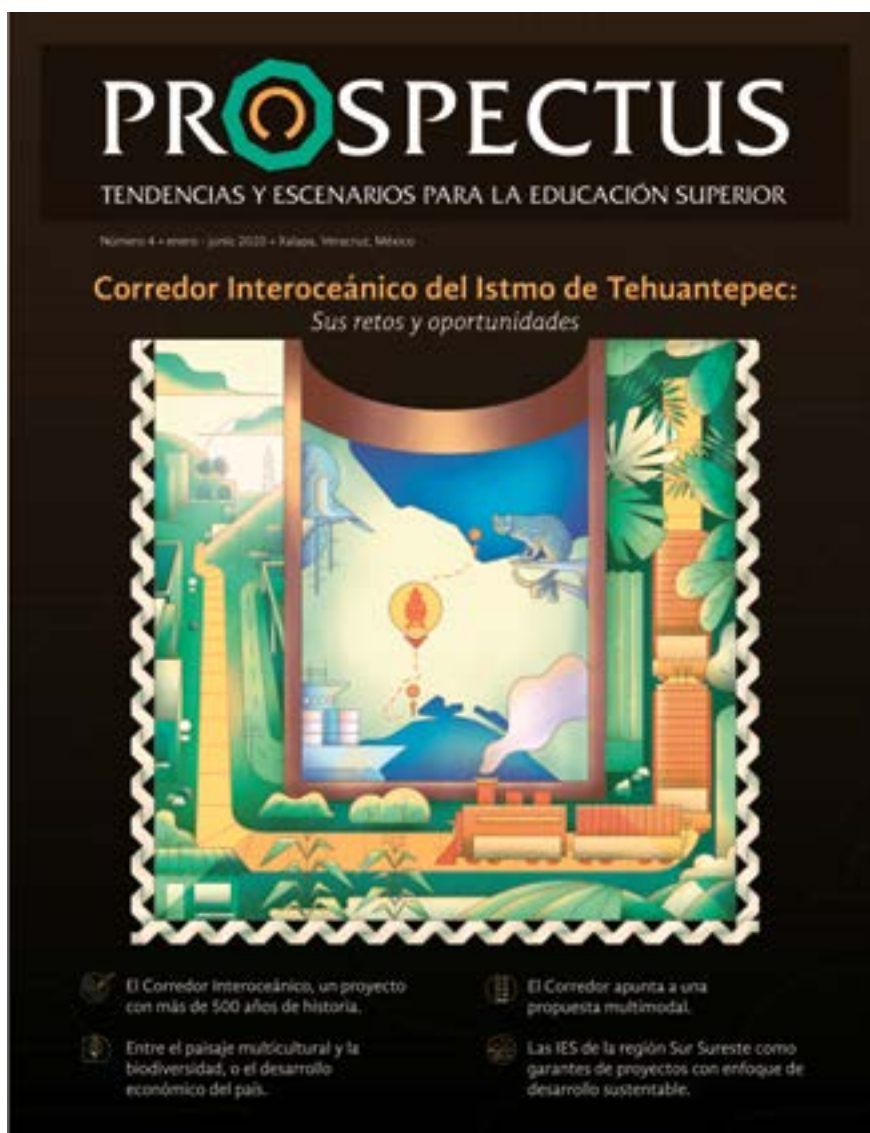
Portada e ilustración por Marco Isaac Fernández Espinosa

Cuando se abre el diálogo sobre un proyecto tan importante y de esta magnitud como lo es el Corredor Multimodal Interoceánico, se propicia a cuestionar y razonar sus objetivos. Ese análisis generó una lluvia de ideas que concluyó en la creación de esta ilustración; la cual, busca reflejar de manera representativa los retos y oportunidades que cobijan esta realidad.

El contenedor se asemeja a la imagen de un huipil tradicional; un tipo de vestimenta femenina representativa de las comunidades alrededor del Istmo de Tehuantepec, cuyos bordados están cargados de simbolismo e historia. Aunado a ello y de igual relevancia, es importante recalcar que algunos grupos de resistencia hacia el proyecto del Corredor Transistmico han adoptado el símbolo del huipil como estandarte de su movimiento y su lucha.

Dentro de este huipil se trazan más elementos que conforman un paisaje y representan una serie de ideas: “progreso”, “naturaleza” y “población”, distinguiendo a través de la monocromía las figuras que son protagonistas; es decir, una locomotora y la vía en donde viaja, así como la vista aérea del mapa del Istmo y el paso del Corredor. Le acompañan además figuras que pertenecen al imaginario de una selva, simbolizando la biodiversidad del Istmo de Tehuantepec. Es de conocer que en esta zona existen especies de felinos como los pumas o jaguares y un gran número de aves exóticas que hacen de ésta su hábitat.

Debido a la localización estratégica de este proyecto y a lo que aspira, se dibujan promesas en el horizonte, sin embargo, también genera grandes preocupaciones. Desde estas entradas de información, surgen conceptos abstractos como “el futuro” y “el mañana”, los cuales le dan cohesión a la ilustración final, ayudando a presentar la idea en tonos más optimistas sin dejar de lado que se tiene conocimiento de lo que involucra el proyecto y sus posibles beneficios y consecuencias.



Presentación

La Región Sur-Sureste: Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es la temática a la que se aboca en esta ocasión *Prospectus. Tendencias y Escenarios para la Educación Superior*. El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, planteado en el Proyecto de Nación y posteriormente enunciado en el Plan Nacional de Desarrollo, tiene por objetivo impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. Se trata de un proyecto de antaño y retomado ahora en un escenario de enormes pruebas y desafíos, dado que la región sur sureste es una zona geográfica caracterizada por su diversidad cultural y biodiversidad; con prácticas locales acumuladas, saberes autóctonos. Aunado a un contexto global de crisis civilizacional con la responsabilidad de reducir los gases contaminantes y bajar la temperatura del planeta ante el evidente deterioro creciente de los sistemas biosféricos. Por lo tanto, será trascendental la perspectiva desde donde se propone la acción gubernamental en tiempos en que es obligatorio considerar las diferentes dimensiones implicadas más allá de una visión simplificadora y fragmentada.

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es la puesta en marcha de uno de los megaproyectos del actual gobierno con apertura a la iniciativa privada, a los mercados mundiales, a las fuerzas económicas globales, en una región de pueblos indígenas de lucha y resistencia en defensa de la conservación de la biodiversidad. Grupos sociales necesitados de la debida atención a sus situaciones problemáticas con el cuidado ético de su gran riqueza biocultural y su diversidad lingüística. Lo antes planteado significa que la coyuntura política es histórica y amerita comprender la relevancia de la Región Sur-Sureste que abarca el Corredor Interoceánico. Esto es, un actuar socialmente responsable que pondere el sentido de los beneficios, pero también la magnitud de los riesgos de la puesta en marcha del proyecto. En esta tesitura, la consulta de los pueblos indígenas tendría que suponer cambios profundos en las relaciones políticas de estado y sociedad; el pleno respeto, el encuentro, la debida escucha, la colaboración y la valiosa recuperación de su visión, concepción y maneras de ver el mundo.

Abordamos el tema recuperando algunos antecedentes, el decreto, aspectos socio-económicos del espacio geográfico, las características principales del proyecto, la logística, así como la perspectiva de diversos actores con un interesante ejercicio de análisis, entre otros aspectos. Con este número buscamos posibilitar el pensamiento crítico, la reflexión por parte de las instituciones de educación superior, así como de los distintos actores sociales. Creemos que la polifonía de las voces favorece la comprensión de todo proyecto político principalmente por la atención que reviste el estar atentos para contribuir y no degradar los sistemas que sustentan la vida. El desafío urgente es dar lugar a un

nuevo diálogo entre los distintos actores para ampliar el prisma, posibilitar diversas miradas que contribuyan al bien común; considerar las necesarias precauciones teniendo presente que nos interpela proteger nuestra casa común, las relaciones comunitarias basadas en el lugar; el mejoramiento de la calidad de vida. Buscar soluciones integrales convoca distintos saberes y actores; nos exhorta a considerar las relaciones implicadas entre naturaleza y sociedad.



Fuente: <https://www.google.com.mx/maps/@17.4594473,-94.4258936,515015m/data=!3m1!1e3>



Acerca de

ANTECEDENTES DEL CORREDOR TRANSISTMICO, DESDE LA CONQUISTA HASTA EL PORFIRIATO

Comité Editorial | prospectiva@uv.mx

Humboldt destacó la situación geoestratégica del Istmo de Tehuantepec, desde ese momento, hubo la conciencia de que el país que tuviera el paso interoceánico sería el centro del comercio mundial.^{1, p.69}

Desde la conquista de México en el siglo XVI, surgió en los conquistadores la idea de determinar un sitio estratégico en el territorio colonizado que permitiera minimizar el tiempo de envío y costos de traslado de las mercancías entre los océanos Pacífico y Atlántico. La primera vez que surge la idea de un paso interoceánico es con el rey de España Carlos I y V de Alemania², quien en septiembre de 1513 ordena buscar cómo conectar los dos océanos, con la condición de que los estudios se debían realizar en las zonas que presentaran la característica de ser geográficamente estrechas. En este sentido decreta tres expediciones: a Darién (entre Colombia y Panamá), a donde envía a Vasco Núñez de Balboa; a Nicaragua, encargando a Pedro Arias de Ávila; y al Istmo de Tehuantepec, al que dirige a Hernán Cortés.³ Hernán Cortés informa que iniciaría la búsqueda para encontrar un río o uncón por donde pudieran cruzar los barcos, posteriormente reporta que no había forma de comunicar a los dos océanos, ya que no existía una conexión fluvial entre ellos y eso imposibilitaba su viabilidad.

En el siglo XVIII, a Carlos III le interesa el tema y a través del virrey de Bucareli volvió a insistir en encontrar un paso de comunicación; comisionando a los ingenieros Cramer y Corral para que analizaran esa posibilidad entre la barra de Coatzacoalcos y la rada de Tehuantepec. El ingeniero Cramer escribe al virrey diciéndole que “existe un valle transversal en el cual se podría abrir un canal de comunicación entre los dos océanos”.^{4, p. 8} Información que se constituye como un referente.

A principios del XIX, Alejandro de Humboldt,⁵ en su *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, analiza en su segundo capítulo la importancia de las comunicaciones entre las costas del Mar del Sur y las del océano Atlántico; y estudia las ventajas, oportunidades, obstáculos y facilidades que se pueden presentar. Patricia Galeana en su libro *El Tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio*, hace referencia a los nueve posibles pasos interoceánicos que marca Humboldt, estos son:

- 1) Del río de la Paz al río Columbia.
- 2) Del río del Norte al río Colorado.
- 3) Istmo de Tehuantepec: del río Chimalapa al río Coatzacoalcos.

- 4) Lago de Nicaragua al río San Juan.
- 5) Istmo de Panamá.
- 6) Bahía de Cupica al río Atrato.
- 7) Bahía de Choa al río Orinoco.
- 8) Del río Huallaga a Costa Gran Para.
- 9) Golfo de San Jorge al océano Atlántico.

Humboldt analizó cada uno y llegó a la conclusión que existían tres pasos con mayor viabilidad: Tehuantepec, Nicaragua y el Darién. Desde su punto de vista, el mejor lugar era el Istmo de Tehuantepec, y lo justifica: por tener la ventaja de ser el más septentrional, porque su construcción no necesitaría de esclusas ni galerías subterráneas, ni el uso de planos inclinados como el Istmo de Panamá, y además porque presenta el ancho menor (45 leguas entre el Pacífico y el Atlántico). Humboldt estuvo en nuestro país por primera vez en 1803. Cuatro años antes de la Constitución de 1857, Antonio López de Santa Anna decretó la creación del territorio federal del Istmo de Tehuantepec, con capital en Minatitlán, en esa época se habían establecido un grupo de norteamericanos en Puerto México (hoy Coatzacoalcos), quienes pensaron que el gobierno iniciaría la construcción de los puertos tanto en Puer-



to México como en la Ventosa (hoy Salina Cruz).

Humboldt es el primero en tener una visión del futuro del comercio mundial y le dio una importancia vital al paso interoceánico que comunicaría el comercio de China y Japón con Europa, a través del paso en América, subrayando: “el gobierno que abriere esta comunicación entre los dos océanos sería dueño de todo el comercio de peletería del mundo en este momento”.⁶ La utilización del canal dependería de la nación dueña del Istmo, y su construcción focalizaría el sistema mundial de comercio; bosquejaba que se tenía que decidir la construcción del canal entre Tehuantepec y el Darién.

El científico alemán Humboldt destacó también la situación geoestratégica privilegiada del Istmo de Tehuantepec, al que consideró el mejor sitio para hacer la conexión entre los dos océanos. Desde entonces, hubo la conciencia de que el país que tuviera el paso interoceánico sería el centro del comercio mundial. Por todo ello, el territorio mexicano, con forma de cuerno de la abundancia, era visto como un rico botín.

En el siglo XIX cuando se inicia su construcción en 1842, la noticia fue muy bien recibida a nivel internacional al representar un avance tecnológico y porque con su construcción ampliaba las posibilidades del comercio mundial. La naciente república mexicana causó a nivel internacional grandes expectativas, los ojos del mundo comercial estaban sobre el Istmo de Tehuantepec, ya que permitiría comunicar y acortar las distancias entre Europa, las nuevas naciones de América, China y Japón. Algunos autores de la época catalogan a esta nueva ruta como “el puente comercial del mundo”.⁷ En los inicios de la

Mapa I

Istmo de Tehuantepec y curso del Rio de Coatzacoalcos, 1774.



Fuente: <https://masdemx.com/2016/10/mapas-antiguos-mexico-historicos-estados-oaxaca-veracruz/?amp>



independencia, durante el siglo XIX y principios del XX, Inglaterra, Francia, Holanda, así como Estados Unidos se interesaron en esta alternativa, lo cual dio origen a que se entretijera toda una historia de intrigas diplomáticas e intereses económicos por su construcción, que generaron disputas nacionales e internacionales sobre la región, por la hegemonía comercial y su posicionamiento geopolítico.

De manera resumida, los principales acontecimientos registrados por la historia posterior a nuestra independencia y su relación con el paso interoceánico, son los siguientes:

Después de la independencia se inicia un periodo de cambios para consolidar el paso de una sociedad colonial a una nacional. El gobierno y ciertos grupos sociales analizaban cómo construir una nueva visión de país, y dentro de este contexto surge la idea de tener lazos comerciales con las naciones más importantes, a fin de comunicar a México con el resto del mundo y al interior del país, al igual que formar nuevos núcleos de población. Las alianzas comerciales que México realizó con los gobiernos de las potencias mundiales de la época causaron desacuerdos que generaron cinco intervenciones extranjeras en nuestro país entre 1829 y 1916: España (1829), Francia (1838 y 1862), Estados Unidos (1846 y 1914).⁸

Dentro de este periodo de intervenciones debemos de destacar los acuerdos firmados con Estados Unidos, como el de 1848 cuando se firman los tratados de Guadalupe Hidalgo para dar fin a la guerra. El gobierno tuvo que tomar la decisión de doblegarse frente a los norteamericanos con respecto a la pérdida de los estados del norte; cinco años después se firma el Tratado de límites entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América (Tratado de la Mesilla) de 1853, donde México no aceptó la cláusula sobre el Istmo de Tehuantepec que a la letra dice:

ARTÍCULO VIII⁹

Habiendo autorizado el Gobierno mejicano- en 5 de Febrero de 1853, la pronta - construcción de un camino de madera y de un ferrocarril en el istmo de Tehuantepec, para asegurar de una manera estable los beneficios de dicha vía de comunicación a las personas y mercancías de los ciudadanos de Méjico y de los Estados -Unidos, se estipula que ninguno de los dos gobiernos pondrá obstáculo alguno al tránsito de personas y mercancías de ambas naciones y que en ningún tiempo se impondrán cargas por el tránsito de personas y propiedades de ciudadanos de los Estados -Unidos mayores que las que se impongan a las personas y propiedades de otras naciones extranjeras; ni ningún interés en dicha vía de comunicación o en sus productos, se transferirá a un gobierno extranjero.

Los Estados-Unidos tendrán derecho de trasportar por el istmo por medio de sus agentes y en valijas cerradas, las malas de los Estados-Unidos que no han de distribuirse en la extensión de la línea de comunicación, y también los efectos del Gobierno de los Estados Unidos y sus ciudadanos que solo vayan de tránsito y no para distribuirse en el istmo, estarán libres de los derechos de aduana u otros, impuestos por el Gobierno mejicano. No se exigirá a las personas que atraviesen el istmo y no permanezcan en el país, pasaportes ni cartas de seguridad.

Cuando se concluya la construcción del ferro-carril, el Gobierno mejicano conviene en abrir un puerto de entrada, además del de, Veracruz, -en donde termina dicho ferro-carril en el Golfo de Méjico o cerca de ese punto.

Los dos gobiernos celebrarán un arreglo para el pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados-Unidos, que este gobierno tenga ocasión de enviar de una parte de su territorio a otra, situadas en lados opuestos del continente.

Habiendo convenido el Gobierno mejicano en proteger con todo su poder la construcción, conservación y seguridad de la obra, los Estados-Unidos de su parte podrán impartirle su protección siempre que fuere apoyado y arreglado al derecho de gentes.

Las autoridades de nuestro país actuaron en defensa de nuestra soberanía ante el contexto del Tratado de la Mesilla, pero Estados Unidos insistía en tener un paso por el Istmo de Tehuantepec porque para ellos era un asunto de vital importancia contar con una ruta rápida para la migración a California por la fiebre del oro, con el propósito de mejorar la integración de los estados recién adquiridos a México y fortalecer su política expansionista. Consiguieron varios permisos del gobierno de México entre 1850 y 1867 para enviar Comisiones Científicas al Istmo de Tehuantepec, que estudiaran las condiciones geográficas, de suelos, climas, delimitación territorial, y valuación del espacio y la propiedad territorial. Por su parte, Inglaterra eligió seguir una política comercial y financiera. Ingla-



terra y Estados Unidos siguieron rivalizando en el siglo XIX por estar al frente del mejor proyecto. Estudios técnicos, expediciones, compañías contratistas, todo ello aunado a las disputas diplomáticas, fueron los ingredientes de esa gran empresa en la que se convirtió la vía interoceánica.

Finalmente de los tres proyectos (Tehuantepec, Darién y Panamá) los únicos que se definieron fueron el ferrocarril de Tehuantepec y el Canal de Panamá. El Proyecto del Istmo de Tehuantepec quedó envuelto en la sospecha de que el gobierno de Estados Unidos trataba de aprovechar la rebelión Juchiteca para apropiarse del Istmo (años más tarde promovieron el movimiento separatista de Panamá). Para entonces, la disputa iba más allá del interés comercial: se trataba de una cuestión de honor y soberanía territorial.

Nuestro país no podía perder de vista la experiencia de Texas y la pérdida de los estados del norte, esto llevó al Congreso mexicano a analizar la concesión de Garay en 1852¹⁰ que el gobierno de López de Santa Anna le había otorgado en 1842, dándole el privilegio de abrir una vía de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec. Situación que despertó mucho interés porque los proyectos de Garay crearon una visión de abundancia de riqueza en la región que era una verdad a medias, ya que era una zona selvática exuberante por su biodiversidad, pero alejada de centros de población y sin vías de comunicación. En este contexto, prevaleció el criterio comercial para plantear la construcción de una vía de comunicación ístmica, pero Garay no cumplía con el convenio y pedía prórroga tras prórroga y —en trámite de una tercera— enajenó en 1846 la concesión y sus privilegios a una compañía inglesa (de los señores Schneider y

Cía.) y a la casa Manning y Mackintosh. La concesión se vio envuelta en una serie de intrigas, especulación, vicios y defectos legales, hasta que 1849 el gobierno de México recibió una nota de Manning, Mackintosh & Schneider en la que le informaban que Garay les había cedido la construcción de una vía de comunicación ístmica entre los dos océanos. La cámara de Diputados analizó el caso y declararon la nulidad del privilegio y nuestro país canceló definitivamente la concesión a Garay; dado que la consideraron clandestina y fraudulenta, se había hecho sin el consentimiento e incluso sin el conocimiento del gobierno mexicano.

Con la experiencia vivida por México y ante la postura de los Estados Unidos que había elaborado la doctrina “Destino Manifiesto”¹¹ en el que planteaba su interés por lograr extender su territorio por anexiones, compras, colonización, invasiones o “concesiones” y que a la postre convertirían en protectorados. Previendo esta situación, México lanzó una convocatoria a nacionales y extranjeros, para otorgar de nueva cuenta la concesión bajo diferentes condiciones: la ruta interoceánica tenía que servir al comercio de todos los países del mundo, mantener la neutralidad en caso de guerra, realizarse por una compañía nacional o mixta y, sobre todo, mantener la soberanía de la región. El proyecto debía consistir en la construcción de un puerto de altura en el lado del Golfo tan pronto como el ferrocarril estuviera en servicio.

Estados Unidos no cesaba en sus intentos por tener posesiones en el Istmo, prueba de ello es que en 1857 se forma la Compañía Oaxaqueña, ante notario público de Oaxaca, que es la fundadora de Ciudad Comonfort. El entonces gobernador de Oaxaca Benito Juárez fue uno de los testigos de esta acta, hecho insólito ya que Juárez conocía el riesgo que implicaba dejarles asentarse en nuestro territorio a los estadounidenses; por ejemplo, en 1851 calificó como un agravio a la Nación el desembarco de ellos en las costas de Tehuantepec.

En los primeros días de septiembre de 1857 el presidente Comonfort firma un decreto para la fundación de Ciudad Comonfort y además autoriza la venta de lotes en el litoral a ciudadanos norteamericanos, con ello, se logró el objetivo que se habían trazado durante diez años e iniciaron la construcción de un camino carretero entre Coatzacoalcos y La Ventosa. La compañía inició con viajes de Nueva Orleans a San Francisco, a través del Istmo de Tehuantepec, los vapores salían de Nueva Orleans a Minatitlán y después a Súchil, que era un campamento situado en la ribera del río Coatzacoalcos; ahí iniciaban una travesía por la selva hasta llegar a La Ventosa, los hombres a caballo y las mujeres sentadas en sillas, sujetas a las espaldas de los cargadores indios, al llegar a las costas del Pacífico se embarcaban de nuevo hacia San Francisco.

Los asuntos diplomáticos y comerciales con los norteamericanos continuaron porque éstos insistían en comprar a cualquier precio la franja del Istmo, lo que culminó con la firma del Tratado MacLane-Ocampo en diciembre de 1859. México confería a Estados Unidos el derecho de tránsito a través de la frontera norte de México y del Istmo de Tehuantepec, el derecho de emplear fuerzas militares para la seguridad y protección de personas y propiedades, pasando por cualquier parte de la zona a cambio de cuatro millones de dólares, de los cuales dos serían retenidos para pagar las reclamaciones de ciudadanos nor-



teamericanos contra el gobierno de México. El tratado reflejaba la política expansionista de Estados Unidos pero el congreso americano vetó este tratado con base en dos puntos que se debatieron; un grupo argumentó que el libre paso contradecía a la política proteccionista de su país y los representantes de los estados del norte no llegaron a un acuerdo con los del sur sobre la forma de integración de Oaxaca y Veracruz a la Unión Americana. Los estados del norte los querían libres y los del sur esclavos, por otra parte surgieron desavenencias entre los unionistas y confederados que desataron la Guerra de Secesión y ante ello el Senado de Estados Unidos enterró el tratado.

Siete años después, en 1869, se inaugura el Canal de Suez con gran éxito, que pone nuevamente en la palestra de discusión internacional la importancia de contar con una ruta interoceánica por alguno de los istmos de América. Las miradas de las naciones poderosas se enfocan a México pues como país estaba en una etapa de pacificación después de la intervención francesa, se había restaurado la república y se gestaba la conciencia nacionalista. Los norteamericanos volvieron a investigar la región del Istmo de Tehuantepec y concluyeron que la región era estratégicamente la mejor opción, poseía la distancia más corta para unir el Pacífico con el Atlántico, ponían como ventajas el clima saludable y las buenas condiciones de navegación. Además, llegó una expedición al mando del almirante W. Shufeldt que tenía la misión de encontrar la ruta más adecuada para la construcción del canal interoceánico. Ese informe refleja la idea que tenían los círculos oficiales de Estados Unidos sobre el Golfo de México como “mediterráneo interior”, y la trascendencia de la obra de comunicación marítima en función de su desarrollo económico, como puede verse en este fragmento: “Un canal a través del Istmo de Tehuantepec, es una prolongación del río Mississippi hacia el océano Pacífico. Convierte al Golfo de México en un lago interamericano”.¹²

El Istmo de Tehuantepec estuvo siempre en observación y en la mira de varios países como Inglaterra, Francia y Estados Unidos, ¿qué era lo que despertaba tanto interés? Su posición geoestratégica y los costos de transporte y la ampliación del comercio mundial. Con todas estas características se lleva el proyecto al Congreso Internacional para la Comunicación Interoceánica en América, convocado por Ferdinand de Lesseps, constructor del canal de Suez, se presentaron varios proyectos tanto para el Istmo de Tehuantepec como para el de Panamá, pero Lesseps concluyó: ¡O se construye un canal por Panamá al nivel del mar, o nada!¹³ El proyecto del ingeniero Eads (constructor del puente sobre el río Misisipi, el llamado puente Eads) para construir una vía férrea para transportar barcos de un océano a otro no fue bien acogido en París, por lo cual presentó ante la Cámara de Comercio de California su proyecto para construir ahora un ferrocarril de doce vías para transportar buques a través del Istmo de Tehuantepec, el proyecto fue bien recibido y se decía que su alcance era mayor ya que mientras el canal de Suez reducía las distancias entre Inglaterra y China, éstas no eran comparables con las grandes distancias que disminuiría el paso por Tehuantepec.¹⁴ Sus defensores argumentaron que se podía construir con la mitad de la inversión del canal de Panamá y que el costo y el tiempo de transporte serían de la mitad.

En los inicios del régimen de Porfirio Díaz (1877) ya existía una carretera que comunicaba Coatzacoalcos con Salina Cruz, pero no se podría considerar como una vía rápida

como la que se requería para transportar las mercancías hacia y desde la Unión Americana, ante ello el Congreso americano le propuso al gobierno mexicano la construcción de la vía interoceánica, que por una parte lograba que Estados Unidos contara con un paso rápido interoceánico, y para México representaba un signo de modernidad y progreso. El proyecto contaba con el apoyo de Matías Romero, José Yves Limantour y del propio Porfirio Díaz. Fue hasta los últimos 25 años del siglo XIX cuando se materializó el proyecto de comunicación interoceánico, bajo el auspicio y control de México. El Congreso mexicano siempre estuvo pendiente de la conservación de la neutralidad del paso transístmico y sobre todo de conservar la soberanía del territorio.

La construcción del tren transístmico se realizó entre 1878 a 1907, casi tres décadas de proyectos y construcción, decisiones de asignación que fueron sucediendo en este orden cronológico.¹⁵ .pág. 15

1. En 1878 la compañía americana formada por Eduardo Learned propuso hacerse cargo de la empresa de construcción del ferrocarril. Esta fue la primera compañía que logró instalar algún tramo de vía. Durante el periodo de 1880-1882 instalaron 35 Km. de los 63 Km. que inicialmente se habían pactado; la compañía atribuyó este retraso a la dificultad que planteaba el clima y a la carencia de fuerza de trabajo. Después de varias prórrogas concedidas, se rescindió el contrato en agosto de 1882.
2. Posteriormente, la concesión fue dada a Delfín Sánchez quién construyó 73 Km. más de vía. En 1888, se habían alcanzado los 108 Km.



que comprendían del número 36 al 46 en el norte y del 1 al 64 en el sur, pero tampoco pudo terminar la línea.

3. Los siguientes concesionarios fueron el norteamericano Edward MacMurdo y el mexicano Salvador Malo. Estos concesionarios construyeron 73 Km. en la sección sur hasta 1893, con estos sumaban 251 Km., restando por construirse 59 más. Sin embargo, el contrato se rescindió el 13 de febrero de 1892 por falta de fondos de los empresarios.
4. En 1892, el gobierno puso bajo su mando la conservación y explotación de la vía terminada, pero no en materia de construcción, haciéndose cargo de la administración y control de la línea, material rodante y edificios, por lo menos mientras se encontraba quién terminara el tramo faltante.
5. Finalmente fue el ingeniero Chandos Stanhope quien fue asignado encargado de la conclusión, la conservación y explotación de lo construido y la erección del muelle de fierro de Salina Cruz. Con esta designación inició el impulso decidido por parte del gobierno para concluir definitivamente la vía.
6. El 11 de septiembre de 1894 partió el primer tren. El recorrido inició en Coatzacoalcos a las 6:03 de la mañana y concluyó en Salina Cruz a las 4:23 de la tarde, haciendo un viaje de 10 horas 20 minutos.

Al inaugurarse el ferrocarril en 1894, la administración se dio cuenta de que el tren no reunía los requisitos para el tráfico interoceánico y que los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos no contaban con instalaciones ni tenían el fondo requerido para recibir a los barcos de gran calado. Sólo con el apoyo del presidente Porfirio Díaz y el gobernador Romero fue posible que se hicieran las adecuaciones que se requerían. Limantour propuso que se debía romper el monopolio americano de los ferrocarriles en México y propuso ofrecer la concesión del ferrocarril de Tehuantepec a la firma inglesa S. Pearson & Son Ltd., propiedad de Weetman D. Pearson, el contrato contenía la construcción de los dos puertos, la renovación de la vías férreas, el tendido de telégrafo bajo el control y participación del gobierno de México. La casa Pearson propuso algunos ajustes como en el caso de Salina Cruz que tenía problemas en la carga y descarga, plantearon la para México y declaraba que iniciaría la construcción de una segunda vía de ferrocarril.

Los primeros seis años fueron de gran éxito para el ferrocarril de Tehuantepec, pero en 1914 cuando pasó el primer barco por el canal de Panamá se redujo su transporte en una tercera parte y para el siguiente año bajo en un 77%. En el aspecto comercial debemos recordar que el principal usuario del canal interoceánico era Estados Unidos, pero no estaban de acuerdo que la compañía que manejaba los puertos y el ferrocarril interoceánico en México fuera una compañía Inglesa, y prefirieron utilizar el canal de Panamá.

Al mismo tiempo, México cruzaba por una revolución, hecho que también contribuyó al descenso del transporte de carga vía Tehuantepec, el ferrocarril se utilizó como traslado de las tropas de Carranza y para transportar el petróleo que requerían los barcos que hacían escala en Salina Cruz. Poco a poco la actividad portuaria y del ferrocarril fue agotán-

construcción de un nuevo muelle de fierro y la construcción de un dique seco y un proyecto urbanístico para Salina Cruz alejado de la playa y en terrenos más elevados. En Coatzacoalcos, la transformación fue fundamental. Por una parte Minatitlán, capital del Istmo, estaba en crisis por la baja de la actividad forestal y Coatzacoalcos ya no era sólo una pequeña aldea de pescadores. En 1881 se separan de Minatitlán las congregaciones de Coatzacoalcos y Tonalá para formar el nuevo municipio de Coatzacoalcos. La aduana marítima y el puerto de altura se trasladaron a este puerto, a partir de este hecho Coatzacoalcos y Salina Cruz se convirtieron en polos de atracción de fuertes contingentes de población.

Finalmente, el 23 de enero de 1907 se inauguró el Ferrocarril de Tehuantepec, con una longitud de 310 Km. los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz y el dique seco de concreto. En Coatzacoalcos o Puerto México, se construyó un gran depósito de acero que almacenaba 1,500,000 galones que provenían de la refinería de Pearson en Minatitlán, con el cual se abastecía al nuevo ferrocarril. Este fue el primer tren movido por petróleo, en vez de carbón, como siempre habían funcionado en Europa o Estados Unidos.

La actividad ferroviaria y marítima creció hasta recibir a 96 barcos en 1907 y diariamente transitaban entre los dos puertos ocho trenes en cada dirección, las esperanzas de México estaban puestas en el canal interoceánico de Tehuantepec, para entonces el canal de Panamá ya estaba en plena construcción. Al respecto, el Sr. Pearson pensaba que el canal de Panamá no representaba ninguna competencia



dose hasta que en 1917 Carranza decidió liquidar a la compañía inglesa; lo que significó el abandono de los puertos, la migración de los trabajadores a Veracruz y el fin del sueño de una ruta interoceánica por Tehuantepec.

Referencias

- 1 GALEANA, P. *El Tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio*. México: UNAM/ Porrúa, 2006. ISBN 970-07-5871-0.
2. BIBLIOTECA VIRTUAL MIGUEL DE CERVANTES. La Monarquía Hispánica. [Consulta: 27 de abril de 2020]. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/bib/historia/monarquia/carlosI.shtml>
- 3 La primera vez que se plantea la posibilidad de generar comunicación entre Tehuantepec y Coatzacoalcos con la finalidad de poder transportar mercancía diversa a España está escrito en la cuarta carta de relación de Hernán Cortes. 500 años de México en documentos [en línea] [consulta: 28 de febrero de 2020]. Disponible en: http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1520_277/Segunda_Carta_de_Relaci_n_de_Hern_n_Cort_s_459.shtml y http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1524_274/Cuarta_Carta_de_Relaci_n_de_Hern_n_Cort_s_454.shtml
- 4 GALEANA PATRICIA, ref.1.
- 5 DE HUMBOLDT, A. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España* [PDF en línea]. México: Porrúa, 1973 [consulta: 2 de marzo de 2020]. Disponible en: http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080012467_C/1080012467_TI/1080012467_MA.PDF
- 6 GALEANA, P., ref.1.
- 7 REINA AOYAMA, L. Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, México: “El puente comercial del mundo”. Siglo XIX. VII *Congreso de Historia Ferroviaria* [en línea]. Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria [consulta: 2 de marzo de 2020]. Disponible en: http://www.asihf.org/comunicaciones/REINA_Leticia.pdf
- 8 LARA HERNÁNDEZ, A. Cronología de las intervenciones extranjeras en México [en línea] [consulta: 3 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://es.slideshare.net/ArmandoLaraHernandez/cronologa-de-las-intervenciones-extranjeras-en-mxico>
- 9 Tratado de límites entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América [en línea] [consulta: 4 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/EUA-LIMITES.pdf>
- 10 BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, C. Proyectos de comunicación por el Istmo de Tehuantepec 1842-1860 [en línea] [consulta: 5 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/1574/199283P199.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- 11 ECURED. Doctrina del destino manifiesto [en línea] [consulta: 6 de marzo de 2020]. Disponible en: https://www.ecured.cu/Doctrina_del_Destino_Manifiesto
- 12 RUIZ CERVANTES, F. J. Proyecto de construcción de un canal de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec en 1871, en *Cortamortaja* [en línea] [consulta: 11 de marzo de 2020]. Disponible en: <http://cortamortaja.com.mx/arte-cultura-istmo/cultura-istmo/9705-proyecto-de-construccion-de-un-canal-de-comunicacion-interoceanica-por-el-istmo-de-tehuantepec-en-1871>
- 13 REINA AOYAMA, LETICIA MAYOLA ref.6, pág. 11
- 14 *Ibidem*
- 15 REINA AOYAMA, L. ref.6.

Acercas de LOS DIFERENTES PROYECTOS PARA EL ISTMO DE TEHUANTEPEC



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

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

Luis Navarro²

Comité Editorial | prospectiva@uv.mx

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

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

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

El Plan Alfa-Omega.

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

El Plan Puebla Panamá.

El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec.

El Plan Istmo Puerta de América.

Las Zonas Económicas Especiales.

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Plan Alfa-Omega

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



Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec

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

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

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

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



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



Cuadro I
Principales municipios del Istmo de Tehuantepec

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

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

Fuente: https://www.researchgate.net/publication/327139516_El_corredor_del_Istmo_de_Tehuantepec_de_los_proyectos_fallidos_a_las_nuevas_posibilidades_para_su_desarrollo_pp136

El Plan Puebla Panamá

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

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

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

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



Cuadro 2
Objetivos y estrategias del Plan Puebla-Panamá

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

* Sólo se enlistan las estrategias de los objetivos vinculados a la temática del presente trabajo.

Fuente: Camarena y Valdez (2002)

El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec

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



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

Plan Istmo Puerta de América

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

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

Las Zonas Económicas Especiales

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

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

Referencias

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

LA SITUACIÓN ACTUAL



ISTMO DE TEHUANTEPEC

El Istmo se halla ante esta encrucijada: su futuro parece oscilar entre las posibilidades que le confiere su posición geográfica (los puertos como enlace al mercado mundial) y las que le plantea su riqueza natural y cultural (la región como espacio donde se acumulan historias e identidades).¹

Comité Editorial | prospectiva@uv.mx

Mapa I
Ubicación geográfica del Istmo de Tehuantepec



Fuente: <https://www.google.com.mx/maps/@17.4594473,-94.4258936,515015m/data=!3m1!1e3>

Un plan de desarrollo de cualquier país o región debe partir del conocimiento profundo de la región para que éste sea efectivo y significativo para sus integrantes. Proponer un desarrollo con elementos que no son propios del grupo al que va dirigido garantiza el fracaso del proyecto, pues se consideran cambios en la dinámica de la población, en sus costumbres y creencias que la población no tiene contemplados y que serán siempre un factor determinante para que las acciones propuestas sean abandonadas en un corto plazo.

El desarrollo debe ser interno e impulsar las estructuras y los procesos que fortalezcan el sistema en su conjunto. Para ello es necesario conocer su cultura, su contexto geográfico, sus ecosistemas, sus características demográficas, la forma en que se organizan los grupos sociales, las vocaciones regionales y las principales actividades económicas, que desafortunadamente en muchas ocasiones no coinciden con lo estructurado en el plan.

Composición étnica del Istmo

El Istmo de Tehuantepec es una región rica en cultura y tradiciones, resultado de los diversos grupos étnicos que habitan la zona en donde se encuentran presentes 12 etnias diferentes cuyo número de representantes ha disminuido en el transcurso de las últimas tres décadas. Los grupos zoque, zapoteco, tzotzil, mixe, chinanteco, mixteco, mazateco, chocholteco, se localizan tanto en Oaxaca como en Veracruz; en tanto que el chontal y huave sólo están en Oaxaca; mientras que el náhuatl y el popolucá sólo están presentes en Veracruz.

En muy pocas comunidades se localiza un único grupo, generalmente comparten espacios con otras etnias. Los zapotecos son el grupo dominante a nivel regional. Se les encuentra en las cuatro principales poblaciones del istmo veracruzano (Coatzacoalcos, Minatitlán, Cosoleacaque y Acayucan) y en seis (Juchitán, Salina Cruz, Tehuantepec, Ixtepec, Matías Romero y Pochutla) de las ocho más importantes de la parte oaxaqueña.



Sólo los municipios de San Juan Guichicovi y San Juan Cotzocón no cuentan con población zapoteca.

Los náhuatl siguen en términos numéricos a los anteriores, están presentes en municipios veracruzanos y comparten el espacio con los zapotecos con los popolucas, respectivamente, con los chinantecos y en menor grado con mixtecos. Se les encuentra en dos de los núcleos de población más importantes del istmo veracruzano (Cosoleacaque y Coatzacoalcos).

Todos los grupos arriba mencionados están presentes en municipios que se encuentran en la ruta del Corredor Transístmico, por lo que es muy importante considerar la comprensión de su contexto.

Organización social

La base de la organización en la mayoría de los grupos étnicos es la familia. La división de trabajo se realiza por edades y por sexo, de una manera tradicional. En los grupos zapotecos, generalmente el hombre no lleva dinero a su casa, a menos que sea un asalariado, o que venda sus bueyes o un caballo. Si es cazador o pescador solamente lleva el producto de su trabajo y la mujer se encarga de su transformación o venta. De esta manera, es ella la encargada de llevar el orden de la economía familiar y el dinero de las ventas. La mujer es la que vende los productos de casa en casa, en el mercado o viajando al exterior.

En el caso de los grupos náhuatl, las familias son extensas, conformándose por padres, hijos solteros, hijos casados y sus cónyuges, abuelos, tíos, etc. Los vínculos biológicos y matrimoniales que conforman las familias parecen ser secundarios a la conceptualización del grupo doméstico. En ellos, el trabajo y los recursos de todos los miembros de la unidad se comparten entre sí y se movilizan a través de uno o varios integrantes para dar servicio a la comunidad. Esto no limita que todos los miembros de la unidad ejerzan derechos frente a la comunidad por pertenecer a ella. En ocasiones tampoco depende de la residencia, sino de la cooperación entre todos. Hay casos en que se comparte una residencia común, pero se pertenece a dos o tres grupos domésticos distintos, porque no trabajan juntos.

No obstante algunas diferencias, una característica fundamental de todos los grupos étnicos que habitan esta región es la solidaridad comunitaria, que se expresa de muchas formas. Por ejemplo, las alianzas entre grupos que se ponen en juego en las mayordomías, agrupaciones en las que se articulan el trabajo y la cooperación económica para hacer posible la celebración de una festividad.

Otras prácticas son el *xendxaa* o cooperación o apoyo en dinero; *tequio* o trabajo comunal; *gurendaracanee* o ayuda mutua para construir una casa o para cooperar en una fiesta.

Ecosistemas

Son varias las razones por las que el Istmo es prácticamente un centro de disputas: por su zona pesquera y salinera; por su conexión entre los océanos Pacífico y Atlántico; por su terreno rico y cultivable; así como por sus opciones de comunicación vía terrestre, marítima y ferroviaria.

La región ístmica es una de las grandes áreas de biodiversidad nacional y su riqueza se debe a que es un espacio de confluencia y entrecruzamiento de las ecozonas neotropical y neártico; así como de la imbricación de las biotas de los golfos de México y de Tehuantepec. Este entretrejo es delicado y frágil. El Istmo es montañoso por el este y con planicies en el oeste y la costa. Hacia el lado norte, el valle de Tehuantepec está bordeado por la sierra; y las montañas de Ixtaltepec son cruzadas por el sur por un cinturón costero paralelo al océano Pacífico. Esto provoca un clima tropical, en el sur (Golfo de Tehuantepec) de tipo subhúmedo, seguido hacia el norte por una franja de clima seco, que luego cambia a húmedo en la vertiente del Golfo de México.

En la región hay tres áreas especiales para su conservación. La primera es la de Los Tuxtlas con 700 ha de selva alta perennifolia. Esta reserva veracruzana se encuentra muy presionada por intereses madereros y de colonización espontánea. La segunda, también en el estado de Veracruz, con estructura más compleja, es la zona de Uxpampapa, considerada por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) como un centro de diversificación de plantas, que se continúa en Los Chimalapas (Oaxaca) y El Ocote (Chiapas).



La tercera zona es la de Los Chimalapas, con 600 has que en 20 años se han reducido en un 40%, integra una variedad importante de ecosistemas: bosques tropicales secos, selvas tropicales húmedas, bosque mesófilo de montaña, bosques de pino-encino, bosques enanos y ecosistemas ribereños. Esta zona en particular está amenazada por grupos de origen oaxaqueño y chiapaneco con intereses madereros y grupos ganaderos chiapanecos de Cintalapa. En esta región, originalmente zoque, hoy se encuentran zapotecos y tzotziles en asentamientos irregulares.

Como consecuencia de la actividad productiva y civilizatoria de la región, toda la biodiversidad ha sido gravemente afectada. Por ejemplo, la zona norte del Istmo está impactada por la ganadería extensiva y la siembra de pasturas artificiales inducidas, por la industria petrolera y sus derivados, por la explotación forestal controlada y clandestina, por la pérdida constante de suelos fértiles y por la alta concentración de población sin infraestructura urbana suficiente. Los sistemas de megaplantas petroquímicas de Cosoleacaque y Morelos, más Pajaritos y las de Minatitlán, hacen que la contaminación industrial sea incontrolable en la llanura de inundación y la desembocadura del río Coatzacoalcos. Así es que en esta zona encontramos uno de los estuarios más dañados del mundo.

La zona sur del Istmo se encuentra en constante presión por obras hidráulicas inoperantes, deforestación controlada y clandestina, uso indebido de fertilizantes y plaguicidas, pérdida de suelos, “ganaderización” creciente, contaminación de aguas por desechos industriales, derrames petroleros, concentración de población sin infraestructura urbana adecuada y sufi-

ciente, y la creación de centros de atracción turística nacional e internacional sin medidas de amortiguamiento. Deforestación inducida de 53,000 has para construir una presa y un distrito de riego inservibles, como la presa Benito Juárez y el Distrito de Riego No. 19.

En esta región también se localizan yacimientos no explotados de metales como es el caso del titanio en Santiago Astata o hierro en Santa María Huatulco, con una estimación de 15 millones de toneladas y en la región minera del istmo con 17 millones de toneladas, entre otros.

En lo que respecta a la minería no metálica, se destacan la explotación de azufre, calizas, pétreos y sal. Hay que tener en cuenta que, a partir de las reformas al artículo 27 constitucional y la nueva Ley Agraria de 1992, la minería no metálica deja de ser propiedad de la Nación y pasó a ejidos y comunidades, por lo cual el Estado ya no puede otorgar en concesión la exploración y explotación de los yacimientos de este tipo. En el caso del azufre, éste se sitúa en la zona veracruzana del Istmo de Tehuantepec, con minas concesionadas a compañías extranjeras por la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal (SEMIP). En la región de Jáltipan, hay depósitos de arenas finas, para hacer vidrio, que no están en explotación.

Actividad productiva

Una de las actividades productivas, además de la turística, por la que más se reconoce a esta región, es la elaboración de artesanías. Sin embargo, son casi todas de consumo interno o regional, por lo que su costo muchas veces no es redituable en función del tiempo de elaboración. Así, se encuentra la orfebrería en la que el oro se trabaja para hacer prendas que dan prestigio social como arracadas, esclavas, pulseras y cadenas, entre otras. También se elaboran huipiles bordados, enaguas, manteles y servilletas, así como hamacas de hilo o pita y atarrayas para la pesca.

La actividad turística ha comenzado a ser una vertiente económica que se expresa claramente del lado del Pacífico oaxaqueño, en el corredor turístico de Huatulco-Puerto Ángel-Puerto Escondido. Esta actividad es muy amplia pues involucra viajes aéreos, terrestres, acuáticos, hoteles con disponibilidad y servicios suficientes, lugares de recreo, demanda de alimentos y artesanías, entre otros.

La cuestión forestal ha sido, y es, uno de los puntos sensibles en la relación entre comunidades indígenas, industria maderera y el gobierno mexicano, provocada por desconfianza entre los grupos, al no existir políticas claras y constantes en el ramo, que definan las interacciones, condiciones y beneficios de las transacciones. Es importante tener en cuenta que los grupos indígenas tienen una concepción integral de los bosques y selvas que están en sus territorios, mientras que la iniciativa privada y los servidores públicos priorizan la ganancia monetaria de las vastas zonas boscosas productoras de maderas preciosas, papel y hule. Ésta última, es materia prima valiosa en la industria de las llantas, calzado, pegamento y la quirúrgica.



En el ámbito pesquero nacional no se identifica un interés de inversión por parte de las grandes flotas pesqueras mundiales, no obstante el reconocimiento de que los dos golfos de los extremos ístmicos (el de México y Tehuantepec) tienen un amplio potencial pesquero. Del lado norte del istmo, la riqueza pesquera del litoral sufre los efectos directos de los graves problemas derivados de la contaminación ambiental; por lo que las actividades pesqueras en la cuenca del río Coatzacoalcos y afluentes han ido a la baja, tanto por los problemas de contaminación ya señalados como por los problemas para implantar proyectos de pesca ribereña entre la SEMARNAT, PEMEX y gobierno veracruzano con los pescadores libres. El potencial pesquero, hacia el futuro, radica en el que puede ofrecer la acuicultura.

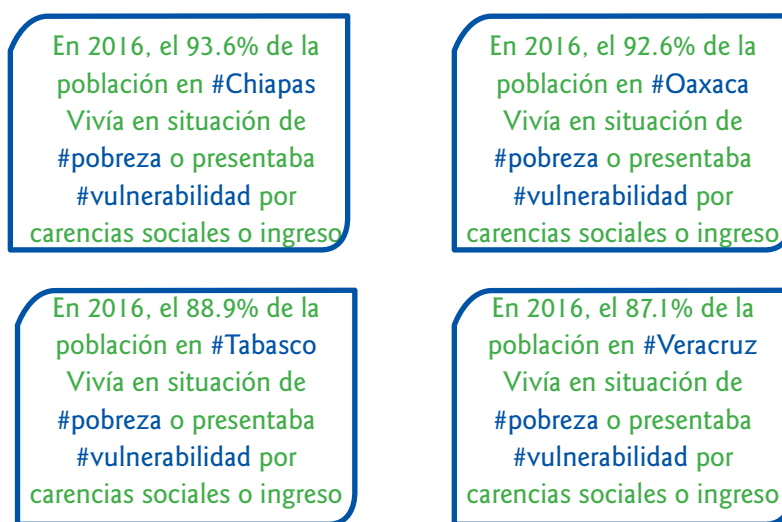
Por lo que respecta a la industria textil, se identifica que la maquila de prendas de vestir es la actividad más importante. Sin embargo, esto genera un problema para la comunidad, porque implica una permanente oferta de mano de obra ventajosa para los demandantes de ensamble, que trae consigo un sistema laboral que genera jornadas más largas en condiciones poco justas y saludables.

Los indicadores sociales de la región

Esta región interestatal con grandes contrastes por sus potencialidades y desafíos, se convierte por su posición geográfica en una de las regiones del país con mayor biodiversidad, exuberante por su flora y fauna, prolífica por sus ríos caudalosos y sus mares, abundantes en recursos naturales, pródiga en hidrocarburos y minerales, ge-

nerosa en su producción agropecuaria y reconocida por su riqueza histórica y cultural. La estructura social nos muestra que es una región con profundos contrastes, por el encadenamiento en los estados de Oaxaca y Chiapas de altos niveles de vulnerabilidad, pobreza y marginación. En 2016, el 93.6% de la población de Chiapas y el 92.6% de Oaxaca estaban en situación de pobreza o de vulnerabilidad, a diferencia de la parte norte del istmo veracruzano, integrado por los municipios de Veracruz y Tabasco, cuyos indicadores sociales los ubican con menor población con pobreza o vulnerabilidad (figura 1).

Figura 1
Indicadores sociales



Fuente: <http://webdrp.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza-2018.aspx>

El Índice de Desarrollo humano, niveles de bienestar y la vulnerabilidad de la población son los que provocan una brecha de desigualdad amplia entre el norte y el sur de la región. Si analizamos la información a nivel municipal nos daremos cuenta que también existe un alto grado de desigualdad entre los municipios de los cuatro estados, y un acentuado crecimiento de la migración regional de Oaxaca y Chiapas a los municipios del estado de Veracruz (ver tabla 1).

La tabla 1 nos muestra que casi el 50% de los municipios que comprende el proyecto tiene un índice de marginación medio alto y alto. El Índice de Desarrollo Humano (IDH) es un indicador centrado en tres dimensiones básicas del desarrollo humano:

1. La capacidad de tener una vida larga y saludable, que se mide por la esperanza de vida al nacer;
2. La capacidad de adquirir conocimientos, que se mide por los años promedio de escolaridad y los años esperados de escolaridad; y
3. La capacidad de lograr un nivel de vida digno, que se mide por el ingreso nacional bruto per cápita.



Tabla 1.
Índices de marginación
Índices De Marginación por Municipios De Los Cuatro Estados 2016

Índice de Marginación por número de municipios	Oaxaca	Veracruz	Chiapas	Tabasco	TOTAL
Muy bajo	2	2	0	0	4
Bajo	5	5	1	2	13
Medio	16	10	4	3	33
Medio Alto	14	13	7	0	34
Alto	7	3	2	0	12
Total	44*	33	14	5	96*

http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Datos_Abiertos_del_Indice_de_Marginacion

*Por un error de la fuente original, están repetidos los municipios: Santa María Petapa y San Pedro Comitancillo, Oaxaca.

Los índices de desarrollo humano de los 98 municipios de los cuatro estados están ubicados en los siguientes rangos (ver tabla 2).

Tabla 2.
Índices de Desarrollo Humano en los Municipios de los cuatro Estados

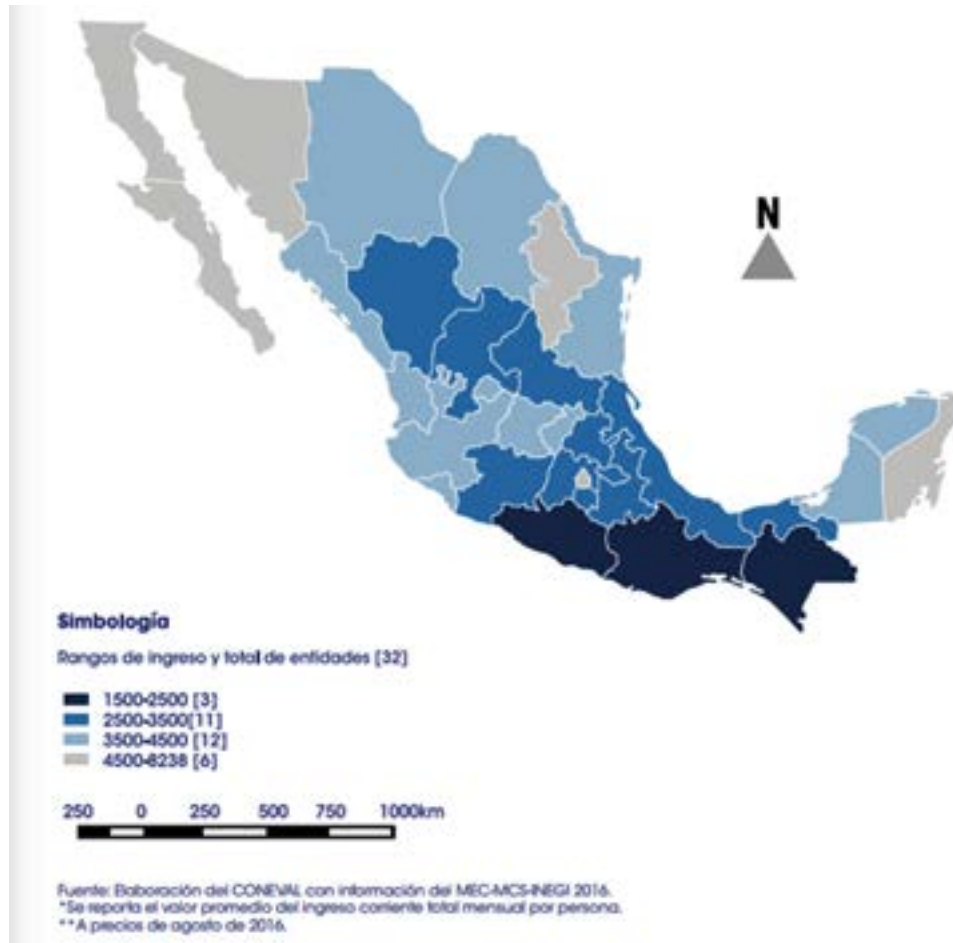
IDH/ NÚMERO DE MUNICIPIOS POR ESTADOS	.50-.60	.61-.70	.71-80	TOTAL DE MUNICIPIOS
OAXACA	14	19	14	47
VERACRUZ	4	21	7	32
CHIAPAS	4	9	1	14
TABASCO	0	3	2	5
TOTAL	22	52	24	98

Fuente: https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/IEPSM/IEPSM/Documents/IEPDS_2018.pdf

El IDH para los municipios de los cuatro estados ubica a la mayoría de los municipios en el rango entre .61 y .70, lo que equivale a un nivel de desarrollo medio, 22 municipios con IDH bajo, ninguno de los municipios presenta indicadores menores a .50.



Mapa 2.
Clasificación del ingreso corriente total per cápita mensual por entidad federativa en México

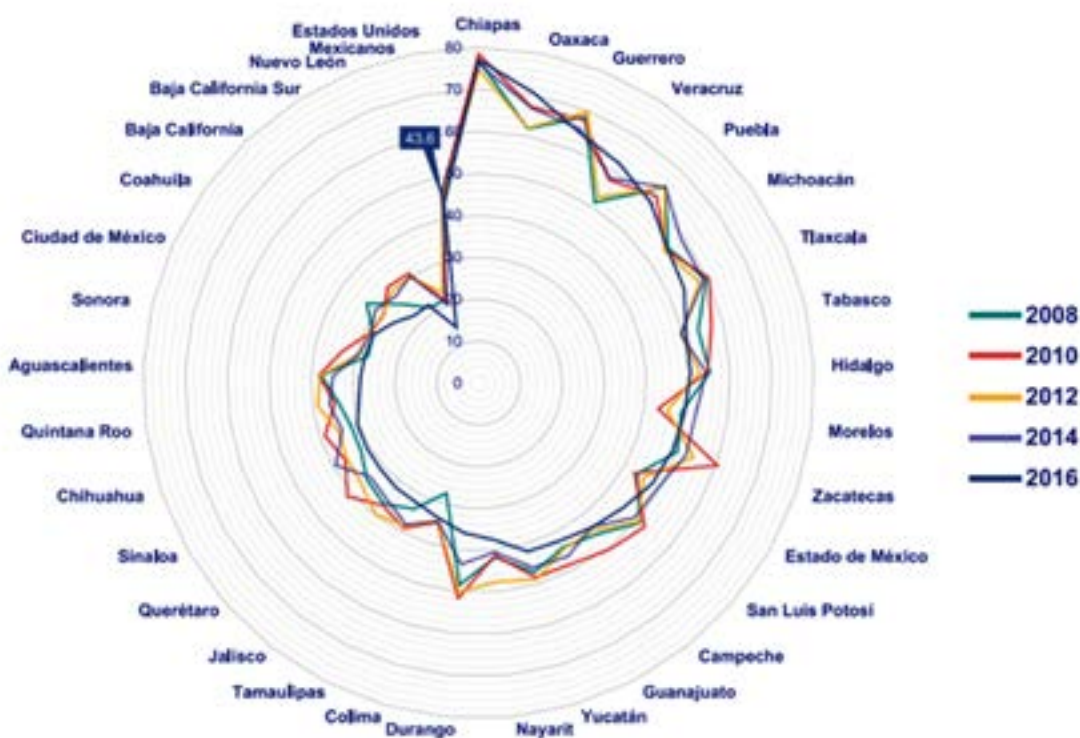


https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/IEPSM/IEPSM/Documents/IEPDS_2018.pdf

El mapa 2 nos muestra el comportamiento de la pobreza en la región interoceánica, lo cual nos indica que más del 75% de la población de Chiapas y Oaxaca tiene los más altos índices de pobreza, ocupando el primer y segundo lugar a nivel nacional, mientras que Veracruz se ubica en el cuarto lugar y Tabasco es el que menor índice presenta, ocupando el octavo lugar a nivel nacional. Asimismo nos indica que en los estados de Veracruz y Tabasco su población tienen un ingreso per cápita corriente entre los 2,500 y 3,500 pesos mensuales, por arriba de la línea de pobreza nacional y estatal; mientras que en Oaxaca y Chiapas el ingreso per cápita está entre los 1,500 y 2,500 pesos mensuales ubicándolos casi en la línea de pobreza.



Gráfica I.
Porcentaje de población en pobreza, según identidad federativa. México 2008-2016



Fuente: Estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el MEC 2016 del MCS-ENIGH.
Nota: Algunas cifras pueden variar por cuestiones de redondeo.

Fuente: https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/IEPSM/IEPSM/Documents/IEPDS_2018.pdf

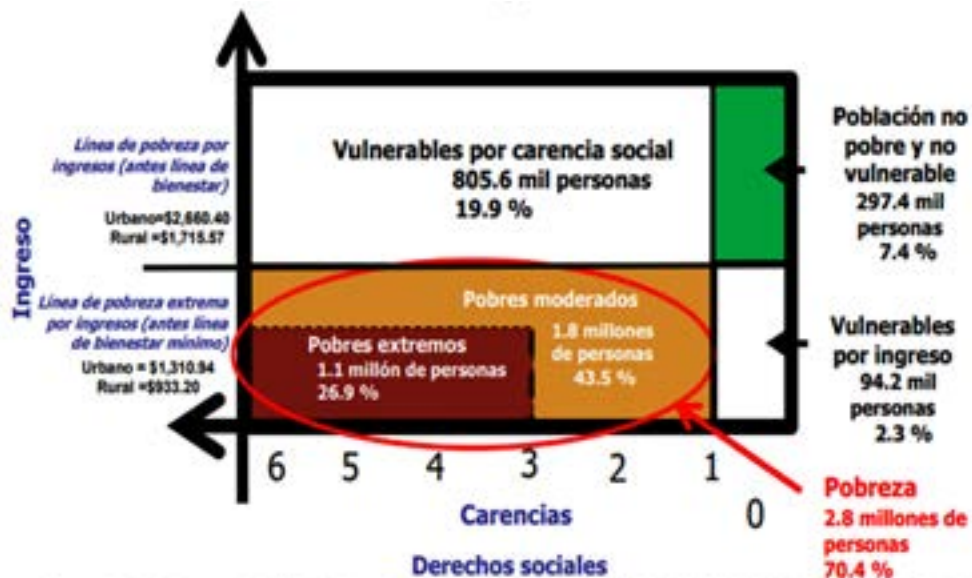
La gráfica de telaraña I nos indica los porcentajes de población en pobreza por entidad entre 2008- 2016, y nos muestra que los más altos porcentajes al respecto los tiene Chiapas en primer lugar, seguido de Oaxaca. El estado de Veracruz se ubica en el cuarto lugar y Tabasco está en la octava posición.

De acuerdo con los resultados de la última medición de la pobreza, realizada en 2016, el 70.4% de la población de Oaxaca vivía en situación de pobreza, lo que nos señala que 2,847,300 personas viven en pobreza. De este universo, el 43.5% (cerca de 1,760,200 personas) estaba en situación de pobreza moderada, mientras que el 26.9% de la población se encontraba en situación de pobreza extrema (1,087,200 personas). Estos porcentajes se encuentran por arriba del promedio nacional (35.9% de la población en pobreza moderada).



y 7.6% en pobreza extrema). En ese mismo año, el porcentaje de población vulnerable por carencias sociales en Oaxaca fue de 19.9%, es decir, 805,600 aproximadamente, presentaron al menos una carencia. Al mismo tiempo, 2.3% de la población era vulnerable por ingresos, lo que significa que alrededor de 94,200 personas no tenían los ingresos suficientes para satisfacer sus necesidades básicas. Finalmente, la población no pobre y no vulnerable de la entidad federativa representó el 7.4%, aproximadamente 297 400 personas.

Gráfica 2.
Indicadores de pobreza en Oaxaca, 2016



Fuente: Estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el MEC 2016 del MCS-ENIGH.

Nota: Línea de pobreza y línea de pobreza extrema por ingresos (antes línea de bienestar y línea de bienestar mínimo, respectivamente) a precios de agosto de 2016.

Fuente: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2018_Documentos/Informe_Oaxaca_2018.pdf

Para el estado de Chiapas los resultados de la medición de la pobreza 2016, nos indican que el 77.1% de su población vivía en situación de pobreza, lo que muestra 4.1 millones, de ellos el 49.0% (2.6 millones de habitantes) estaban en escenario de pobreza moderada, y que el 28.1% se hallaba en pobreza extrema (1.5 millones de personas). Estos porcentajes se encuentran por arriba del promedio nacional (35.9% de la población en pobreza moderada y 7.6% en pobreza extrema). En Chiapas el porcentaje de población vulnerable por carencias sociales fue de 13.8%, es decir, 736,400 personas. Cuando hablamos de la línea de pobreza observamos que 145,500 personas no tenían los ingresos suficientes para satisfacer sus necesidades básicas y por lo tanto son vulnerables por ingresos y sólo el 6.4% de su población es no pobre y no vulnerable.

Para el estado de Veracruz los resultados de la medición de la pobreza 2016, nos indican que el 62.2% de sus habitantes vivía en situación de pobreza (3,049,500 habitantes). De ellos, el 45.8% (3,717,000 personas) se hallan en pobreza moderada, y el 16.4% de la



población se encontraba en posición de pobreza extrema (1,332,500 de sus habitantes). Para el estado de Veracruz esto representa que sus indicadores están por arriba del promedio nacional (35.9% de la población en pobreza moderada y 7.6% en pobreza extrema).

Gráfica 3.
Indicadores de pobreza en Chiapas, 2016



Fuente: Estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2006, 2010, 2012, 2014 y el MEC 2016 del MCS-ENIGH.

Nota: Líneas de pobreza y línea de pobreza extrema por ingresos (antes líneas de bienestar y línea de bienestar mínimo, respectivamente) a precios de agosto de 2016.

Fuente: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2018_Documentos/Informe_Chiapas_2018.pdf

En la entidad veracruzana, el porcentaje de población vulnerable por carencias sociales fue de 19.9% (1,619,700 personas) que presentaron al menos una carencia. Además, 5.0% de ellas era vulnerable por ingresos, lo que significa que alrededor de 404,000 personas no tenían los ingresos suficientes para satisfacer sus necesidades básicas. Finalmente, la población no pobre y no vulnerable de Veracruz representó el 12.9%, aproximadamente 1,050,300 personas.

Gráfica 4.
Indicadores de pobreza en Veracruz, 2016



Fuente: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2018_Documentos/Informe_Veracruz_2018.pdf



El estado de Tabasco ocupa el octavo lugar en la medición de la pobreza, esto nos indica que 50.9% de su población vivía en situación de pobreza (1,228,100 de sus habitantes). Tabasco tenía en 2016 al 39.1% (943,900 personas) estaba en situación de pobreza moderada, mientras que el 11.8% de la población se encontraba en situación de pobreza extrema (284,200 personas). Estos porcentajes se encuentran por arriba del promedio nacional (35.9% en pobreza moderada y 7.6% en pobreza extrema). Al hablar de Tabasco sobre el porcentaje de población vulnerable por carencias sociales, éste fue de 35.4%, (855,800 personas), sin embargo sólo 2.6% de la población era vulnerable por ingresos, lo que significa que alrededor de 62,600 personas no tenían los ingresos suficientes para satisfacer sus necesidades básicas (ver gráfica 5).

Gráfica 5.
Indicadores de pobreza en Tabasco, 2016



Fuente: Estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el MEC 2016 del MCS-ENIGH.

Fuente: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2018_Documentos/Informe_Tabasco_2018.pdf

La tabla 3 nos muestra en resumen las fragilidades de los cuatro estados, nos indica que más de 17 millones de personas en los cuatro estados viven con carencias sociales, en pobreza y con vulnerabilidad en ingresos, ello representa a más del 12% de la población nacional y en promedio 22.25 % de la población de la región vive con carencias sociales, el 65% de su población es pobre y el 8% sufre vulnerabilidad y está en la línea de pobreza por ingresos.

En el ámbito económico los cuatro estados en los últimos años han sufrido estancamiento, debido a la desaceleración de su estructura productiva, provocando un marcado desempleo y crecimiento del empleo informal y aumento de los niveles de pobreza y bajos niveles de bienestar de su población. El 2018 fue un año en que los cuatro estados presentaron un crecimiento promedio del 1.2%, las actividades económicas de la región iniciaron su caída desde 2016, acentuándose su descenso en 2017. El Indicador de la Actividad Económica Estatal (ITAE) del INEGI nos expone el porqué de este declive al analizar los datos por entidad, con lo cual nos damos cuenta de que los estados de Tabasco y Chiapas en los tres trimestres tienen un crecimiento negativo: Tabasco ha mostrado recesión al tener una tasa negativa entre -10.3 y -10.9 en los tres primeros trimestres de 2019 y las tasas de Chiapas han caído al -2.6 y -3.0 en el mismo periodo. Tabasco depende del petróleo y sufre ante la crisis petrolera por sus bajos niveles de precios y la disminución de su producción que también afecta a la región sur del estado de Veracruz, que tiene un índice de crecimiento menor al 1.0. Si observamos la información del ITAE veremos la importancia del comercio minorista y mayorista en la región, pero el sector de la construcción ha caído de manera muy fuerte (-7.9%) y el (-4.2%) en la minería. Estos datos nos indican además una caída importante en el empleo formal en la región, por lo que la inversión pública del proyecto sería la mejor llave para reactivar la economía con un proyecto que la diversifique.



Tabla 3.
Indicadores de Pobreza y Vulnerabilidad por estado, 2016

	Veracruz	Tabasco	Oaxaca	Chiapas
Vulnerables por Carencias Sociales	1.6 millones 19.9%	855 mil 35.4%	805 mil 19.9%	736 mil 13.8%
Pobres Moderados	3.7 millones 45.8%	943 mil 39.1%	1.8 millones 43.5%	2.6 millones 13.8
Pobres Extremos	1.3 millones 16.4%	284 mil 11.1%	1.1 millones 26.9%	1.5 millones 28.1%
Pobreza	5.0 millones 62.2%	1.2 millones 50.9%	2.8 millones 70.4%	4.1 millones 77%
Población No Pobre	1.1 millones 12.9%	268 mil 11.1%	297 mil 7.4%	341 mil 6.4%
Vulnerabilidad por Ingresos	404 mil 5.0%	626 mil 26%	94 mil 2.3	145 mil

Fuente: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2018_Documentos/Informe_Veracruz_2018.pdf

El mapa 3 nos indica a dónde se dirigirá la inversión pública federal, cuyas obras se enfocarían en infraestructura carretera, infraestructura de comunicación con fibra óptica, la modernización y reconversión de los dos puertos, en puertos logísticos y multimodales, la rehabilitación de las dos refineras, la creación de parques industriales, la atracción de inversión privada y la creación de una zona franca. Esto se puede ver en las tablas 4 y 5:

Tabla 4.
Obras por realizarse en el Corredor del Istmo de Tehuantepec

Obras por realizarse en el Corredor del Istmo de Tehuantepec						
1. Modernización de las carreteras y construcción de otras vinculantes y de la doble vía de ferrocarril para carga y pasajeros	2. Instalación de red de fibra óptica.	3. Modernización de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz	4. Rehabilitación de las refineras de Salina Cruz y Minatitlán	5. Instalación de parques industriales en el corredor del istmo	6. Atracción de empresas industriales y de servicios.	7. Creación de una zona franca.
Inversión estimada 104 mil 220 millones de pesos con capital nacional privado, público y del sector social.						

Tabla 5.



Estímulos y beneficios del proyecto Transístmico

Estímulos y beneficios del proyecto Transístmico			
Crear una cortina de desarrollo en un tramo de 304 kilómetros para frenar la migración de mexicanos hacia el país vecino del Norte.	Empleo con un enfoque de sustentabilidad ambiental y protección de la reserva de la biósfera de los Chimalapas.	Baja en los precios de los combustibles.	Reducción en el cobro de impuestos para quedar en tasas de: 8% IVA, 20% ISR.

Fuente: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Estudios-e-Investigaciones/Carpetas-Informativas/Carpeta-informativa-No.-119.-El-proyecto-del-tren-transistmico>

Mapa 3.
Ruta tren transístmico



Fuente: <https://bit.ly/2Tm69JE>

LA SITUACIÓN ACTUAL

CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC



Comité Editorial | prospectiva@uv.mx

Decreto con el que se crea el organismo: Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

El 14 de junio de 2019, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el decreto con el que se crea el organismo Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.² Haciendo alusión al artículo I:

Artículo I. Se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, cuyo objeto es instrumentar una plataforma logística que integre la prestación de servicios de administración portuaria que realizan las entidades competentes en los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz de Ignacio de la Llave y de Salina Cruz, Oaxaca, y su interconexión mediante transporte ferroviario, así como cualquier otra acción que permita contribuir al desarrollo de la región del Istmo de Tehuantepec, con una visión integral, sustentable, sostenible e incluyente, fomentando el crecimiento económico, productivo y cultural. Al efecto deberá realizar las siguientes acciones:

I. Procurar, mediante inversión pública y privada, la construcción de la infraestructura física, social y productiva necesaria para fortalecer la base económica de la región del Istmo de Tehuantepec;

II. Promover, a través de la realización de los actos jurídicos necesarios, la modernización de la infraestructura física y la capacidad productiva de la región del Istmo de Tehuantepec;

III. Mejorar, a través de la coordinación de entidades públicas y privadas, la infraestructura, la seguridad y la actividad productiva para superar el rezago de la región del Istmo de Tehuantepec;

IV. Colaborar con el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas para que el desarrollo que genere su actividad se realice en un ámbito que preserve la cultura, las costumbres de la región del Istmo de Tehuantepec, la identidad de los pueblos indígenas y la protección de los recursos naturales, y

V. Colaborar con las autoridades competentes en la ejecución de los mecanismos de planeación correspondientes que, en su caso, se aprueben en términos de la Ley de Planeación.

En el artículo I la visión enunciada alude a realizar varias acciones, por lo cual se espera el cumplimiento normativo y evitar poner en riesgo la biodiversidad y diversidad cultural. Es de gran importancia la identidad cultural, étnica y lingüística de los



pueblos indígenas, su valioso patrimonio cultural, natural y artístico; historia viva de la región sur sureste de México. Implica una atención especial para salvaguardar la riqueza de sus tierras ancestrales, de sus relaciones singulares construidas; es tener la sensibilidad y el real respeto a su vida cotidiana, a su cosmovisión.

El gobierno actual al publicar en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, destaca lo siguiente dentro de sus considerandos:

- El Estado mexicano considera prioritario el desarrollo regional del Istmo de Tehuantepec.
- Desea alentar y proteger la actividad económica que realicen los particulares.
- Desarrollar el comercio internacional que se efectúa en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.
- Eficientizar el transporte ferroviario y la competitividad de la producción de bienes y servicios con mayor valor agregado de la región.
-

El objetivo es lograr el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura, las tradiciones del istmo oaxaqueño y veracruzano, al igual que fomentar el empleo para provocar una más justa distribución del ingreso y la riqueza entre grupos y clases sociales, así como de los pueblos indígenas en el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos. Para ello tiene el propósito de incrementar el comercio exterior en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz a través de la instrumentación de una plataforma logística que permita su interconexión eficaz a través del servicio ferroviario.³

El programa toma como eje transformador el concepto de corredor multimodal interoceánico para favorecer la posición geoestratégica del Istmo de Tehuantepec y competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. Entre las obras de infraestructura que considera el proyecto:

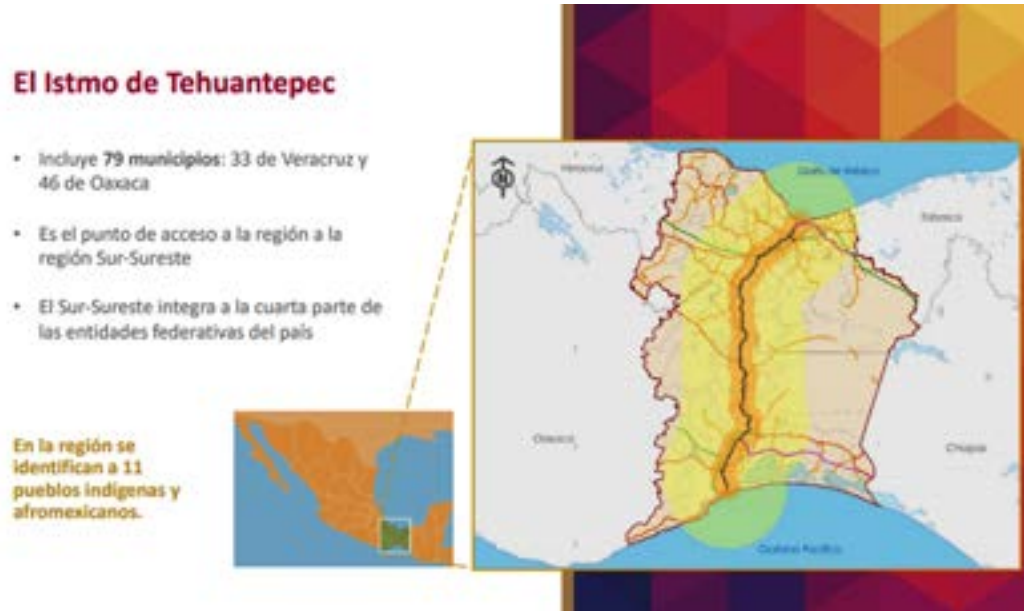
- Restaurar el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.
- Modernizar los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.
- Fortalecer la infraestructura carretera y de caminos rurales.
- La construcción de un gaseoducto para abastecer a empresas y a consumidores domésticos.
- Conectar a la región del Istmo con fibra óptica para fortalecer la conectividad digital de la región.
-

El programa está centrado en beneficiar a la población más vulnerable de la región, para atender el mandato de que sean los grupos menos favorecidos los que en el futuro aprovechen los beneficios del progreso.⁴ Debemos hacer notar que si bien el decreto establece como nombre del programa “Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”; este se entrelaza a tres proyectos que se describen brevemente:

- Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec⁵
- Corredor Multimodal del Istmo de Tehuantepec⁶ y
- Transístmico Salina Cruz, Oaxaca-Coatzacoalcos, Veracruz.⁷



Mapa 4
El Istmo de Tehuantepec



Fuente: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/457109/ProgramaIT2019_.pdf

Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec

Tiene como objetivos intenciones que se pueden sumar y ser similares a las de las otras dos denominaciones, en este caso:

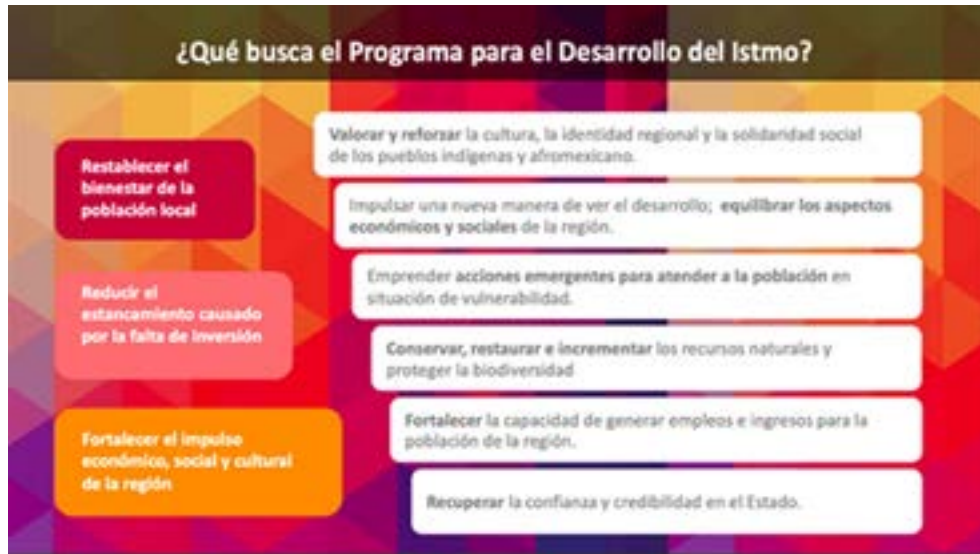
- Regenerar el bienestar de la población local.
- Fortalecer el impulso económico, y el bienestar social y cultural de la región.
- Apreciar y vigorizar la cultura, la identidad regional y la solidaridad social de los pueblos indígenas y afromexicanos.
- Empezar acciones emergentes para atender a la población en situación de vulnerabilidad.
- Conservar, restaurar y proteger la biodiversidad.
- Generar empleos e ingresos para la población de la región.

El Programa para el Desarrollo del Istmo busca detonar el proceso de desarrollo e impulsar la capacidad productiva de la región, con intención de mejorar el nivel de bienestar de la población, sumando al proyecto las vocaciones naturales de la región como son la agricultura, ganadería pesca, turismo y comercio.⁸



Gráfica 6

¿Qué busca el Programa para el Desarrollo del Istmo?



Fuente: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/457109/ProgramaIT2019_.pdf

Corredor Multimodal del Istmo de Tehuantepec

El Corredor Multimodal hace suyos los programas para renovar la infraestructura y los servicios del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, expandir y escalar los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos a centros multimodales, modernizar las carreteras y aeropuertos dentro del Istmo de Tehuantepec. Su imagen objetivo es el desarrollo económico y social de la región a través de involucrar a la población en las actividades económicas para mejorar sus índices de desarrollo humano.

- Optimizar la red de comunicaciones de la región.
- Optimizar la ventaja comparativa de costo y tiempo.
- Articular el istmo mexicano a la red mundial de logística y transporte multimodal.
- Beneficiar a los habitantes de la región con empleo, mejores ingresos y oferta de servicios.

El Corredor Multimodal Interoceánico es pieza clave para el desarrollo del istmo. El Corredor Multimodal, que incluye el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, las carreteras y aeropuertos en el istmo, debe planearse con una visión de mediano y largo plazo, y de gran alcance.



Figura 2.
El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec



Fuente: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/457109/ProgramalT2019_.pdf

Figura 3. Clave para el Desarrollo del Istmo



Fuente: https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2019/04/1RafaelMollinedo_ZEE_TrenTransistmico_Exporail2019.pdf

El proyecto del Corredor Multimodal es un asunto a largo plazo que pretende en los dos próximos años construir en los dos puertos obras básicas de infraestructura y mejorar el ferrocarril. En un máximo de seis años se reforzaría la infraestructura secundaria que se requiere en la región, y a un plazo de diez años se desarrollaría toda la logística necesaria para que el Corredor Multimodal sea competitivo y esté consolidado a nivel global. La visión tiene en perspectiva la necesidad de que nuestro país y la región cuenten con un sistema multimodal y logístico que diversifique la economía y haga competitiva la región en el transporte del comercio internacional, para ello, es necesario que:

- El Corredor Multimodal sea competitivo en costos y tiempos de transporte.
- La articulación del istmo a la red mundial de puertos multimodales.



Se pretende dotar a la región del istmo de infraestructura, equipamiento y sistemas logísticos con tecnología de punta para asegurar alta calidad y competitividad del servicio. Paralelamente se tiene el objetivo de reactivar la economía regional, a través de establecer seis Polígonos de Desarrollo e Innovación (PDI), con el objetivo de atraer a la inversión privada.

En el mapa 5 se marca en donde se establecerían estos PDI, tres estarían situados en el estado de Veracruz (Minatitlán-Cosoleacaque, Acayucan y Coatzacoalcos) y tres en Oaxaca (Matías Romero-Barrio de la Soledad, Ciudad Ixtepec-El Espinal-Asunción Ixtaltepec y Salina Cruz).

Mapa 5.
Ubicación de Polígonos de Desarrollo



Fuente: https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2019/04/1RafaelMollinedo_ZEE_TrenTransistmico_Exp rail2019.pdf

Los ejes que dan estructura al proyecto están plasmados en mapa 5, el cual indica los municipios comprendidos en la región, son 79: 46 municipios de Oaxaca y 33 municipios de Veracruz, con dos áreas estratégicas Coatzacoalcos y Salina Cruz, para ello se elaboran cuatro plataformas de desarrollo:

Primera: Infraestructura de Comunicaciones que comprende proyectos para construir y mejorar:

- El ferrocarril.
- Los puertos.
- Las carreteras.
- Los aeropuertos.

Segunda: Infraestructura productiva, que pretende potenciar, impulsar y diversificar la economía de la región:

- Potenciar las áreas de Coatzacoalcos y Salina Cruz.
- Impulsar seis PDI.

- Diversificar la estructura productiva.

Tercera: Infraestructura de Comunicaciones, con el objetivo de mejorar la conectividad de la región y el abastecimiento de gas:

- Mejorar la conectividad digital.
- Construcción de un gaseoducto.

Cuarta: Plataforma para el desarrollo social, cuya finalidad es mejorar la calidad de la educación, la salud, la alimentación, al investigación, el impulso de proyectos de energías sustentables, mejorar la infraestructura y equipamiento urbano, desarrollo urbano, mejoramiento de la vivienda y desarrollo sustentable; esto incluye:

- Fortalecer la infraestructura educativa en todos sus niveles.
- Impulso a la investigación, desarrollo e innovación.
- Desarrollo de energías sustentables.



- Mejoramiento de los programas federales de educación, salud y alimentación.
- Fortalecer los servicios públicos municipales.
- Mejorar la infraestructura de vivienda y equipamiento urbano.
- Desarrollo sustentable.

Sus impulsores subrayan que el programa posicionará a México como parte de la red internacional de medios y sistemas de transportes y de los sistemas mundiales de movilización, almacenamiento y distribución de mercancías a escala transcontinental. Así México, y en especial esta región del país, se incorporarán a la nueva geografía de los flujos económicos y de las cadenas globales de generación de valor económico. Adicionalmente, el Programa permitirá fortalecer y diversificar la estructura productiva de la región y aumentar las opciones de creación de valor, lo cual sustentará el mejoramiento de los niveles locales de bienestar. El desarrollo del Istmo, mediante la generación de mayores oportunidades de empleo y mayor in-

greso permitirá arraigar a la población, limitará la migración involuntaria, y en el Istmo sólo habrá migrantes por voluntad propia no por necesidad. También posibilitará que la población más desprotegida participe de los resultados generados, con lo cual se cumplirá el compromiso de que los menos favorecidos por las pautas del pasado aprovechen los beneficios del progreso. Pero una cosa es el discurso oficial, escrito, y otro muy diferente, las hechos reales que se ven implicados por diversos factores e intereses en sus relaciones locales-globales.

Instrumentar una plataforma logística que integre la prestación de servicios de administración portuaria con la interconexión mediante transporte ferroviario para el desarrollo de la región del Istmo de Tehuantepec debería tener claridad con a qué desarrollo se refiere y cuidar lo que se ha puntualizado: una visión integral, sustentable, sostenible e incluyente. No es una labor sencilla, se requiere la participación colaborativa y los acuerdos de varios actores, como se muestra en el mapa 6.

Mapa 6.
Componentes críticos del Programa para el Desarrollo



Fuente: https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2019/04/IRafaelMollinedo_ZEE_TrenTransistmico_Exporal2019.pdf



El proyecto tiene como una de sus estrategias prioritarias romper con el círculo de pobreza de la región y para ello el programa centra su táctica en lograr la presencia de las comunidades originales a través de una consulta libre en las que se les comunicará todo el proyecto con sus pros y contras para informarlas y sensibilizarlas, y lograr su participación, para ello se contará con el apoyo de INPI quien elaboró el protocolo de la consulta, como se muestra en la imagen 1.

Imagen 1.
Comité Técnico



Fuente: https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2019/04/1RafaelMollinedo_ZEE_TrenTransistmico_Exporail2019.pdf



El Proyecto del Tren Transístmico Salina Cruz, Oaxaca-Coatzacoalcos, Veracruz.

Este proyecto es presentado por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) de la Cámara de Diputados, en su carpeta informativa número 119 de julio de 2019. Se plantea la participación de municipios de los estados de Veracruz, Tabasco, Oaxaca y Chiapas.

- 46 municipios de Oaxaca
- 33 municipios de Veracruz
- 14 municipios de Chiapas
- 5 municipios de Tabasco

En total, 98 municipios, como se muestra en los cuadros 1, 2 y 3.

Cuadro 1.
Región del Istmo de Tehuantepec

Cuadro Región del Istmo de Tehuantepec Municipios de Oaxaca				
Salina Cruz*	Ciudad Ixtepec*	Santa María Xadani	Santiago Laollaga*	San Francisco Ixhuitán
Santo Domingo Tehuantepec*	El Barrio de la soledad*	Unión Hidalgo	Santa María Guinegati	San Francisco Del Mar
San Blas Atempa	Matías Romero Avendaño	Santo Domingo Ingenio	Guevea de Humboldt	San Juan Mazatlán
Santa María Mixtequilla	Santa María Petapa	Santiago Niltepec	Santa María Petapa	San Juan Cotzocón
San Pedro Comitancillo	San Juan Guichicovi*	San Dionisio del Mar	San Miguel Tenango	Santiago Yaveo
Magdalena Tlacotepec	San Pedro Huilotepec	Santa María Jalapa del Marqués	San Miguel Chimalapa	Santa María Chimalapa
Asunción Ixtaltepec*	El Espinal	Magdalena Tequisistlán	Santo Domingo Zanatepec	San Pedro Tapanatepec
Juchitán de Zaragoza	San Mateo del Mar	Santo Domingo Chihuitán	Reforma de Pineda	Chahuities
San Pedro Huamelula	San Pedro Comitancillo	Santiago Astata	Santiago Lachiguiri	Santo Domingo Petapa
Santa María Totolapilla				



Cuadro 2.
Región del Istmo de Tehuantepec, Municipios de Veracruz

Cuadro Región del Istmo de Tehuantepec Municipios de Veracruz				
Coatzacoalcos*	San Juan Evangelista	Chinameca	Soteapan	Texistepec
Cosoleacaque	Jesús Carranza	Oteapan	Tatahuicapan de Juárez	Oluta
Minatitlán*	Nanchital de Lázaro Cárdenas Del Río	Soconusco	Hidalgotitlán	Ángel R. Cabada
Zaragoza	Ixhuatlán del Sureste	Acayucan*	Juan Rodríguez Clara	Isla
Jaltipan*	Moloacán	Mecayapan	Hueyapan de Ocampo	San AndrésTuxtla
Sayula de Alemán*	Agua Dulce	Pajapan	Playa Vicente	Catemaco
Saltabarranca	Uxpanapa	Santiago Tuxtla		

Cuadro 3.
Región del Istmo de Tehuantepec, Municipios de Tabasco

Cuadro Región de Istmo de Tehuantepec Municipios de Tabasco				
Comalcalco	Cunduacán	Huimanguillo	Jalpa de Méndez	Paraíso

La región geográfica que comprende el Proyecto del Tren Transístmico forma un corredor interoceánico, por su tamaño y posición geográfica se localiza en la zona sureste de los estados de Veracruz y Oaxaca. Con base en la información del proyecto su impacto regional se expande a 14 municipios de Chiapas y 5 de Tabasco. El estrecho de Tehuantepec (*Monte del Jaguar*, en náhuatl) tiene una longitud de 210 km, en su parte más angosta y forma una de las vías interoceánicas más cortas del continente americano, ubicado sólo después del canal de Panamá.

Con base en los datos del proyecto, su superficie es de 36,112 km² y en ella habitan más de 1,899,000 de personas en los 98 municipios de los cuatro estados.

La región tiene cuatro zonas metropolitanas (ZM) (ver cuadro 4) que aglutinan a 15 municipios:

- Tehuantepec, compuesta por 3 municipios del estado de Oaxaca.
- Minatitlán, compuesto por 6 municipios del estado de Veracruz.
- Coatzacoalcos, compuesto por 3 municipios del estado de Veracruz.
- Acayucan, compuesto por 3 municipios del estado de Veracruz.



Cuadro 4

Población de las zonas metropolitanas del corredor Transístmico y sus tasas de crecimiento media anual (TCMA)

Zona Metropolitana/ Años	Año 2000	Año 2010	Año 2015	TCMA%
ZM de Tehuantepec	145,567	161,337	172,256	1.1
Salina Cruz	76,452	82,371	89,211	1.0
Santo Domingo Tehuantepec	53,229	61,872	64,639	1.3
San Blas Atempa	15,886	17,094	18,406	1.0
ZM Minatitlán	323,389	356,137	372,381	0.9
Minatitlán	153,001	157,840	157,393	0.2
Cosoleacaque	97,437	117,725	129,527	1.9
Jáltipan	37,764	38,673	41,644	0.7
Chinameca	14,105	15,214	16,241	0.9
Oteapan	12,137	14,965	16,222	2.0
Zaragoza	8,945	10,720	11,354	1.6
ZM Coatzacoalcos	307,724	347,257	365,026	1.1
Coatzacoalcos	267,212	305,260	319,187	1.2
Nanchital de Lázaro Cárdenas	27,218	27,094	30,039	0.7
Ixhuatlán del Sureste	13,294	14,903	15,800	1.2
ZM Acayucan	102,992	112,996	120,340	1.0
Acayucan	78,243	83,817	87,267	0.7
Oluta	13,282	14,784	16,710	1.5
Soconusco	11,467	14,395	16,363	2.4
Zonas metropolitanas total	879,672	977,727	1,030,003	1.0
Resto de los municipios	775,839	829,078	869,604	0.8
Corredor Transístmico	1,655,511	1,806,805	1,899,607	0.9

Fuente. INEGI. Censos de Población y Vivienda 2000, 2010 y Encuesta intercensal 2015.

En estas cuatro ZM se registra el 65% de la población, esto quiere decir que en 15 municipios vive la mayor parte de los habitantes y que en 84 municipios hay una población pequeña y dispersa.

De acuerdo a lo expuesto por el Gobierno de México, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec conectará a los dos puertos más importantes Coatzacoalcos y Salina Cruz, mediante vías carreteras y líneas ferroviarias conteniendo diez polos de desarrollo industrial, comercial y habitacional.

Con referencia a la línea ferroviaria⁹ se dividió en 5 tramos. El tramo 1 Medias Aguas – Ubero con 42 km, tramo 2 Ubero – Mogoñé con 49 km, tramo 3 Mogoñé – La Mata con 44 km, tramo 4 La Mata – Colonia Jordán con 33 km, tramo 5 Colonia Jordán – Salinas Cruz con 17 km. Se rehabilitaran un total de 200 km para realizarse durante 12 meses, obras que ya iniciaron en abril del presente año y deberán concluir en abril de 2021. Su impacto asciende a 3,113 MDP, de los cuales se han otorgado 640 MDP como anticipo de obra. Trabajos en



ejecución: Levantamiento topográfico, reforzamiento de terracería existente, desmantelamiento de la vía existente, conformación de balasto existente, compactación del balasto existente, colocación de durmientes, colocación de riel con sus fijaciones. Embalastado, calzado, alineación y nivelación de vía, puentes. En esta obra gubernamental tiene un papel relevante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La consulta

Otro aspecto que contempla el decreto con el que se crea el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec alude al “Artículo 4. Para el cumplimiento de su objeto, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec tendrá varias atribuciones, una de las que se mencionan es la siguiente: IV. Coadyuvar con el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas en los procedimientos de consulta necesarios para el cumplimiento de su objeto”.¹⁰

En el Plan Nacional de Desarrollo con referencia a este proyecto se alude a los artículos constitucionales 1 y 133, al artículo 6 del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo y los artículos 19 y 32 de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas. Garantizar el cumplimiento de lo expuesto en el decreto referido a la consulta y el consentimiento libre, previo e informado de los pueblos indígenas será decisivo. A la fecha se perciben diversas y contradictorias reacciones por parte de los diferentes actores.

Reacciones: Autoridades institucionales comentan que se han dado encuentros con productores, asociaciones ganaderas, grupos ambientalistas, entre otras organizaciones. Rafael Marín Mollinedo, director del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), dice: “Estamos colaborando muy estrechamente con el INPI. Nosotros ya llevamos a cabo la consulta indígena. La gente, los indígenas, ya nos aprobaron el proyecto. Es parte del proceso que se tiene que llevar a cabo para hacer otro tipo de obras de infraestructura, por mandato de la OIT”.¹¹ El coordinador regional del Comité Nacional para la Defensa y Conservación de los Chimalapas, Miguel García Aguirre, es uno de los organizadores de la campaña “El Istmo es nuestro” y señala que la rehabilitación de los 182 km de vía del transístmico pone en peligro la flora y fauna de unos 15 pueblos indígenas ubicados en la zona norte de la región istmeña.¹² Ha insistido a las autoridades a debatir públicamente, con lo cual pareciera expresar, que la consulta no arroja resultados aprobatorios del todo. Asimismo, hace hincapié en que cada vez se suman intelectuales,

artistas, entre otros, que se oponen al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Por su parte, Albino Pedro Juan, hablante de ayuuk y presidente del Comisariado Ejidal de San Juan Guichicovi, dice que no les han presentado la información pertinente: “No nos informan sobre en qué nos va a beneficiar, en qué nos va a afectar, cuáles van a ser los impactos ambientales, sociales o culturales. Ha habido algunos volantes pero la gente no conoce tanto de letras. Además, en español... dijo Albino en entrevista.”¹³ En otros casos, incluso han optado por el recurso de amparo contra dicha obra señalando que no se apega a lo que marcan los estándares internacionales.

Las autoridades federales y estatales tienen la obligación de defender el bien común, por lo cual el proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec tendrá que ser suficientemente analizado, proporcionar una sólida información previa y adecuada; crear espacios de participación que fortalezcan el tejido social, incorporen los derechos de los pueblos y las culturas. La envergadura del proyecto precisa de un sentido ético que tenga en cuenta un actuar en beneficio de la integridad del medio natural y de la sociedad istmeña; de acceder a información amplia y fidedigna para tomar decisiones tendientes al bien común; para transitar hacia formas de vidas medidas, capaces de salvaguardar la biodiversidad y diversidad cultural.

Es de reconocer la importancia de un proceso de participación activa y propositiva de los actores sociales locales desde su propia cultura; construyendo consensos con la aportación de diferentes perspectivas, capaces de ofrecer alternativas; sus contribuciones son indispensables en un proyecto que requiere del involucramiento de los directamente implicados. Valorar la presencia y la palabra directa de la otredad, de los actores sociales respaldada por su cotidianeidad; sus experiencias de vida. En este caso, dar apertura al conocimiento de la visión de los pueblos del Istmo de Tehuantepec. Asimismo, considerar lo referente al impacto ambiental.



Manifestación de Impacto Ambiental

Reconocer que las actividades que realizamos los seres humanos causan efectos negativos en el planeta es de primordial importancia. Hay gran evidencia de los daños ambientales, sociales y los sanitarios, éstos últimos manifestándose ya a nivel de pandemias. Ese afán de modernidad, de abrirse a los mercados globales conlleva altos riesgos ante el interés de lucro de los grandes capitales. Se ha atentado contra el hábitat causando graves problemáticas sociales-ambientales; el cambio climático, los incendios en Australia, California, la Amazonia, Siberia, la alarmante deforestación, la escasez de agua, entre otros.

Toda puesta en marcha de un proyecto que alude a una obra como la que refiere al Corredor Interoceánico tendría que dimensionar los riesgos, prevenir o evitar las amenazas antrópicas. Realizarse con verdadero sentido ético y sustento científico. En México, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) define al impacto ambiental como la “Modificación del ambiente ocasionada por la acción del hombre o de la naturaleza”.¹⁴ Para estimar las modificaciones al ambiente provocadas por proyectos de infraestructura existe un instrumento denominado Evaluación de Impacto Ambiental, por medio del cual la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) evalúa el impacto que tendrá una obra o construcción sobre el medio ambiente.

Para el caso del Corredor Transistmico las instancias responsables tendrían que realizar la Manifestación de Impacto Ambiental y presentarla a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos

Naturales (Sernamat). Al respecto, la propia Secretaría¹⁵ en su comunicado de prensa 023/20 comenta que con la participación de representantes de organizaciones civiles y ciudadanos interesados, llevó a cabo la segunda Reunión Pública de Información en la ciudad de Ixtepec, en la que se presentó la Manifestación de Impacto Ambiental correspondiente al proyecto de la vía férrea del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. La empresa promotora hace alusión a ello. La Unión de Comunidades Indígenas la Zona Norte del Istmo (Ucizoni)¹⁶ exigió el 2 de marzo del presente año, que no apruebe la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), que presentó el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), para rehabilitar 132 kilómetros de la vía transistmica, señalando que la MIA presenta omisiones, deficiencias y errores; por lo tanto no debe ser aprobada.

Diversas voces, distintas apreciaciones; todo ello amerita la escucha, el análisis minucioso y por tanto un trabajo cuidadoso por parte de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Sernamat) en relación a la aprobación de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA). Es primordial considerar el impacto ambiental; abrirse a las aportaciones de los distintos campos del saber humano en tiempos en que requerimos transitar hacia estilos de vida más sensatos, que protejan los ámbitos de comunidad, el cuidado de los propios territorios, de sus modos de vida; de estar atentos a proyectos de modernización caracterizados por fuerzas económicas que se han evidenciado por ser predatorias en una lógica que despoja y destruye.

Entrega del Proyecto Ejecutivo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

El 14 de junio de 2019 en Oaxaca, Oax., el Gobierno de Veracruz firmó el “Pacto Oaxaca. Hacia un Sur-Sureste del Futuro”,¹⁷ en el que participan Oaxaca, Campeche, Chiapas, Guerrero, Puebla, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán para la integración y desarrollo industrial, económico, urbano, rural y social de la región. En el evento, los gobernadores de Veracruz

y de Oaxaca, entregaron el Proyecto Ejecutivo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec al presidente Andrés Manuel López Obrador y al titular del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), Rafael Fernando Marín Mollinedo, destacándose lo siguiente:



- Impulsar el desarrollo del sureste de México que dará paso a un puente terrestre logístico del Océano Pacífico al Golfo de México.
- Con una inversión de 3,900 mdp iniciará la rehabilitación de la línea ferroviaria que comunica los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.
- En 2021 se habrán restaurado 309 km de vía con lo que se reducirá a casi la mitad del tiempo el traslado de un punto a otro, es decir, de 7 horas y media a 4 horas con 8 minutos.
- Asimismo, se invertirán más de 2,000 mdp en la modernización de ambas ciudades, alcanzado el potencial de movimiento de 1,400,000 TEUS anuales, en tan sólo dos años.
- A través de una inversión del Centro Nacional de Control de Gas Natural se optimizará la infraestructura existente mediante la reconversión de un oleoducto de Petróleos Mexicanos (Pemex) de 30 pulgadas, desde Nuevo Teapa hasta Salina Cruz.
- Mientras que con 12,500 mdp se construirán y modernizarán las carreteras Mitla-Tehuantepec y Acayucan-La Ventosa, disminuyendo al 50% el tiempo de recorrido en beneficio de un millón de habitantes.
- Este proyecto integral estimulará la producción local, incrementará el nivel de ingresos, habrá empleos y mejorará la calidad de vida.

Las autoridades de las distintas instancias institucionales involucradas tendrían que admitir de entrada que este proyecto trasciende cualquier aproximación disciplinaria. Si bien el proyecto se ubica en un espacio geográfico específico se encuentra implicado en amplias relaciones ecológicas y sistémicas que tienen que ver con la integridad del planeta; y por lo tanto con la especie humana. Resulta fundamental valorar nuestros entornos vitales y la imperiosa necesidad de resignificarlos a la luz de aportaciones científicas, pero también de los saberes ancestrales.

Referencias

- 1 RODRÍGUEZ, H. El Istmo de Tehuantepec y sus lecturas. *Comercio Exterior*. [en línea]. 2007, 54 (4) [consulta: 14 de febrero de 2020]. Disponible en: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/65/3/rodr0404.pdf>
- 2 DECRETO por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. [en línea]. Diario Oficial de la Federación, México, 14 de junio de 2019. [consulta: 12 de febrero de 2020]. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5562774&fecha=14/06/2019
- 3 DECRETO, ref. 2.
- 4 AUTORIDAD Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales. Presentación del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. [en línea]. Gobierno de México, Comunicado de prensa 31/2018, 23 de diciembre de 2018. [consulta: 15 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://www.gob.mx/zee/prensa/31-presentacion-del-programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec?idiom=es>
- 5 GOBIERNO DE MÉXICO. Proyectos y Programas Prioritarios. I Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. México [consulta: 16 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://www.gob.mx/zee/prensa/11-el-istmo-de-tehuantepec-puede-convertirse-en-el-eje-de-la-competitividad-del-pais?idiom=es>
- 6 SHCP/ Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. [en línea]. [consulta: 25 de marzo de 2020]. Disponible en: https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2019/04/1RafaelMollinedo_ZEE_TrenTransistmico_Exporail2019.pdf
- 7 CARREÓN DE LA MORA, A. Ferrocarril Transistmico. *El Heraldo de México*. [en línea]. 10 de marzo de 2020. [consulta: 28 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://heraldodemexico.com.mx/opinion/ferrocarril-transistmico/>



- 8 SHCP. Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. [en línea]. [consulta: 27 de marzo de 2020]. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/457109/ProgramaIT2019_.pdf
- 9 GOBIERNO DE MÉXICO. Corredor Interoceánico. Rehabilitación de la línea ferroviaria "Z" tramo Medias Aguas – Salinas Cruz [en línea] Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=aO-A7U_GChM
- 10 DECRETO, ref. 2.
- 11 RAMÍREZ, E. Además del tren, proyecto Transistmico incluye parques industriales y un gasoducto. *Contralínea*. [en línea]. México, 5 de septiembre de 2019. [consulta: 27 de febrero de 2020]. Disponible en: <https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2019/09/05/ademas-del-tren-proyecto-transistmico-incluye-parques-industriales-y-un-gasoducto/>
- 12 LÓPEZ, A. Zapotecas exigen debate a titular de Semarnat por riesgos ambientales en Tren Transistmico. *El Universal*. [en línea]. México, 3 de marzo de 2020. [consulta: 6 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/estatal/03-03-2020/zapotecas-exigen-debate-titular-de-semarnat-por-riesgos-ambientales-en-tren>
- 13 SOMOS los dueños de la tierra y del Corredor Transistmico ni nos informan, dicen en Juchitán. *Sin embargo* [en línea]. México, 6 de noviembre de 2019. [consulta: 28 de febrero de 2020]. Disponible en: <https://www.sinembargo.mx/06-11-2019/3665245>
- 14 PROCURADURÍA Federal de Protección al Ambiente. Manifestación de Impacto Ambiental (MIA). [en línea]. Gobierno de México, 30 de julio de 2019. [consulta: 5 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://www.gob.mx/profepa/articulos/manifestacion-de-impacto-ambiental-mia>
- 15 SEMARNAT. Realizó Semarnat segunda reunión pública de información sobre vía férrea en el Istmo de Tehuantepec. [en línea]. Gobierno de México. Comunicado de prensa 023/20, 21 de febrero de 2020. [consulta: 12 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://www.gob.mx/semarnat/prensa/realizo-semarnat-segunda-consulta-publica-sobre-via-ferrea-en-el-istmo-de-tehuantepec>
- 16 LÓPEZ, A. Piden a Sermanat no aprobar Manifestación de Impacto Ambiental del Tren Transistmico. *El Universal*. [en línea]. México, 2 de marzo de 2020. [consulta: 5 de marzo de 2020]. Disponible en: <https://oaxaca.eluniversal.com.mx/municipios/02-03-2020/piden-semarnat-no-aprobar-manifestacion-de-impacto-ambiental-del-tren>
- 17 ENTREGA gobernador Cuitláhuac García Proyecto Ejecutivo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Gobierno del Estado de Veracruz. [en línea]. 14 de junio de 2019. [Consulta: 18 de febrero de 2020]. Disponible en: <http://www.veracruz.gob.mx/2019/08/15/entrega-gobernador-cuitlahuac-garcia-proyecto-ejecutivo-del-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec/>

A continuación se presenta un anexo estadístico que contiene información sobre: la población total, grado de marginación y el índice de desarrollo humano, que cada uno de los municipios por estado involucrados en el proyecto presentan. Propicia un análisis transversal, al comparar las tres variables que nos puede conducir a descubrir signos del escaso grado de desarrollo que se observa en algunos de los municipios de cada estado. Asimismo, posibilita con el tiempo evaluar los cambios de mejoramiento que se espera se susciten, máxime si el Proyecto pretende fortalecer el impulso económico, el bienestar social y cultural de la región; apreciar y vigorizar la cultura, la identidad regional y la solidaridad social de los pueblos indígenas y afro mexicanos; emprender acciones emergentes para atender a la población en situación de vulnerabilidad; conservar, restaurar y proteger la biodiversidad y generar empleos e ingresos para la población de la región.

Finalmente se muestra un cuadro con referencia a la Medición de Pobreza 2008 -2018 en nuestro país.



Anexo estadístico "A" Oaxaca

ESTADO	MUNICIPIO	POBLACIÓN EN 2015	IDH	LUGAR NACIONAL	GRADO DE MARGINACIÓN
OAXACA	Salina Cruz	89211	0.778	2154	MUY BAJO
	Ciudad Ixtepec	28637	0.753	2111	BAJO
	Santa María Xadani	8795	0.624	828	ALTO
	Santiago Laollaga	3326	0.738	1293	MEDIO
	San Francisco Ixhuatán	8980	0.658	1085	ALTO
	Santo Domingo Tehuantepec	64639	0.728	1487	MEDIO
	El Barrio de la soledad	14277	0.739	1888	BAJO
	Unión Hidalgo	15347	0.743	1900	BAJO
	Santa María Guinegati	3168	0.559	112	MEDIO ALTO
	San francisco Del Mar	7650	0.626	611	ALTO
	San Blas Atempa	18406	0.614	232	MEDIO ALTO
	Matías Romero Avendaño	39828	0.693	910	ALTO
	Santo Domingo ingenio	7965	0.678	1719	BAJO
	Guevea de Humboldt	5409	0.568	508	ALTO
	San Juan Mazatlán	6680	0.583	333	ALTO
	Santa María Mixtequilla	4555	0.731	1424	MEDIO
	Santa María petapa	16518	0.681	543	ALTO
	Santiago Niltepec	5327	0.67	1171	MEDIO
	San Juan Cotzocón	23686	0.629	502	ALTO
	San Pedro Comitancillo	4234	0.762	1939	BAJO
San Juan Guichicovi	29364	0.615	287	ALTO	
San Dionisio del mar	5127	0.593	430	ALTO	
San Miguel Tenango	729	0.563	526	ALTO	



Oaxaca	Santiago Yaveo	6885	0.568	197	MEDIO ALTO
	Magdalena Tlacotepec	1220	0.68	1299	MEDIO
	San Pedro Huilotepec	3146	0.67	649	ALTO
	Santa María Jalapa del Marqués	13148	0.708	1437	MEDIO
	San Miguel Chimalapa	6817	0.614	337	ALTO
	Santa María Chimalapa	9078	0.55	50	MEDIO ALTO
	Asunción Ixtaltepec	15105	0.722	1624	BAJO
	El Espinal	8575	0.776	2269	MUY BAJO
	Magdalena Tequisistlán	6038	0.725	1159	MEDIO
	Santo Domingo Zanatepec	12161	0.677	1126	MEDIO
	San Pedro Tapanatepec	15152	0.668	984	ALTO
	Juchitán de Zaragoza	98043	0.722	1741	BAJO
	San Mateo del Mar	14835	0.558	12	MEDIO ALTO
	Santo Domingo Chihuitán	1486	0.705	1590	MEDIO
	Reforma de Pineda	2723	0.68	1249	MEDIO
	Chahuities	11413	0.638	1380	MEDIO
	San Pedro Huamelula	10014	0.652	869	ALTO
	Santiago Lachiguiri	4886	0.562	650	ALTO
Santo Domingo Petapa	9157	0.619	902	ALTO	
Santa María Totolapilla	839	0.584	714	ALTO	



Anexo estadístico "B" Veracruz

ESTADO	MUNICIPIO	POBLACIÓN EN 2015	IDH	LUGAR NACIONAL	GRADO DE MARGINACIÓN
	Coatzacoalcos	319187	0.781	2289	MUY BAJO
	San Juan Evangelista	33929	0.629	746	ALTO
	Chinameca	16241	0.713	1325	MEDIO
	Soteapan	35155	0.554	127	MUY ALTO
	Texistepec	20887	0.649	661	ALTO
	Cosoleacaque	129527	0.774	1812	BAJO
	Jesús Carranza	29413	0.645	752	ALTO
	Oteapan	16222	0.686	1189	MEDIO
	Tatahuicapan de Juárez	15614	0.591	528	ALTO
	Oluta	16710	0.688	1258	MEDIO
	Minatitlán	157393	0.742	1740	BAJO
	Nanchital de Lázaro Cárdenas Del Río	30039	0.797	2313	MUY BAJO
	Soconusco	16363	0.713	1383	MEDIO
	Hidalgotitlán	19587	0.617	445	ALTO
	Ángel R. Cabada	33730	0.642	1106	MEDIO
	Zaragoza	11354	0.64	1213	MEDIO
	Ixhuatlán del Sureste	15800	0.677	1724	BAJO
	Acayucan	87267	0.696	1405	MEDIO
	Juan Rodríguez Clara	38895	0.674	1045	ALTO
	Isla	43349	0.668	1276	MEDIO
	Jáltipan	41644	0.72	1572	MEDIO
	Moloacán	17504	0.659	1370	MEDIO
	Mecayapan	17312	0.555	357	ALTO
	Hueyapan de Ocampo	43309	0.666	837	ALTO
	San Andrés Tuxtla	164834	0.645	1061	ALTO
	Sayula de Alemán	32721	0.637	778	ALTO
	Agua Dulce	48091	0.745	1933	BAJO
	Pajapan	17480	0.572	492	ALTO
	Playa Vicente	39205	0.648	833	ALTO
	Catemaco	49651	0.66	1076	ALTO
	Saltabarranca	6147	0.695	1051	ALTO
	Uxpanapa	29434	0.609	588	ALTO
	Santiago Tuxtla	57466	0.619	690	ALTO



Anexo estadístico “C” Chiapas

ESTADO	MUNICIPIO	POBLACIÓN EN 2015	IDH	LUGAR NACIONAL	GRADO DE MARGINACIÓN
CHIAPAS	Arriaga	40114	0.69	1415	MEDIO
	Copainalá	21800	0.641	799	ALTO
	Juárez	21222	0.643	1153	MEDIO
	Pichucalco	31107	0.699	1063	ALTO
	Berriozábal	51722	0.645	1029	ALTO
	Francisco León	7430	0.538	340	ALTO
	Ocozocoautla de Espinosa	92103	0.598	824	ALTO
	Reforma	45104	0.712	1972	BAJO
	Cintalapa	84455	0.653	1162	MEDIO
	Jiquipilas	39109	0.663	913	ALTO
	Ostucán	18128	0.611	552	ALTO
	Sunuapa	2283	0.595	615	ALTO
	Tecpatán	41305	0.598	498	ALTO
Tonalá	89178	0.669	1187	MEDIO	

Anexo estadístico “D” Tabasco

ESTADO	MUNICIPIO	POBLACIÓN EN 2015	IDH	LUGAR NACIONAL	GRADO DE MARGINACIÓN
TABASCO	Comalcalco	201654	0.696	1890	BAJO
	Cunduacán	138504	0.698	1504	MEDIO
	Huimanguillo	188792	0.673	1372	MEDIO
	Jalpa de Méndez	87249	0.736	1876	BAJO
	Paraíso	94375	0.735	2215	MUY BAJO



Cuadro 5.
Medición de Pobreza 2008-2018





EN EL ANÁLISIS DE

LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR

Comité Editorial | prospectiva@uv.mx

Los nuevos horizontes de las Instituciones de Educación Superior (IES) se abren a las posibilidades de fortalecer su naturaleza humanística y crítica, otorgándole importancia al conocimiento profundo de las localidades, de las regiones; de asumirlas como algo relevante al constituirse como espacios vitales en los que se habita y se tiene pertenencia. En esta tesitura, esto significa proveer en los estudiantes los conocimientos profundos de sus territorios, problematizar las realidades cercanas; advertir el patrimonio cultural, los vínculos estrechos entre los ámbitos sociales y naturales, el reconocimiento de nuestra física y biológica identidad.

Es la atención a la complejidad de lo real, creando un proceso mediante el cual los estudiantes tengan la oportunidad de desarrollar sus talentos, advertir su creatividad, sus vocaciones, potenciar sus capacidades expresivas que contribuyan a construir sus identidades y visiones acerca de los espacios locales y regionales que habitan, de los tiempos y el mundo en que viven. Con gran importancia en experiencias educativas en y desde nuestros entornos, que posibiliten el aprecio cognitivo, emotivo y afectivo por los territorios cercanos, de su conocimiento científico con apertura a considerar los saberes de la diversidad cultural como la de los pueblos originarios, las tradiciones autóctonas, entre otros, que pueden contribuir a asumir las responsabilidades comunitarias, sociales y planetarias.

Al fortalecer la naturaleza humanística y crítica, las IES enfatizarán cada vez más un proceso educativo con una ética de cuidado, dinamizando núcleos de indagación que muevan a los estudiantes, los interesen y motiven a realizar investigación con acercamiento a ámbitos concretos. Esos ámbitos son los territorios, espacios que se abren a un constante ejercicio de problematización, interrogación, metacognición y acción ante sus diversas problemáticas. Las regiones son un ejemplo de campos de estudio en temas tan variados, lugares en donde se desenvuelve la vida cotidiana en que se valida la importancia de la vivencia de experiencias de aprendizaje tanto personal como colectiva, en un constante flujo e intercambio de información con los demás actores sociales, en la aproximación integradora de los aportes de las diversas disciplinas.

Las IES están dedicadas a generar y transmitir conocimientos con los aportes de los más diversos campos del saber ante los tiempos de incertidumbre y con el reto de incidir en la transformación de la sociedad y de la cultura, abriéndose a cultivar una mirada integradora, de promover la comprensión de la realidad como interconectada, de enfatizar el diálogo y el intercambio de información. Desde esta postura destacarán la investigación, las experiencias dialógicas, el trabajo colaborativo subrayando la importancia del bien común.



<https://pixabay.com/es/photos/los-libros-estudiantes-1281581/>

EN EL ANÁLISIS DE



EL DESAFÍO DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Carlos Lamothe Zavaleta | clamothe@uv.mx
Universidad Veracruzana, México

El desarrollo del Istmo de Tehuantepec, a través del diseño e instrumentación de una estrategia integral, del establecimiento del corredor transistmico Coatzacoalcos-Salina Cruz y del ordenamiento territorial y urbano en torno a ambas terminales marítimas, constituye uno de los retos del actual gobierno federal.

Éste ha sido planteado en un par de documentos rectores: el *Proyecto de Nación 2018-2024*, en el eje de economía y desarrollo;² y en el *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, a través de uno de los proyectos regionales: el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec que girará en torno al Corredor Multimodal Interoceánico.³

El Programa tiene por objetivo impulsar el crecimiento de la economía regional de esa franja territorial del país, donde se ubica la distancia más corta entre los océanos Atlántico y Pacífico: 304 km por ferrocarril y 314 km por carretera. Esa área incluye 79 municipios (33 de Veracruz y 46 de Oaxaca), con una superficie de casi 48 mil km² y una población de 2.4 millones de personas, algunas pertenecientes a 12 pueblos indígenas.

Por su parte, el eje del megaproyecto del Corredor Multimodal Interoceánico se propone modernizar el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, la infraestructura carretera y la red aeroportuaria, construir un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos y a lo largo del recorrido, entre ambos océanos, crear zonas libres para atraer inversiones del sector privado.⁴

Tabla 1: Principales polos de desarrollo para el bienestar
Programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec (2019-2024)

Estado	Municipio	Núm. habitantes (2015)	Superficie Km ²
Veracruz	Coatzacoalcos	319,187	311.9
	Minatitlán	157,393	2,117.6
	Cosoleacaque	129,527	276.8
	Acayucan	87,267	655.9
Oaxaca	Matías Romero	39,820	1,355.9
	Juchitán	98,043	911.6
	Tehuantepec	64,639	1,198.6
	Salina Cruz	89,211	131.9



NOTA: Los polos de desarrollo comprenden también los municipios de Sayula de Alemán (Veracruz) y El Barrio de la Soledad, Ciudad Ixtepec, El Espinal, Asunción Ixtaltepec y San Blas Atempa (Oaxaca). FUENTES: INEGI, 2010, Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

El 14 de junio de 2019 se creó el organismo público descentralizado denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), con el propósito de “instrumentar una plataforma logística que integre la prestación de servicios de administración portuaria” en Coatzacoalcos y Salina Cruz, así como “su interconexión mediante transporte ferroviario” y “cualquier otra acción que permita contribuir al desarrollo de la región del Istmo de Tehuantepec”.⁵

En la misma fecha, los gobernadores de Veracruz y Oaxaca firmaron el “Pacto Oaxaca” y entregaron el Proyecto Ejecutivo del CIIT al presidente de la república, Andrés Manuel López Obrador, y al titular del organismo, Rafael Marín Mollinedo. El 17 de septiembre se firmaron los primeros convenios de colaboración con instituciones de formación de recursos humanos, investigación y desarrollo tecnológico, a fin de generar, gestionar y difundir conocimientos que acompañen al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

El 5 de diciembre de 2019 el proyecto fue presentado por funcionarios federales en la Universidad Veracruzana, en el campus Coatzacoalcos, ante representantes de instituciones de educación superior de la región, convocados por la Vicerrectoría Coatzacoalcos-Minatitlán. En la reunión asistió el secretario de Desarrollo Institucional de la Universidad Veracruzana, Octavio Ochoa Contreras, el vicerrector, Carlos Lamothe Zavaleta, así como directores de las entidades académicas de esta casa de estudios.

Megaproyectos en el Istmo de Tehuantepec

El CIIT constituye el quinto megaproyecto impulsado, en el transcurso del siglo XXI, por las últimas cuatro administraciones federales. Todos ellos buscaron aprovechar la vocación del Istmo de Tehuantepec para la industria asociada a los hidrocarburos, su infraestructura ferroviaria, portuaria y carretera, así como su ubicación geoestratégica que le permite competir con la ruta marítima del canal de Panamá.

En el caso de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) fue en 2016 cuando se promulgó la Ley Federal para regular la planeación, el establecimiento y la operación de estas “áreas prioritarias del desarrollo nacional”, que incluían: Puerto Chiapas, Coatzacoalcos, Lázaro Cárdenas-La Unión, Progreso, Salina Cruz, Campeche y Tabasco.⁶

El decreto de declaratoria correspondiente a la ZEE de Coatzacoalcos fue publicado el 29 de septiembre de 2017, el ordenamiento estableció los beneficios e incentivos fiscales y régimen aduanero aplicables en dicha zona y delimitó el polígono territorial (12,847 ha), su zona metropolitana (Coatzacoalcos, Ixhuatlán del Sureste y Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río) y área de influencia (Minatitlán, Cosoleacaque, Oteapan, Chinameca, Jáltipan y Zaragoza).⁷ La creación de esta zona y la de Salina Cruz, configuraría el corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, considerado un punto estratégico para el comercio internacional.



Tabla 2:
Proyectos regionales de desarrollo en el Istmo de Tehuantepec (2001-2019)

Gobierno federal	Nombre / Año	Objetivo
Vicente Fox Quesada	Plan Puebla-Panamá (2001)	Incluía entre sus proyectos prioritarios los corredores del Golfo, Pacífico y Transístmico; ferrocarriles del sureste, Chiapas-Mayab y del Istmo de Tehuantepec, y obras de modernización en los puertos de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Madero.
Felipe Calderón Hinojosa	Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec (2007)	Establecer “un corredor multimodal que complementara la vía de Panamá por medio de la modernización de carreteras, ferrocarriles y puertos” del Istmo de Tehuantepec.
Enrique Peña Nieto	Plan Istmo Puerta de América (2013)	Desarrollar “un corredor logístico, industrial y turístico en la zona por medio de la conexión de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz”.
	Zonas Económicas Especiales (2016)	Impulsar “el crecimiento económico sostenible que, entre otros fines, reduzca la pobreza, permita la provisión de servicios básicos y expanda las oportunidades para vidas saludables y productivas”.
Andrés Manuel López Obrador	Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec / Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (2019)	Aprovechar la ubicación del Istmo de Tehuantepec “para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte”.

FUENTES: Torres Fragoso; Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024; Ley Federal de Zonas Económicas Especiales.

La Universidad Veracruzana y la ZEE de Coatzacoalcos

La Universidad Veracruzana participó de forma activa en el establecimiento de la ZEE de Coatzacoalcos, al representar una alternativa para detonar el desarrollo regional. Por lo anterior, trabajó con académicos para ofertar en el corto plazo nuevos programas educativos de licenciatura y posgrado, vislumbrando la formación del activo humano que demandaría ese megaproyecto.

También se mejoró la planta física y los servicios de conectividad en los *campus* de Coatzacoalcos y Minatitlán; nuestra casa de estudios estuvo representada por académicos en el Consejo Técnico de la ZEE de Coatzacoalcos; y se habilitaron espacios de ese campus para desarrollar reuniones de trabajo con los actores empresariales, políticos y sociales.

El VI Encuentro de Internacionalización, efectuado en Coatzacoalcos e inaugurado el 4 de octubre de 2018 por la rectora Sara Ladrón de Guevara, abordó el tema de la internacionalización universitaria frente al desarrollo de la ZEE de Coatzacoalcos. Desde diversas óp-



ticas, los ponentes invitados reflexionaron —a través de conferencias, paneles y conversatorios— las aristas de ese polo de desarrollo y sus implicaciones para la educación superior.

Sin embargo, el 19 de noviembre del 2019 se publicó el decreto que abrogó las diversas declaratorias de ZEE, debido a que “las mismas no han podido operar” y ante “la necesidad de reorientar el modelo de desarrollo, redimensionar y relocalizar las prioridades de la inversión pública”, a través de “proyectos regionales fundamentales” como el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.⁸

Expectativas en torno al CIIT

La población asentada en el sur de Veracruz y porciones de Oaxaca, Tabasco y Chiapas esperan los beneficios del CIIT, cuya inversión estimada es de 104 mil 220 millones de pesos, con capital nacional privado, público y del sector social.⁹ El monto, destinado a la construcción de infraestructura, permitirá la creación de oportunidades de empleo e ingreso, en beneficio de comunidades afectadas por la pobreza, violencia y migración, “actuando siempre con respeto al profundo arraigo de las culturas, costumbres y tradiciones indígenas que radican y predominan en la región”.¹⁰

En este contexto, la Universidad Veracruzana, en su carácter de institución pública, socialmente responsable, formadora durante décadas del activo humano que ha requerido el sures-te de México, cuenta con la infraestructura y la planta académica para contribuir en el diseño y establecimiento del CIIT, el cual constituye una de las prioridades del gobierno federal.

Dispone, asimismo, de programas educativos que podría ofertar para la formación de los profesionistas que demandará el mega-proyecto, por ejemplo las licenciaturas en Logística Internacional y Aduanas, en el campus Coatzacoalcos; Agronegocios Internacionales, en Acayucan; Psicología, en Minatitlán; y Derecho con enfoque de Pluralismo Jurídico, en Huazuntlán (Mecayapan), a través de la Universidad Veracruzana Intercultural.

El Istmo de Tehuantepec requiere del Estado mexicano propuestas y acciones de desarrollo para reactivar su economía, aletargada por las políticas de desincorporación y por la severa descomposición del tejido social. Sus habitantes tienen el derecho a mejores condiciones de vida y a vivir en un clima de seguridad para alcanzar niveles dignos de bienestar social.

Referencias

- 1 PROYECTO de Nación 2018-2024 [en línea], pp. 259-260. [consulta: 22 de mayo de 2020]. Disponible en: <http://morenabc.org/wp-content/uploads/2017/11/Plan-de-Nacion-de-Morena.pdf>
- 2 PLAN Nacional de Desarrollo 2019-2024. [en línea]. Diario Oficial de la Federación, México, 12 de julio de 2019 [consulta: 22 de mayo de 2020]. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019
- 3 Ref. 2.
- 4 DECRETO por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. [en línea]. Diario Oficial de la Federación, México, 14 de junio de 2019. [consulta: 22 de mayo de 2020]. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5562774&fecha=14/06/2019



- 5 LEY Federal de Zonas Económicas Especiales. [en línea]. Diario Oficial de la Federación, México, 1 de junio de 2016. [consulta: 22 de mayo de 2020]. Disponible en:
<https://www.gob.mx/zee/documentos/ley-federal-de-zonas-economicas-especiales-91142>
- 6 DECRETO de Declaratoria de la Zona Económica Especial de Coahuila de Zaragoza. [en línea]. Diario Oficial de la Federación, México, 29 de septiembre de 2017. [consulta: 22 de mayo de 2020]. Disponible en:
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5499449&fecha=29/09/2017
- 7 DECRETO por el que se abrogan los diversos de Declaratorias de las Zonas Económicas Especiales de Puerto Chiapas, de Coahuila de Zaragoza, de Lázaro Cárdenas-La Unión, de Progreso, de Salina Cruz, de Campeche y de Tabasco publicados el 29 de septiembre y 19 de diciembre, ambos de 2017, y el 18 de abril de 2018. [en línea]. Diario Oficial de la Federación, México, 19 de noviembre de 2019. [consulta: 24 de mayo de 2020]. Disponible en:
https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5579365&fecha=19/11/2019
- 8 CESOP. El proyecto del tren transístmico (Carpeta informativa núm. 119). [en línea]. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, julio 2019, p. 7. [consulta: 27 de mayo de 2020]. Disponible en:
<http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Novidades/Carpeta-informativa.-El-proyecto-del-tren-transistmico>
- 9 Ref. 8, p. 8.

Otras fuentes consultadas:

- PROGRAMA para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, El Corredor Interoceánico y su inserción en el Comercio Mundial, Seminario de Economía Urbana y Regional, UNAM, México, 11 de septiembre de 2019 [consulta: 24 de mayo de 2020]. Disponible en:
<http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Eventos-y-Presentaciones/XXIX-Seminario-de-Economia-Urbana-y-Regional-2019.-Estrategias-publicas-urbano-regionales-para-Mexico-en-la-Cuarta-TransformacionS/El-Programa-para-el-Desarrollo-del-Istmo-de-Tehuantepec-y-su-insercion-en-el-comercio-mundial>
- TORRES FRAGOSO, J., “El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo”, Espacios Públicos, Universidad Autónoma de México, Toluca, Vol. 20, Núm. 48, enero-abril, 2017, pp. 127-149.



LAS OPORTUNIDADES CON EL CORREDOR TRANSÍSTMICO

Arturo Rivera López | arrivera@uv.mx
Universidad Veracruzana, México

Hace ya más de tres décadas que se viene hablando en los distintos gobiernos sobre la posibilidad de aprovechar las condiciones geográficas que ofrece el Istmo de Tehuantepec, poco más de 200 km de distancia desde el Golfo de México hasta el Océano Pacífico, así como una máxima altitud de 250 msnm en una zona relativamente plana, aunado a esto la ubicación geográfica en Norteamérica, ventajas que permitirían el desarrollo de un proyecto de infraestructura integral que uniría los puertos de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz, y Salina Cruz, en el estado de Oaxaca. Dicho proyecto puede significar un importante detonador del desarrollo económico de toda la zona involucrada.

Ésta podría ser una de las principales obras contenidas en el Programa Nacional de Infraestructura de México, con el cual se buscaría aumentar el comercio de este país con EEUU, Asia y Europa, y ser una alternativa frente al canal de Panamá, sobre todo para hacer más eficientes los costos operativos.

En el comunicado de prensa 004 del Gobierno de México, con fecha 5 de junio de 2020 se dijo lo siguiente:

Coatzacoalcos, Veracruz.- El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y la Administración Portuaria Integral del Puerto de Coatzacoalcos informan sobre el avance de las obras de ampliación del Puerto de Coatzacoalcos - Pajaritos, que forma parte del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec.

Durante el evento encabezado por el presidente Andrés Manuel López Obrador, el director General del CIIT, Rafael Marín Mollinedo, puntualizó que el desarrollo de la región debe de contar con infraestructura de comunicaciones y transportes eficientes, como son puertos, trenes

y carreteras en estado óptimo. Así como con condiciones para el desarrollo económico y la creación de empleos.

La integración y coordinación de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, y el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, formará la plataforma logística del Istmo, la cual conectará el Océano Pacífico y el Golfo de México sumándose como una alternativa eficiente y atractiva para las rutas mundiales de comercio. Es por ello, que de manera simultánea se realizan importantes inversiones en la modernización del Puerto de Salina Cruz y la rehabilitación de la vía férrea.

El Programa Istmo, cuya columna vertebral es la plataforma logística, impulsa un nuevo modelo de desarrollo económico y social en la región, enfocado en generar condiciones de bienestar para las y los istmeños.

Con el objetivo de dinamizar la economía local se asentarán a lo largo del Istmo diez Polos de Desarrollo para el Bienestar, diseñados acorde a las vocaciones productivas de cada localidad y los cuales generarán empleos diversos y bien remunerados, mencionó Rafael Marín Mollinedo.

Durante el evento, Antonio Luna Rosales, Director General del Puerto de Coatzacoalcos, dio a conocer que de 2019 a 2021 se invertirán 854 millones de pesos en la construcción de cinco obras; 130 metros de muelle, un acceso carretero, un acceso ferroviario, un patio ferroviario y un dragado de construcción.



El presidente Andrés Manuel López Obrador mencionó que este proyecto marca el inicio de una nueva etapa para el Istmo y la región, el cual va a reactivar la economía, generar empleos y bienestar para la gente. Agregó que el propósito es crear en el Istmo una cortina de desarrollo, para que haya trabajo y los pobladores del sureste no se vean obligados a emigrar al norte y a Estados Unidos.

El evento se llevó a cabo siguiendo las recomendaciones de la Secretaría de Salud y los protocolos de higiene para atender la emergencia sanitaria por COVID-19.

El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec es el resultado de la unidad y el trabajo conjunto, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec reitera su compromiso con las y los istmeños, y agradece la participación del gobernador Cuitláhuac García Jiménez, el almirante Rafael Ojeda Durán, secretario de Marina, Norma Rocío Nahle García, secretaria de Energía, Víctor Manuel Carranza Rosaldo, presidente municipal de Coatzacoalcos, Luis Antonio Luna Rosales, director general de la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos y Herman Deutch Espino, jefe de la Unidad de Infraestructura y Transportes del Corredor Interoceánico.

Las implicaciones son muchas y muy complejas, si hablamos de las desfavorables tenemos entre otras, la inversión requerida en el desarrollo de ambos puertos de enlace para incrementar sus capacidades de operación, tanto en la infraestructura portuaria, como marítima y en servicios de apoyo, mucho mayor en Salina Cruz, Oax., donde se requiere construir un nuevo puerto; rehabilitar y ampliar a cuatro vías el Ferrocarril Transístmico, además de una autopista de ocho carriles, al menos dos parques industriales, recintos fiscalizados, gasoductos y un puerto seco. Con lo anterior quedaría completa la integración de la plataforma logística del corredor interoceánico de forma multimodal.

En este sentido, el Gobierno de México realizó el siguiente comunicado de prensa, el 003 de fecha 7 de junio de 2020:

Sayula de Alemán, Veracruz.- Se da el banderazo de inicio de las obras de rehabilitación de la vía del Ferrocarril

del Istmo de Tehuantepec, tramo Medias Aguas, Veracruz, Salina Cruz, Oaxaca, encabezado por el presidente Andrés Manuel López Obrador.

El director general del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), Rafael Marín Mollinedo y el director general Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V. explicaron los detalles sobre la rehabilitación de la vía férrea que conectará los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, integrando así la plataforma logística que será clave para el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, y que beneficiará toda la zona sureste del país, activando la economía y generando bienestar social.

“Dentro del Plan Nacional de Desarrollo de la presente administración y con la gran visión de nuestro presidente Andrés Manuel López Obrador, se estableció como un proyecto prioritario el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Fue así que en 2019 se elaboró el proyecto ejecutivo para la rehabilitación de esta vía férrea. Mediante el cual se prevé incrementar la velocidad del ferrocarril de 20 a 70 kilómetros por hora, el tren de pasajeros podrá alcanzar velocidades de 100 km/hr. Estas obras aumentarán la seguridad, la eficiencia operativa y reducirán los tiempos de recorrido, con lo que se generará la capacidad para incrementar el volumen de toneladas netas transportadas anualmente”, mencionó Marín Mollinedo.

A lo largo de la vía férrea, se establecerán 10 Polos de Desarrollo para el Bienestar acorde a las vocaciones productivas locales, donde se atraerá la inversión privada por medio de estímulos fiscales y no fiscales, para generar empleos diversos y bien remunerados. Así, se creará una cortina de desarrollo donde existan oportunidades para todas y todos.

El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec busca generar condiciones de bienestar para las y los istmeños, impulsando un modelo de desarrollo justo, equilibrado y endógeno; desde las fortalezas y habilidades de la región y sus habitantes.

“Estamos aquí para constatar el inicio de esta obra de rehabilitación del tren del Istmo de Tehuantepec. Como



aquí se ha dicho es un proyecto histórico.”, mencionó el presidente Andrés Manuel López Obrador. A su vez, el presidente explicó que ahora hay más transporte de mercancías por el Océano Pacífico, por lo cual confía en que el proyecto va a tener éxito.

“Lo que queremos aquí en el Istmo y en el sureste, es establecer cortinas de desarrollo, para que la gente no tenga que migrar al norte a conseguir trabajo. Que el que quiera irse a otro lado a buscar otras oportunidades lo haga por gusto y no por necesidad. Ese es el sueño que queremos convertir en realidad: que haya trabajo en el Istmo. Lo más importante de todo, es transformar a México”, concluyó.

Rafael Marín Mollinedo destacó que para la rehabilitación de las vías del ferrocarril del Istmo y la ampliación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, se harán inversiones que superan los 20 mil millones de pesos en el periodo 2019-2022, mencionó que en este año se generarán más de 7 300 empleos por estas obras.

El gobernador de Veracruz, Cuitláhuac García Jiménez, mencionó que “no se trata de un solo proyecto, sino que hay una visión integral.” y resaltó la importancia de avanzar en la reactivación económica como un acto de justicia para los pueblos.

Por su parte, el gobernador de Oaxaca, Alejandro Murat Hinojosa, resaltó que “México se construye desde sus pueblos y sus comunidades, y la patria se reconstruye desde el sureste”, e hizo un llamado a la concordia, el diálogo, el trabajo conjunto y la solidaridad.

Durante el evento, José Sánchez Pérez, director general de la empresa pública denominada Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, expuso los detalles de las obras de la vía férrea, las cuales está previsto terminar en abril del 2021. Con un monto total de inversión de 3,113 mdp., se ejecutan cinco contratos de obra y uno de supervisión para la rehabilitación de 185 km de vía.

Marín Mollinedo agradeció al presidente Andrés Manuel López Obrador, su presencia en la histórica estación fe-

roviaria de Medias Aguas, construida al inicio de la Revolución Mexicana en 1910, y el apoyo recibido cotidianamente de parte de las dependencias del gobierno federal, de los gobiernos de los estados de Veracruz y Oaxaca, así como de los 79 municipios que conforman el Istmo de Tehuantepec, para hacer realidad este proyecto prioritario del Gobierno de México.

Acompañaron al presidente el gobernador de Veracruz, Cuitláhuac García Jiménez; el gobernador de Oaxaca, Alejandro Murat Hinojosa; el director general del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, Rafael Marín Mollinedo; el director general del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, José Sánchez Pérez; el jefe de la unidad de infraestructura y transportes del Corredor Interoceánico, Herman Deutsch Espino; y el presidente municipal de Sayula de Alemán, Freddy Ayala González.

Dado que hay una gran diversidad demográfica, con centros de población zapoteca, huave o mareños y zoque, el proyecto debe considerar el impacto socio-económico que puede provocar, y pensar en proyectos integradores para incluir a las poblaciones locales, para aprovechar su potencial productivo, capacitándolos para incrementar sus conocimientos y habilidades que les permitan su inserción en la cadena de valor, sin alterar significativamente sus propias culturas y formas de organización.

Esto, además de no afectar el movimiento de fauna, crucial para la conservación de la biodiversidad, que es otro de los principales activos naturales de México.

Realizar el proyecto tomará varios años y debe involucrar la participación de expertos en diferentes materias, desde la geología, la meteorología, la antropología y la biodiversidad hasta la logística, tecnología y sistemas de comunicación de última generación. Se sabe ya del interés de diversos inversionistas nacionales e internacionales.

Esta situación representa muchas oportunidades, no sólo para las empresas nacionales y extranjeras, también para los egresados de los distintos planes de estudio de las universidades y tecnológicos nacionales, de manera particular para instituciones como el Instituto Politécnico Nacional, la UNAM y por supuesto



la Universidad Veracruzana, dado que el corredor tendrá en uno de sus extremos al puerto de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz. Sin embargo, es de vital importancia que las autoridades de la UV incluyan en las prioridades de su agenda, realizar acuerdos o convenios de participación para abrir las oportunidades a los egresados y estudiantes que egresarán en los próximos ciclos, especialmente del plan de estudios de Logística Internacional y Aduanas, cuyo perfil es el idóneo para insertarse en el proyecto.

A manera de referencia, tenemos la iniciativa que presenta el IPN para participar en el proyecto, como se menciona en el comunicado de prensa 003 del Gobierno de México, con fecha 20 de febrero de 2020:

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y el Instituto Politécnico Nacional (IPN) firmaron un Convenio de Colaboración el cual establece las bases que permitirán materializar esfuerzos conjuntos para impulsar el desarrollo y bienestar de la región sur-sureste de México.

Esta alianza estratégica contribuirá a los numerosos esfuerzos que realiza el Gobierno de México para impulsar el equilibrio de crecimiento económico dentro de nuestro país, priorizando las regiones que han permanecido al margen de las políticas públicas y por ello, del desarrollo y bienestar común.

El Instituto Politécnico Nacional, con su importante y amplia comunidad de profesionistas especializados en ciencia y tecnología, cuenta con la capacidad y experiencia para coadyuvar en la planeación y ejecución que llevarán al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec a buen puerto. A través del modelo de educación 4.0 se asegura de contar con mayores competencias para abordar este programa integral de desarrollo regional.

Por otro lado, el Programa para el Desarrollo del Istmo generará en la región una importante demanda de conocimiento, innovación y tecnología que el Instituto Politécnico Nacional ofrece, con un enfoque sustentable y de respeto a las culturas. Esta alianza busca acercar la educación de más alto nivel, la ciencia y la tecnología a la región.

El Convenio de Colaboración firmado entre ambas instituciones permite la creación de un espacio de confluencia para la investigación y aplicación de conocimientos e innovaciones que impulsaran políticas públicas que lleven bienestar a la población istmeña.

El Corredor Interoceánico reitera su postura de que la colaboración es la base para lograr mejores resultados.



Referencias

- MÁYNEZ GIL, G. El Corredor Transístmico: oportunidad para un nuevo desarrollo. *Comercio Exterior*. [en línea]. Disponible en: <https://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=641&t=el-corredor-transistmico-oportunidad-para-un-nuevo-tipo-de-desarrollo>
- PÉREZ SOUZA, V. México apuesta por el desarrollo de un corredor transístmico. *Legiscomex*. [en línea]. Disponible en: <https://www.legiscomex.com/Documentos/mexico-corredor-transistmico-virginia-perez-actualizacion>
- AMLO: “Corredor transístmico va a contener la migración”. *La Política Online*. [en línea]. 5 de junio 2020. Disponible en: <https://www.lapoliticaonline.com.mx/nota/130514-amlo-corredor-transistmico-va-a-contener-la-migracion/>
- MUNGUÍA, A. y VENTURA, P. Corredor Transístmico elevará 11 veces el transporte de carga en la región. *El Financiero*. [en línea]. 30 de julio de 2019. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/corredor-transistmico-eleva-11-veces-el-transporte-de-carga-en-la-region>
- LARA, C. y RAMOS, J. L. Singapur quiere invertir en el Corredor Transístmico. *El Sol de México*. [en línea]. México, 30 de noviembre de 2019. Disponible en: <https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/singapur-quiere-invertir-en-el-corredor-transistmico-4477588.html>
- BNAMÉRICAS. Entrevista. Corredor ferroviario del Istmo de Tehuantepec: mucho más que un enlace interoceánico en México. *Bnaméricas*. [en línea]. 6 de marzo de 2020. Disponible en: <https://www.bnamericas.com/es/entrevistas/corredor-ferroviario-del-istmo-de-tehuantepec-mucho-mas-que-un-enlace-interoceanico-en-mexico>
- CORREDOR Interoceánico-Istmo de Tehuantepec. Presentación del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec [en línea]. Gobierno de México, 23 de diciembre de 2018. Disponible en: <https://www.gob.mx/ciit>

Notas

- 1 Coordinador de Experiencia Recepcional. Facultad de Administración de la Universidad Veracruzana (Región Veracruz).

TENDENCIAS Y ESCENARIOS



UNA NUEVA CULTURA DE PROYECTOS EN EL TRÁNSITO HACIA UNA SOCIEDAD HUMANA SUSTENTABLE

Comité Editorial | prospectiva@uv.mx

Los proyectos modernizadores generalmente se suscriben a una racionalidad del mercado, a la eficiencia económica que ha venido favoreciendo primordialmente a los intereses corporativos con poca atención al bien común y al equilibrio de la biosfera. Actualmente las evidencias dan cuenta que ese tipo de proyectos han afectado la ruptura de importantes ciclos cognitivos vitales para el sistema complejo de interrelaciones entre los humanos y las demás especies. Estos son aspectos que podrían ser analizados en los diálogos que se susciten al interior de cada una de las Instituciones de Educación Superior (IES). Una de las tendencias alude a impulsar una nueva cultura de proyectos en el tránsito hacia una sociedad humana sustentable. Exige ampliar la lente y advertir de manera anticipada que si bien se podrían darse situaciones favorables, también se precisa de someter a examen crítico sus consecuencias, de notar sus riesgos.

En el abordaje de proyectos es fundamental reconocer los aportes interdisciplinarios y transdisciplinarios, enfoques innovadores que promueven una perspectiva integral. La pretensión es adoptar estrategias responsables, con valoraciones más cuidadosas sobre los territorios que se habitan, entender la dinámica de la acción consciente de evitar alterar los ecosistemas. Admitir que las acciones humanas requieren analizarse considerando sus repercusiones a corto, mediano y largo plazo. Es un replanteamiento de la racionalidad, a no ignorar los profundos daños que produce la puesta en marcha de proyectos modernizadores a los ecosistemas y a las comunidades humanas en su afán de continuar impulsando una economía que ya no puede ser depredadora de las relaciones simbióticas entre las especies. Desde esta perspectiva se opta por el compromiso de la especie humana de advertir las consecuencias ambientales de manera previa, de cuidar el equilibrio de la biosfera, de priorizar la conservación del recurso hídrico, de preservar la flora y fauna, de atender las profundas desigualdades sociales existentes. Esto es, el cuidado de la vida existente.

Los cambios culturales son evidentes a la luz de los acontecimientos que se están viviendo en el mundo, lo cual denota la necesidad de afianzar la relación dialógica entre las IES y las regiones. Desde la responsabilidad social de las primeras, se gestan oportunidades para el estudio e involucramiento de las problemáticas que viven las segundas, considerando entre ambas el intercambio de experiencias y capacidades. Las IES como generadoras de conocimientos en el presente y en los próximos años estarán dando paso a promover una comprensión sistémica de la realidad humana que

posibilite prestar mayor atención a los territorios locales/regionales; reconociendo que la condición humana terrestre demanda la comprensión de los procesos naturales y sociales como implicados, interdependientes.

Para las IES resultará trascendental considerar la apertura a la participación activa de los grupos sociales, de las comunidades indígenas que habitan las regiones, con el aporte de sus saberes, conocimientos, cosmovisiones, lengua, cultura. Conocedoras y defensoras de sus territorios, por lo cual la relación dialógica resulta necesaria para escucharlos, conocer sus preguntas, inquietudes, posibles respuestas. Justamente porque las IES se benefician de los conocimientos populares, ancestrales; a su vez las regiones se benefician de los conocimientos científicos, de los aportes interdisciplinarios y transdisciplinarios.

Las regiones con su superficie terrestre, su conformación y construcción histórico-política en el tránsito hacia una sociedad humana cuidadosa de sus entornos. Existen ejemplos que ya se están impulsando: pueblos en transición, futuros locales, buen vivir, comunidad. Las IES generadoras de procesos participativos en la resolución de los problemas locales y/o regionales, que toman en cuenta a las co-



munidades como ámbitos reactivadores, dinamizadores que movilizan la participación efectiva en la toma de decisiones colaborativas; en la emergencia de detener las afectaciones a los sistemas ambientales y sociales. Se involucrarán cada vez más en conocer y asumirse como partícipes de construir conocimiento conjunto en el diálogo e intercambio de saberes con quienes habitan las regiones.

En adelante se vislumbra con mayor fuerza la construcción de canales de comunicación, el establecimiento de redes de colaboración entre las IES y las regiones para el mejoramiento de las condiciones de vida; su inclusión, justicia social, equidad, democracia, sustentabilidad, favorecer una

economía social y solidaria que ya forma parte de algunas iniciativas emergentes. Observadoras y estudiosas de las problemáticas socio-ambientales, abiertas a considerar la participación de los actores sociales capaces de proyectar la producción de conocimientos como actividades colaborativas. Tienen presente su pertinencia a los territorios locales y regionales, su cuidado, y para ello se ocupan en conocerlos con sustento, comprender la complejidad de la realidad, admitiendo que se fortalecen también con lo que les aportan las regiones.

Las IES estarán dando apertura a una perspectiva integral con tendencia a articular las investigaciones y estudios que se realizan en las localidades y regiones, la participación de los actores sociales, el establecimiento de estrategias y alianzas para la protección de la riqueza natural; la atención al rezago social y la marginación, el patrimonio cultural nativo, la valoración de las economías alternativas. Motivadas en poner en marcha redes de reciprocidad, trabajo conjunto, propiciar el bienestar regional, la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones, el apoyo a las comunidades rurales e indígenas. Los años venideros se decantarán por compartir y fortalecer un amplio repertorio de conocimientos científicos, saberes populares e indígenas.



Fuente: <https://pixabay.com/es/photos/cascada-rocas-%C3%A1rboles-forestales-802003/>

TENDENCIAS Y ESCENARIOS



POSIBILIDADES DE EMPLEO Y DESARROLLO EN EL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Tomás Pérez Alvarado¹ | tomaspa@unam.mx
Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Resumen

El presente trabajo plantea algunas reflexiones sobre las posibilidades de empleo que generará el proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, a partir de la experiencia nacional; alerta sobre la actual inexistencia del capital humano necesario en la región para los posibles empleos que se generen; y por último propone algunas estrategias para desarrollar el capital humano que requerirán las nuevas circunstancias.

Escenario actual

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec representa uno de los más importantes proyectos del actual gobierno. Pretende modificar la situación de rezago de una parte del sur del país: atraer inversión y generar empleo y mejoramiento en las condiciones de vida. Pero, ¿es suficiente que haya una gran inversión para generar empleo para la gente de la zona, y que a su vez ello pueda repercutir en beneficio de su calidad de vida? Aún antes: ¿Los puestos de trabajo que generará el proyecto serán ocupados por habitantes de la zona?

Miremos qué está pasando en el resto del país.

Nunca en la historia de México su población había tenido un nivel de escolaridad tan alto. Los años cursados en la escuela han aumentado de forma constante en los últimos lustros: En 2001, el promedio de años de escolaridad de la población ocupada del país era de 8.6; para 2019 esta cifra se ubicó en 9.5 años.² Sin embargo, el éxito del promedio del país oculta enormes diferencias regionales: mientras que en la Ciudad de México la cifra de escolaridad alcanza 11.1 años, en Veracruz se sitúa en 8.2 y en Oaxaca apenas llega al 7.5.³ Es decir, el nivel escolar promedio en Oaxaca hoy presenta un rezago de más de 20 años respecto al resto del país. Y a las diferencias regionales, por supuesto, se agregan las diferencias derivadas de las precariedades económicas, pues el 31% de quienes se en-

cuentran en el decil más bajo de ingresos sufren rezago educativo, mientras que esa cifra en el decil más alto sólo es del 3.6%.⁴

Incluso tener una carrera profesional no garantiza un buen empleo.

En México se vive actualmente una situación que pudiera parecer paradójica. Por un lado millones de jóvenes no encuentran empleo formal, por el otro, los mecanismos de reclutamiento registran una gran escasez de mano de obra. Tenemos la mayor cantidad de profesionistas de la historia pero, en contraste, más de 52% de los empleadores empresas manifiestan tener problemas con el reclutamiento del capital humano con las características adecuadas.⁵ Los principales obstáculos identificados tienen que ver con el perfil de los candidatos: no tienen experiencia ni las habilidades técnicas requeridas. El problema parece remitir a una desvinculación del sistema educativo con el sector productivo. En promedio, el 40% de los profesionistas no trabajan en ocupaciones acordes con sus estudios.⁶

Esto debe servir para reflexionar, si ante la apertura de polos generadores de empleos



con el proyecto de Corredor Interoceánico, no se repetirá esta historia que ocurre a nivel nacional, ¿cómo se puede acortar la brecha entre necesidades de los empleadores y capital humano de la población?

Debe tomarse en cuenta, además, que en los siguientes años la población mexicana en edad de trabajar (14 a 64 años) estará en su nivel más alto, lo cual representa una oportunidad sin precedentes para generar ingreso, ahorro e inversión, que aproveche el denominado “bono demográfico”. México hoy cuenta con la población más preparada y en edad productiva de su historia, pero de no existir políticas públicas que permitan una mayor empleabilidad de los jóvenes, esa oportunidad histórica se traducirá en un enorme problema para el futuro inmediato. Sin embargo, el panorama hoy no pinta bien: la tasa de informalidad a nivel nacional alcanza el 56.2%; es decir, más de la mitad de los trabajadores en México lo hacen desde la informalidad: No tiene seguridad social ni ahorra formalmente para su retiro. Pero esa cifra que ya es de por sí alarmante, en el estado de Veracruz llega al 67.8% y en Oaxaca al 80.5%.⁷ No es una cuestión de voluntad. La mayor parte de los mexicanos de esa región no tiene alternativas institucionales para un empleo formal.

¿Puede el proyecto del Corredor Interoceánico revertir esta inercia?

El proyecto

El proyecto Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec pretende, a través de la administración y coordinación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, la interconexión ferroviaria del Istmo de Tehuantepec y la conectividad carretera de la región.

Se pretende aprovechar las ventajas estratégicas que ofrece la geografía de la zona. El Istmo de Tehuantepec es la región más estrecha del país, pues sólo hay 215 km entre el océano Pacífico y el Golfo de México. A lo largo de esa ruta, se pretenden establecer parques industriales que potencien el desarrollo de actividades agrícolas, ganaderas, pesqueras y forestales. Con el proyecto se busca incrementar la exportación e importación de mercancías a Estados Unidos, Canadá, Asia, Latinoamérica y Europa. La población de la región se estima en 2.4 millones de habitantes, de los cuales 14% son indígenas. El PIB per cápita regional es de 86 mil pesos, 38% por debajo que la media nacional. Con el impulso al desarrollo regional se busca construir “cortinas de desarrollo”, con la generación de empleos y bienestar social, para disminuir el flujo migratorio al norte del país.⁸

La región objetivo se compone de 79 municipios: 46 de Oaxaca y 33 de Veracruz. El área de influencia comprende varios municipios que se proyectan como posibles polos de desarrollo. En el estado de Veracruz: Coatzacoalcos, Minatitlán, Acayucan y Sayula de Alemán. En el estado de Oaxaca: Matías Romero, Ciudad Ixtepec, Tehuantepec, Juchitán de Zaragoza y Salina Cruz.

Los componentes centrales del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se dividen en tres ejes. A) Infraestructura: Rehabilitación de las vías del ferrocarril; ampliación y modernización de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz; conservación y mantenimiento de la carretera transístmica y construcción de caminos rurales. B) Desarrollo económico: Atracción de inversión privada; desarrollo de proveedores regionales; impulso de polos de desarrollo en municipios de la región; incentivos fiscales, apoyo a empresas a través de la Banca de Desarrollo y simplificación de trámites; desarrollo del capital humano, investigación y desarrollo tecnológico; C) Bienestar social: Programas sociales; inclusión de comunidades indígenas; mejoramiento servicios, educación, salud y seguridad pública.⁹

Capital humano en el Istmo de Tehuantepec

Hay una realidad divergente en el país entre capacitación y empleabilidad. Esta divergencia puede repetirse en el proyecto que nos ocupa. Para los habitantes de la región se espera empleo formal, bien remunerado, estable. Sin embargo, la negativa experiencia nacional puede replicarse: no habrá empleo para los habitantes de la región si ellos no tienen las habilidades específicas que requieran los empleos que se generarán en la zona.



¿Está preparada la región en el tema de capital humano? ¿Tiene los suficientes centros de capacitación y adiestramiento, de acuerdo a las vocaciones productivas que se desarrollarán? ¿Los estudiantes que hoy están en las aulas, están adquiriendo las competencias que requerirán los empleos que se van a crear?

Existen ya algunos estudios sobre el tema. El Centro de Investigación de Ciencias de Información Geoespacial (CentroGeo) de Conacyt ha desarrollado algunos trabajos monográficos que pueden apoyar a entender el contexto.¹⁰ Esos estudios nos muestran que la cantidad de egresados de educación superior ha aumentado en los últimos años. Eso parecería ser una buena noticia. Sin embargo, hay que tomarla con cautela, pues los perfiles de egreso de las principales carreras no se encuentran relacionadas con aquellas que serán necesarias en el proyecto del Corredor Interoceánico. La mayor parte de carreras y de egresados están relacionadas con temas de educación, administración y negocios y ciencias sociales.¹¹

La actual oferta educativa de la región tiene su explicación histórica, relacionada con las expectativas reales de trabajo en la región, así como con la mayor facilidad que representa equipar un plantel para una carrera relacionada con las ciencias sociales en comparación con aquellas de ingeniería, por ejemplo. Sin embargo, si se desea que las mejores plazas de empleo generadas por el proyecto se queden para los habitantes de la zona, debe adecuarse ya la oferta educativa. No vayamos lejos: actualmente los programas educativos de ni-

vel superior enfocados al sector agroindustrial y a las carreras relacionadas con las cadenas de proveeduría, representan sólo el 1% de toda la oferta educativa.¹² Es decir, no existe hoy en la región el capital humano suficiente para el tipo de empleos que se esperan generar. El empleador llenará la vacante, aunque el candidato sea originario de otra región, incluso de otro país.

Es cierto que se han anunciado algunas iniciativas para generar y vincular sinergia entre la academia, la investigación y las vocaciones productivas. De manera particular destaca aquella en la que coincidirían instituciones como el Tecnológico de Monterrey, el Tecnológico Nacional de México, el Instituto Politécnico Nacional y la Fundación Carlos Slim, entre otros.¹³ Sin embargo, aún no se tiene una estrategia integral para toda la zona. Esa gestión, por su naturaleza, debería ser coordinada desde las instituciones del gobierno federal.

Por otra parte, los estudios hasta ahora realizados sobre el capital humano en la zona, se enfocan a la educación superior, pero dejan de lado aquellos perfiles que, por su propia naturaleza, serán los mayormente requeridos, aquellos relacionados con niveles técnicos y de oficios, que en la pirámide de empleabilidad, ocupan mayor cantidad de puestos que los egresados de educación superior o posgrado.

Asimismo, hay otro elemento, muy importante, que parece perderse de vista, tanto por los análisis académicos como por las estrategias de gobierno, y es la interrelación que debería existir con otro de los programas estelares del gobierno federal: Jóvenes Construyendo el Futuro. No es un asunto menor. Creado para dar alternativas de capacitación y empleabilidad a miles de jóvenes, Veracruz y Oaxaca, juntos, concentran más del 16% de los jóvenes del país de ese programa. Son más de 108 mil mujeres y hombres^{14,15} que anhelan encontrar un empleo permanente, formal. De esa cantidad, de acuerdo con su perfil, podría pensarse que cientos podrían integrarse al nuevo proyecto, si desde ahora, con rutas estratégicas de capacitación, se les orienta sobre las posibilidades que ofrece el proyecto.

Estrategias para incrementar la empleabilidad

Podemos aprender de las experiencias de otras regiones de México en donde se han tenido exitosas prácticas de capacitación y empleabilidad y adaptarlas al contexto del desarrollo del Corredor Interoceánico.

En principio, debe tomarse en cuenta a la población que hoy se encuentra entre los 14 y los 19 años. Jóvenes que hoy cursan el nivel secundaria y que deben ser orientados sobre las carreras que tendrán mayor posibilidad de conseguir empleo, de acuerdo a las perspectivas de la región, en el futuro inmediato. Y los jóvenes que actualmente cursan el bachillerato, tanto para la posible orientación de carrera, o, en su caso, para generar las



competencias laborales requeridas, ya sea a través de sus propios cursos escolarizados (en caso de pertenecer a una modalidad de bachillerato tecnológico) o a través de una capacitación específicamente orientada a los tipos de empleos generados por el nuevo polo de desarrollo. Asimismo, no debe descuidarse el enorme potencial que representan los Centros de Formación y Capacitación para el Trabajo, pues pueden ofrecer cursos de capacitación y especialización en modalidades presenciales, semipresenciales y en línea. Por su parte, las Instituciones de Educación Superior deben utilizar a sus instancias de vinculación para establecer permanente comunicación con empleadores e instancias de gobierno que puedan explicar el perfil de los puestos que se generarán en el futuro inmediato, y las instituciones académicas puedan actuar con oportunidad.

Adicionalmente, deben contemplarse posibles programas de capacitación en el corto plazo para los trabajadores locales en activo. Lo mismo ocurre con los jóvenes que hoy se capacitan en el programa Jóvenes Construyendo el Futuro en esa zona, pueden identificarse a algunos perfiles que vayan de acuerdo con los empleos solicitados e invitarlos a alguna capacitación específica. También deben tenerse presente las entidades de certificación y evaluación (avaladas por CONOCER), que sirvan como articuladores de las certificaciones de las competencias requeridas y de los mecanismos para obtenerlas.

En resumen, en todos los niveles académicos y de capacitación se sugiere atender tres ejes:

Pertinencia y adecuación curricular. Se sugiere hacer esfuerzo por alinear la pertinencia curricular de la oferta educativa vigente con las vocaciones productivas generadas por el proyecto de Corredor Interoceánico. Actualizar la oferta de programas de formación y capacitación de acuerdo con las competencias solicitadas. En la medida de lo posible, someter a validación técnica externa la actualización de los contenidos de los programas de estudio para confirmar la pertinencia de sus contenidos. Gestionar esquemas de certificación de competencias a bajo costo. Desarrollar modalidades de formación y capacitación a distancia. Realizar equipamiento adecuado de planteles educativos. No debe perderse de vista que en el mediano plazo, muchos empleos cambiarán por el uso de tecnologías, que demandarán nuevas habilidades.

Vinculación escuela-empresa. Para responder a las demandas de capital humano calificado que los empleadores requieran, con fluidos sistemas de información para que las instituciones educativas puedan organizar con oportunidad las acciones necesarias en materia de adecuación curricular. Las empresas y las instituciones de gobierno deben formar parte de los comités de vinculación de las instituciones educativas.

Orientación e inserción laboral. Generar mecanismos de información, institucionales, sistematizados y de fácil acceso que permitan a la población en general y a las empresas tener acceso a la información necesaria para dar a conocer vacantes y perfiles, así

como ofertas de capacitación y certificación alineadas a los requerimientos de los empleadores.

Parece que ya a nadie sorprende leer que existen varios Méxicos y que el sur camina más lento que el norte. A veces pareciera que tampoco sorprenden las noticias que muestran a un nuevo gobierno anunciando proyectos de atención a las regiones más rezagadas. Esta es una oportunidad para cambiar esa historia.



Fuente: <https://pixabay.com/es/photos/paisaje-la-selva-lane-4350845/>



Referencias

- NV.CEPAL-OIT. Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe. El futuro del trabajo en América Latina y el Caribe: antiguas y nuevas formas de empleo y los desafíos para la regulación laboral. Boletín CEPAL-OIT. [en línea]. Comisión Económica para América Latina, 15 de mayo de 2019. Disponible en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/44604-coyuntura-laboral-america-latina-caribe-futuro-trabajo-america-latina-caribe>
- FAZIO, M. V., FERNÁNDEZ-COTO, R. y RIPONI, L. Aprendices para el siglo XXI: ¿Un modelo para América Latina y el Caribe? Banco Interamericano de Desarrollo, 2016.
- ESTATUTO orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, Diario Oficial de la Federación, Gobierno de México, 2 de marzo de 2020. Disponible en: <https://www.gob.mx/ciit/documentos/estatuto-organico-del-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec>
- OECD. Higher Education in Mexico: Labour Market Relevance and Outcomes, Higher Education, OECD Publishing, Paris, 2019. Disponible en: <https://doi.org/10.1787/9789264309432-en>
- CONACYT-CENTROGEO-CIAD-CIATEJ. Plataforma Geoweb del Istmo de Tehuantepec. Una caracterización territorial. Disponible en: <http://istmo.centrogeo.org.mx>
- AGENDA 2030. Estrategia nacional para la implementación de la agenda 2030 en México. [en línea]. Gobierno de México, 2 de diciembre de 2019. Disponible en: <https://www.gob.mx/agenda2030/documentos/estrategia-nacional-de-la-implementacion-de-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible-en-mexico>

Notas

- 1 Tomás Pérez Alvarado es politólogo. Profesor Titular Definitivo en la Universidad Nacional Autónoma de México. Fue Director General Adjunto de Políticas Públicas en la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales. Correo: tomaspa@unam.mx
- 2 INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Información Laboral. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, abril de 2020.
- 3 INEE. Panorama Educativo de México. Indicadores del Sistema Educativo Nacional 2018. Educación básica y media superior. México: Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación, 2009.
- 4 CONEVAL. Estudio diagnóstico del derecho a la educación 2018. México: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social/ Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación, 2018.
- 5 MANPOWER GROUP. Encuesta de escasez de talento 2020. [en línea]. Disponible en:



- https://www.manpowergroup.com.mx/wps/wcm/connect/manpowergroup/Ide44e05-bac6-4c27-b8b4-ef5d1ef3ba9d/2019_Infografla_escasez_talento_MX.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=Ide44e05-bac6-4c27-b8b4-ef5d1ef3ba9d
- 6 OCDE. Panorama de la Educación 2017. Nota país. México. [en línea]. OCDE, 2017. Disponible en: <https://www.oecd.org/education/skills-beyond-school/EAG2017CN-Mexico-Spanish.pdf>
 - 7 INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. [en línea]. 13 de febrero de 2020. [consulta: 27 de abril de 2020]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/saladeprensa/noticia.html?id=5547>
 - 8 Presidencia de la República. Presidente López Obrador presenta Plan de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec: “Tenemos la voluntad política para transformar la región”. [en línea]. Gobierno de México, 23 de diciembre de 2018. [consultado el 25 de abril de 2020]. Disponible en: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/presidente-lopez-obrador-presenta-plan-de-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-tenemos-la-voluntad-politica-para-transformar-la-region>
 - 9 SECRETARÍA de Comunicaciones y Transportes. Plan de desarrollo del Istmo de Tehuantepec contará con recursos todo el sexenio. [en línea]. Gobierno de México, 6 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.gob.mx/sct/prensa/plan-de-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-contara-con-recursos-todo-el-sexenio>
 - 10 CONACYT. Centro de Investigación en Ciencias de Información Geoespacial. [en línea]. Gobierno de México. Disponible en: <https://www.centrogeo.org.mx>
 - 11 MARTÍNEZ, E. Capacidades de educación superior y de personal altamente calificado en la región del Istmo de Tehuantepec. [en línea]. Plataforma Geoweb del Istmo de Tehuantepec, CONACYT-CENTROGEO-CIAD-CIATEJ. 1 de enero de 2019. Disponible en: <http://istmo.centrogeo.org.mx/post/capacidades-de-educacion-superior-y-de-personal-al>
 - 12 Ref. 10.
 - 13 GARCÍA, A. Participará IPN en modernización del Corredor Interoceánico del sureste. Centro Urbano. [en línea]. 11 de marzo de 2000. Disponible en: <https://centrourbano.com/2020/03/11/participara-ipn-en-modernizacion-del-corredor-interoceanico-del-sureste/>
 - 14 De acuerdo con las cifras del portal <https://jovenesconstruyendoelfuturo.stps.gob.mx/datos/> [consultado el 28 de abril de 2020], en el que reportan un total de 674 496 jóvenes en el programa en el país, 72 127 para Veracruz y 108 316 para Oaxaca.
 - 15 De acuerdo con las cifras del portal <https://jovenesconstruyendoelfuturo.stps.gob.mx/datos/> (Consultado el 28 de abril de 2020), en el que reportan un total de 674,496 jóvenes en el programa en el país, 72,127 para Veracruz y 108,316 para Oaxaca.

TENDENCIAS Y ESCENARIOS



Entrevista a

Lic. Ricardo Mancisidor Landa

REGIÓN SUR-SURESTE SERÁ CLAVE DEL DESARROLLO DE MÉXICO EN LA PRÓXIMA DÉCADA

- “El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec traerá bienestar y progreso a esta zona del país”: Ricardo Mancisidor
- El funcionario de la Sedecop destacó el papel de las IES en este proyecto, con oportunidades para varias áreas del conocimiento



Claudia Peralta Vázquez | contacto@uv.mx
Universidad Veracruzana, México

14/07/2020, Xalapa, Ver.- Ricardo Mancisidor Landa, subsecretario de Promoción y Apoyo a la Industria de la Secretaría de Desarrollo Económico y Portuario del Estado de Veracruz (Sedecop), vislumbró que en los próximos 10 años la región sur-sureste será punto del desarrollo de México, dado el impacto que generará el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT).

En entrevista, el funcionario destacó el papel de las instituciones de educación superior (IES) en este proyecto de orden federal, que además de beneficios y bienestar para la población de esta zona traerá oportunidades para egresados de varias universidades, incluida la Universidad Veracruzana (UV).

Lo anterior, en diversos ámbitos industriales como: tecnología, comunicaciones, desarrollo agrícola, alimentos, servicios, transporte, administración turística, hotelera, ingenierías mecánicas y petroleras, entre otras.

¿En qué consiste el proyecto del CIIT?

Desde la época de la colonia se ha intentado conectar al Pacífico con el Golfo de México por razones obvias, principalmente de desarrollo y de comercio. El istmo de Tehuantepec es la parte más angosta de la República Mexicana y antes de que existiera el Canal de Panamá se intentó –por la importancia de México– que esa zona también lo fuera.

Con Porfirio Díaz se logró desarrollar el istmo de Tehuantepec a través del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), lo cual generó mucho comercio y actividad en la zona.

Poco a poco, la modernidad se ubicó en el centro y norte del país, y se fue abandonando y empeorando la infraestructura. Esto produjo que se frenara la economía y desarrollo de la po-



blación del istmo y de toda la región sur-sureste. A partir de ese abandono dejó de llegar el progreso y la modernidad a la zona.

En este sentido, el presidente Andrés Manuel López Obrador determinó hacer válidos proyectos importantes para el país, y varios de ellos son en el sureste.

Creo que el más importante es el del istmo de Tehuantepec y, obviamente, la razón por la cual pretende desarrollarlo es para atraer infraestructura de tipo carretero, comunicación, aeroportuaria, marítima, industrias por medio de parques industriales que atraigan inversión y, a su vez, que esa inversión sea productiva y otorgue empleos bien remunerados a la gente, y les permita realizar otras cualidades, vocaciones y virtudes.

Asimismo, se busca que la población tenga mayores beneficios en materia de vivienda, servicios humanos y suburbanos, así como acceso a mejores servicios de salud.

Este proyecto obedece al interés de darle un impulso al crecimiento de la economía con respecto a la historia, cultura y tradiciones del istmo de Tehuantepec, ubicado entre los estados de Oaxaca y Veracruz, y generar condiciones para que haya una economía incluyente, bienestar entre la población y garantice distribución justa de los beneficios que imperan en la zona.

¿Desde cuándo participa la Sedecop en este proyecto y de qué forma?

Nosotros participamos desde el principio. Había un proyecto muy importante que se denominó Zonas Económicas Especiales (ZEE), que ha sido un trabajo arduo a nivel legislativo y financiero.

En Coatzacoalcos iba a desarrollarse una ZEE, con ello se iba a favorecer a tres municipios: Coatzacoalcos, Minatitlán y Cosoleacaque, con apoyos de tipo fiscal para las empresas que ahí se colocaran.

Ese proyecto, de alguna manera, ya lo llevaba Sedecop, pero a principios de este sexenio se expandió el programa del istmo de

Tehuantepec, en la ZEE de Salina Cruz, Oaxaca. El CIIT pretende unir a Salina Cruz con Coatzacoalcos a través de infraestructura de comunicaciones.

En el estado de Veracruz, por instrucciones del gobernador Cuitláhuac García Jiménez, Sedecop coordina todas las acciones que se llevan a cabo del lado de nuestro estado.

Nosotros llevamos toda la coordinación interinstitucional con todas las secretarías del Gobierno del Estado y con una institución de orden federal llamada Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que es la que desarrolla toda la infraestructura.

¿Cómo impactará el CIIT desde el punto de vista del desarrollo económico?

Impactará enormemente a estas zonas, creemos que va a ser un símil a una frontera nueva entre el sur-sureste y el resto de la República Mexicana.

Hay un mito donde se dice que no hay desarrollo y los inversionistas y empresarios no invierten porque no hay infraestructura, mientras que el gobierno argumenta que no pone infraestructura porque nadie invierte ahí. Entonces es un círculo vicioso donde nadie invierte.

Este proyecto se realizará porque el gobierno federal decidió generar una enorme infraestructura, será el desarrollo más grande de este sexenio en términos de infraestructura.

Se va a reconstruir y hacer mucha obra de infraestructura; por ejemplo, en el puerto de Coatzacoalcos se está construyendo un muelle de 130 metros lineales, con una inversión de más de 300 millones de pesos (mdp); se hará un acceso carretero al puerto, con una inversión de 45 mdp; y un acceso ferroviario que ingresará hasta la zona de almacenaje, con 184 mdp.

También, se está dragando una parte del río para que ingresen barcos más grandes. Este año y el próximo, nada más en el puerto de Coatzacoalcos, la inversión será de 854 mdp.



Tan sólo en infraestructura ferroviaria se está corrigiendo el largo de los 302 kilómetros de vía desde Salina Cruz hasta Coatzacoalcos, la cual está bien hecha pero data de finales del siglo pasado.

Hoy, con la tecnología se están corrigiendo las curvas, haciéndose más amplias para que el tren pueda recorrer el istmo muchísimo más rápido.

Para que se den una idea, el tren del istmo lo recorre a 25 kilómetros por hora, aproximadamente, y creemos que con estas correcciones e infraestructura nueva lo haga a una velocidad entre los 67 y 70 kilómetros por hora.

De un total de 11 horas que duraba el recorrido, ahora será en cuatro horas. Esto va a conectar el Golfo de México con el Pacífico. Ahí se están invirtiendo tres mil 113 mdp.

A principios de junio vino el Presidente de la República a revisar toda la infraestructura que se está realizando.

También se está modernizando la Refinería “General Lázaro Cárdenas” de Minatitlán con una inversión de tres mil 661 millones de pesos, la cual antes de 2018 producía 26 mil barriles de hidrocarburo; actualmente, con la modernización que se ha hecho, produce 92 mil y llegarán a los 170 mil barriles de petróleo al día.

En el puerto de Salina Cruz se harán las inversiones más grandes, prácticamente se construirá un puerto nuevo con 10 mil 600 millones de pesos para modernizarlo pues es muy pequeño y se pretende sea de altura.

Se construirá un gasoducto de 247 kilómetros que cruzará el istmo para llevar gas de Coatzacoalcos a Salina Cruz, porque tenemos una enorme producción de gas de este lado del Golfo de México, y allá mucha exportación de hidrocarburos. En eso se invertirán, aproximadamente, dos mil millones de pesos.

También se mejorará la conectividad e invertirán 200 mdp para que haya Internet de alta velocidad en todo el CIIT, porque hay zonas donde ni siquiera existe, y no podemos desarrollar una infraestructura industrial si no tenemos una buena conectividad.

Además, se mejora el sistema carretero, se hacen y rehacen algunos libramientos de algunas ciudades como: Matías Romero, Palomares y Sayula de Alemán.

Prevedemos que haya mucho tráfico, por lo que se están haciendo libramientos en pueblos de mayor tamaño.

Por otra parte, la *Sedecop* invirtió en la instalación de una ventanilla única para el Corredor Multimodal Interoceánico en Coatzacoalcos, que permitirá brindar asesoría y acompañamiento para la realización de trámites. Los empresarios tendrán la facilidad de hacer un trámite en un mismo lugar, solicitar servicios y pago de obligaciones.

Nosotros la pagamos, la financiamos, el gobierno federal nos prestó tecnología y el municipio de Coatzacoalcos nos proporcionó un lugar en el Palacio Municipal. Esto porque va a entrar mucha industria y empresas nuevas.

A lo largo de todo el istmo de Tehuantepec habrá un esquema preferencial, especialmente para los parques industriales, de modo que sean un atractivo y las grandes empresas del mundo inviertan aquí.

Debe pensarse que la región del istmo de Tehuantepec está incrustada en uno de los tránsitos comerciales más grande del planeta, por ahí circula el 63 por ciento de las mercancías; entonces, es obvio que una gran cantidad de empresas quieran venir a instalarse en esta región, pero en cuanto esto abra se traducirá en una nueva área de oportunidad.

De alguna manera, la guerra que trae Estados Unidos con China –respecto al cobro de aranceles que la nación estadounidense impondrá por las mercancías que ingresen a su territorio– beneficiará a México con la apertura de este canal que unirá al Pacífico con el Atlántico, nos dará una ventaja mayor.

Por tanto, esta infraestructura impactará enormemente, pues también se colocarán 10 parques industriales, cinco en Oaxaca y cinco en Veracruz.



¿Cómo se les está preparando a los empresarios para afrontar los posibles riesgos y oportunidades?

Desde hace año y medio tenemos mucha comunicación con ellos. Estamos socializando el proyecto, lo hemos promovido mucho, no hay un empresario en la zona que desconozca de qué se trata el CIIT, los estamos invitando a participar.

Mandamos a hacer un estudio con empresas internacionales que nos ayude a determinar cuál es la vocación industrial del istmo de Tehuantepec, entre otras cosas, y con esto podremos establecer cómo incorporar todas las inversiones, cuáles son los segmentos industriales a los que nos vamos a enfocar.

Puedo adelantar que los grandes segmentos industriales en los que se dividirá el istmo serán la agroindustria y la silvicultura; pretendemos que también pueda desarrollarse en unos 10 años la industria alimenticia, porque tenemos planes a corto, mediano y largo plazo.

Otro gran segmento es la energética, pero además de la industria tradicional se busca impulsar las energías renovables.

En la zona del istmo, del lado de Oaxaca, actualmente existe toda una industria de desarrollo de energía eólica. Habremos de desarrollar muchísimo más la energía sustentable.

Otro gran rubro en el que trabajamos es la manufactura, se trata de un segmento industrial muy grande, también la industria textil, química y petroquímica. Esta última con mayor presencia en Coatzacoalcos y Minatitlán.

Descubrimos además que puede desarrollarse equipo de transporte, lo cual es importante. Debe entenderse que el istmo de Tehuantepec está ubicado en un lugar geoestratégico a nivel mundial, porque por el lado del Golfo de México tiene a Europa, África y a toda la costa este de Estados Unidos y Sudamérica;

por Salina Cruz tiene de frente a toda la costa oeste de Estados Unidos como California, por ejemplo, y a las costas de Asia. No veo un solo lugar en el planeta que sea tan propicio para hacer negocios.

Otro gran rubro que existe y que también se deberá fortalecer es el de los servicios, pues para que la industria llegue necesita hoteles, bancos, comunicaciones, teléfonos, celulares, etcétera.

El último es el de logística y empaque, con el fin de que las empresas que importen y exporten tengan un servicio de primer mundo.

Esas serían las oportunidades que tienen los empresarios y se las hemos comunicado para que se preparen con las nuevas industrias que llegarán y en donde ellos pueden participar.

Lo estamos haciendo con los empresarios de Veracruz, Coatzacoalcos, Orizaba y Xalapa.

¿Cómo están respondiendo los empresarios?

Algunos tienen miedo a lo nuevo, porque para ser empresario se debe tener la facilidad de emprender e incursionar en nuevas cosas. La mayoría lo han visto como una enorme oportunidad para la región y para ellos, como una nueva forma de poder ver mercados diferentes a los transnacionales que vienen manejando.

En Veracruz tenemos empresarios muy importantes, quienes han visto el proyecto con muy buenos ojos porque aumentará la cantidad de importaciones y exportaciones alrededor del estado de Veracruz.

Los empresarios que invierten en energía renovable también lo ven de forma positiva, de los rubros maderero, agrícola y cárnico; este último tendrá la oportunidad de exportar hacia Asia y Europa productos empacados. Asimismo, somos líderes en muchos productos como piña y naranja.



En términos generales, todos lo han visto muy bien, ha habido muchas inquietudes, por supuesto, pero todos se han mostrado muy participativos, permanentemente nos llaman para saber cómo va el proyecto con la intención de sumar.

¿Cuáles serán los retos y oportunidades que usted vislumbra para la Región Sur-Sureste derivados de este proyecto?

Es un reto enorme porque es un proyecto de alcance mundial, doy gracias al gobernador que me haya permitido estar en esta posición, coordinar los trabajos junto con mi colega de Oaxaca y con la coordinación que tenemos a nivel federal.

Sin embargo, a partir de esto el gobernador nos permitió conformar una pequeña estructura dentro de la *Sedecop*, un equipo coordinador de todos los trabajos del CIIT, que encabeza Víctor Romero Sánchez.

Con ese equipo ya podemos hacer toda la coordinación del tema y estamos trabajando de la mano del gobierno federal, frecuentemente, una o dos veces a la semana, tenemos eventos o actividades alrededor del istmo de Tehuantepec.

Junto con ellos y el gobierno de Oaxaca y dependencias trabajamos juntos en temas de infraestructura, ecológicos, etcétera.

Hay muchos retos, creo que los hemos ido venciendo bien, tenemos muchas áreas de oportunidad todavía, pero queremos sumar a toda la gente de ambas entidades.

¿Cuál considera que debe ser el papel de las IES en torno a este proyecto?

Tenemos que desarrollar la educación superior en la zona, la UV tiene una serie de carreras muy amplias en la zona sur, una Vicerrectoría, pero necesitamos penetrar más a nivel técnico y que toda la gente del sur termine en un mediano y largo plazo por capacitarse en muchas áreas.

Mencioné las áreas industriales que desarrollaremos, en temas de comunicaciones, desarrollo agrícola, tecnología, alimentos, ingenierías, servicios, administración turística, hotelera, transporte, ingenierías mecánicas, petroleras.

Creo que, en los próximos 10 años el mayor progreso del país se dará en esta zona, todavía no lo notamos porque estamos en etapa de planeación y desarrollo de muchos objetivos, pero en cuanto se abra el primer parque industrial será un reto para la educación superior.

Estamos trabajando con los tecnológicos, tenemos participación de la UV región Coahuila-Coahuila y también del lado de Oaxaca, pero creo que aún hace falta mucho por delante, sobre todo con esta nueva modalidad de videoconferencias y clases en línea.

Sin duda, con grandes instituciones como la UV y muchas otras que existen en el estado lo podremos llevar a cabo.



¿Sobre qué otro tema deberían reflexionar las IES con relación a este proyecto?

El mayor capital de un proyecto como éste es el humano, y una de sus principales capacidades para su desarrollo es la educación. Si seguimos esta lógica, las IES tienen un gran reto para llevar a esta región todo el conocimiento que hará falta.

Hará falta rescatar –porque es una prioridad en este proyecto– el tema cultural de la zona y para ello nadie mejor de la UV, con sus grupos artísticos que promueven las raíces de los bailes y tradiciones. Eso habrá que hacerlo antes que el CIIT se ponga en marcha.

Por otro lado, llegar con la tecnología y el conocimiento para que los jóvenes, especialmente, tengan acceso a este desarrollo, y la única forma de lograrlo es a través de la educación.

Hay un enorme reto, invito a la Rectora y a toda la comunidad universitaria para que se involucren y busquen un espacio, nadie se los va a ir a ofrecer, eso debe quedar muy claro, que lo busquen y desarrollen tanto las áreas científicas, tecnológicas, sociales, humanistas y administrativas, y lo permean hacia la sociedad.

En el ámbito de rescate cultural, creo que hay un enorme trabajo que hacer, y es una gran oportunidad para los grupos de la UV.



<https://www.uv.mx/difusioncultural/grupos-artisticos/>

LO QUE SE DICE EN



Libros:

- **El Istmo mexicano: una región inasequible: Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (Siglos XVI-XXI).**
<http://books.openedition.org/irdeditions/19263>
- **De la consulta a la libre determinación de los pueblos. Informe sobre la implementación del derecho a la consulta y al consentimiento previo, libre e informado en México.**
http://fundar.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/Documento_consulta-web.pdf

Videos:

- **Avances del Programa de Desarrollo del Corredor Interocéánico**
<https://www.youtube.com/watch?v=Yqq8Dxno4vU>
- **Mega Proyecto de AMLO (Corredor Multimodal Interocéánico)**
<https://www.youtube.com/watch?v=OsIFX4GjWqg>
- **Resistir en el Istmo**
<https://www.youtube.com/watch?v=zZLr2wxPuhk>

Sitios electrónicos:

- **TREN MAYA, SEMBRANDO VIDA Y CORREDOR TRANSÍSTMICO**
(Impactos en el valor de uso territorial de las comunidades indígenas y campesinas)
<http://ceccam.org/sites/default/files/Completo.pdf>
- **T21mx RECONSTRUIRÁN 200 KM DE VÍA PARA EL CORREDOR INTEROCEÁNICO**
<http://t21.com.mx/ferroviario/2020/02/13/reconstruiran-200-km-via-corredor-interoceanico>
- **Invertirán 362 mdp en el Tren Transístico**
<https://www.elsoldelcentro.com.mx/finanzas/invertiran-362-mdp-en-el-tren-transistico-4754596.html>



- **Piden a Semarnat no aprobar Manifestación de Impacto Ambiental del Tren Transístmico**
<https://oaxaca.eluniversal.com.mx/municipios/02-03-2020/piden-semarnat-no-aprobar-manifestacion-de-impacto-ambiental-del-tren>
- **Realizó Semarnat segunda reunión pública de información sobre vía férrea en el Istmo de Tehuantepec**
<https://www.gob.mx/semarnat/prensa/realizo-semarnat-segunda-consulta-publica-sobre-via-ferrea-en-el-istmo-de-tehuantepec>
- **Mujeres defensoras del territorio en el Istmo construyen alianza asistieron a una reunión para compartir experiencias**
<https://oaxaca.eluniversal.com.mx/municipios/20-03-2020/mujeres-defensoras-del-territorio-en-el-istmo-construyen-alianza>



<https://pixabay.com/es/photos/imprenta-tamp%C3%B3n-de-vintage-tinta-3391580/>



ASOCIACIÓN NACIONAL DE UNIVERSIDADES E INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR REGIÓN SUR-SURESTE

Universidad Autónoma de Campeche
 Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca
 Universidad Autónoma de Chiapas
 Universidad Autónoma de Yucatán
 Universidad Autónoma del Carmen
 Universidad Cristóbal Colón
 Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas
 Universidad de Quintana Roo
 Universidad del Caribe
 Universidad Juárez Autónoma de Tabasco
 Universidad Veracruzana

Centro de Investigación Científica de Yucatán, A.C.
 El Colegio de la Frontera Sur
 Instituto de Ecología, A.C.

Instituto Tecnológico de Campeche
 Instituto Tecnológico de Cancún
 Instituto Tecnológico de Chetumal
 Instituto Tecnológico de Mérida
 Instituto Tecnológico de Minatitlán
 Instituto Tecnológico de Oaxaca
 Instituto Tecnológico de Orizaba
 Instituto Tecnológico de Tuxtepec
 Instituto Tecnológico de Tuxtla Gutiérrez
 Instituto Tecnológico de Veracruz
 Instituto Tecnológico de Villahermosa
 Instituto Tecnológico del Istmo
 Instituto Tecnológico Superior de Misantla
 Instituto Tecnológico Superior de Poza Rica
 Instituto Tecnológico Superior de Progreso
 Instituto Tecnológico Superior de Tantoyuca
 Instituto Tecnológico Superior de Villa la Venta

