

Comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec: un viejo proyecto en el nuevo desarrollo global

Luz Olivia Pineda

I. Introducción

La posibilidad de una comunicación interoceánica a través de Tehuantepec ha sido un proyecto que resurge de manera recurrente a lo largo de la historia de México. Se plantea por primera vez en la Cuarta Carta de Relación de Hernán Cortés. Más tarde, en 1771, Bucarelli ordena hacer estudios especiales para establecer la vía entre el Pacífico y el Golfo de México. En 1808, Humboldt vuelve a tocar el tema y, en 1814, Orbezo hace una nueva exploración¹.

En el presente siglo, el tema fue debatido durante la época de Porfirio Díaz quien logró construir el Ferrocarril del Sureste, en 1903; con Lázaro Cárdenas, cuando se logra derogar el Art. VIII del Tratado de la Mesilla de 1853; con Luis Echeverría, cuando promovió el estudio sobre el Corredor Ferroviario del Istmo de Tehuantepec y que se quedó solamente como tal; con José López Portillo, cuyo proyecto Alfa-Omega no se logró concretizar.

En la actualidad, el tema ha sido retomado por el gobierno del presidente Ernesto Zedillo con la pretensión de instrumentar un ambicioso megaproyecto de desarrollo para la zona del Istmo de Tehuantepec. Este constituye una región que comprende, principalmente, a los estados de Oaxaca y Veracruz, en la parte más estrecha de la República Mexicana. Su extensión es de unos 300 Km. de longitud y su población es de, aproximadamente, 2.5 millones de habitantes, incluyendo zonas de extrema pobreza.

Como justificación para crear el corredor transistimico se argumenta de que con éste se podrá dar salida nacional e internacional a productos del Sureste. Esta zona —una convención que comprende los estados de Chiapas, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán— constituye una área geoeconómica que posee enormes recursos naturales y, paradójicamente, grandes sectores sociales subsisten en condi-

¹ Ver la presentación de *Viaje por el Istmo de Tehuantepec 1859-1860* de Charles Brasseur, México, FCE, 1981, p. 9

ciones mínimas de bienestar general. En ese sentido, se habla de la necesidad apremiante que significa echar adelante proyectos de inversión con el fin de crear polos de desarrollo económico que beneficien a la zona.

Sin embargo, hay que destacar que el asunto de Tehuantepec está ligado, históricamente, a una serie de graves dificultades en nuestras relaciones diplomáticas con los Estados Unidos que bien valé la pena revisar con cuidado.

1852: un proyecto cancelado

A partir de la consumación de la Independencia, en México se inició un prolongado período de inestabilidad política. Durante buena parte del siglo pasado, el territorio nacional se convirtió en escenario de innumerables revueltas y pronunciamientos por parte de igual número de facciones políticas que luchaban por configurar una nueva nación. Muchas de las numerosas luchas internas que México padeció en esa época no fueron ajenas a disputas entre intereses extranjeros. Las potencias de entonces, principalmente, Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos, aunque también Bélgica, Holanda, Italia entraron en confrontación por controlar los territorios de las ex colonias de España y Portugal. En este contexto y a grandes rasgos, entre otros factores, se puede decir que se enmarca la etapa del expansionismo norteamericano que afectó directamente a México.

Durante este complejo período político, en 1842 Santa Anna firma un decreto otorgando la concesión para la apertura de la comunicación de los Océanos Pacífico y Atlántico por el Istmo de Tehuantepec, que incluía la construcción de puertos, el ferrocarril interoceánico, además de dos kilómetros a lo ancho de la vía, para fines de colonización. Este privilegio fue pasando de mano en mano (de españoles a ingleses y luego a norteamericanos) hasta llegar a constituirse mucho más allá de un mecanismo de presión del gobierno norteamericano, que para entonces — 1847— había invadido el país.

Dado que la Cámara de Diputados no aprobó la solicitud del gobierno estadounidense para llegar a un acuerdo sobre la construcción del Canal de Tehuantepec, se rompieron las negociaciones. El gobierno de México se preparó para enfrentar una fuerte controversia internacional. En el Dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado estadounidense se señalaba que si México no reconocía los derechos estadounidenses en el asunto de Tehuantepec, los Estados Unidos estaban obligados a romper relaciones diplomáticas e incluso invadir el país².

²Ver Manuel Larráinzar, *Vía de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec*, México, I. Cumplido, 1877

Por diversas razones históricas el mencionado proyecto no se llevó a cabo pero tuvieron que pasar varios años y enfrentar, incluso en Washington, una larga batalla diplomática para echar abajo el citado Dictamen y defender los intereses de México. Fue después, con la firma del Tratado de la Mesilla, en 1853 y con la del Tratado McLane-Ocampo, en 1859, que nuestro país contrajo graves responsabilidades para su futuro como nación independiente.

El tema de la comunicación interoceánica continuó siendo motivo de debate durante todo el siglo pasado sin que se hubiera podido concretizar algo, excepto la construcción del ferrocarril realizada por el gobierno de Porfirio Díaz hasta 1903.

Veamos entonces, primero el contexto internacional actual, la apertura económica que se está realizando en México desde el sexenio pasado y el megaproyecto en Tehuantepec. Se finaliza con algunas reflexiones generales.

II.- Contexto internacional

1989 es una fecha que será considerada como un parteaguas en la historia del presente siglo. Fecha que marca la caída del Muro de Berlín y el fin de la llamada guerra fría. Año también en que se acepta el derrumbe del socialismo real y la desarticulación de la URSS. Estos acontecimientos históricos tienen un tremendo impacto para la correlación de fuerzas económicas en el mundo planteando nuevos retos a las potencias involucradas. De inmediato, la presencia de Estados Unidos en Europa y el Pacífico para efectos militares de defensa, resulta innecesaria. Este solo hecho genera profundas repercusiones en el plano ideológico pero sobre todo en el económico. Es decir, la industria de guerra estadounidense sufre serio descalabro al quedar sin posibilidad de seguir invirtiendo en industria militar. Paradójicamente, se ve en la necesidad de competir ante economías más "equilibradas" como la de Alemania y Japón, potencias que habían sido castigadas a partir de la segunda guerra mundial, y por lo tanto, se vieron imposibilitadas para invertir en tales rubros³

Indudablemente, estos cambios inciden radicalmente en el reacomodo de fuerzas por configurar un nuevo orden mundial. El mapa internacional se recompone. Como consecuencia, se profundizan los regionalismos y se consolidan los bloques comerciales que se venían perfilando desde la década pasada: el bloque europeo, liderado por Alemania; el asiático, con Japón a la cabeza y, por supuesto, los Estados Unidos que voltea a su entorno natural: América Latina.

³Ver Leopoldo Zea, *Fin de Siglo XX ¿Centuria perdida?*, México, FCE. 1996

Por su parte, a los hasta hace poco llamados países del Tercer Mundo, pareció no quedarles opción económica alternativa. El esquema tripolar de primero, segundo y tercer mundo, se transforma. Una vez superada la lucha entre la economía centralizada y la de mercado, se erige un nuevo dogma de fe: el libre mercado como la única vía para alcanzar el desarrollo económico a nivel mundial.

América Latina, tradicional productor de materias primas o exportador de mano de obra barata, se presenta al nuevo escenario mundial como un mercado potencial de 500 millones de habitantes. Sin embargo, esos 500 millones viven en condiciones de pobreza. Algo habrá de hacerse para que éstos mejoren sus niveles de vida y tengan el ingreso suficiente para poder consumir en el futuro cercano.

A grandes rasgos, ese fue el marco para diseñar la denominada *Empresa para la Iniciativa de las Américas* (EIA) impulsada por el Presidente George Bush y apoyada después plenamente por el Presidente William Clinton. El objetivo central de la EIA es:

"Fortalecimiento de las reformas con orientación de mercado en América Latina por medio de la expansión del comercio, la inversión creciente, disminución de la carga de la deuda y fortalecimiento de las políticas de protección ambiental"⁴.

En 1990, Estados Unidos suscribe acuerdos marco con 31 países, a fin de establecer la agenda para las negociaciones bilaterales así como para los mecanismos institucionales.

El propósito de la *Iniciativa* es llegar a establecer el Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA) cuyas negociaciones preparatorias están en camino. Con ese motivo se produjo un encuentro de ministros en 1995, siendo que las negociaciones están programadas para completarse a finales de 2005⁵.

Vemos entonces cómo la necesidad de la liberalización –que más bien significa la administración– de los flujos comerciales, aunado a los efectos del fin de la llamada guerra fría, así como la perspectiva estadounidense de reactivar su economía, han recompuesto el mapa mundial en términos de geoconomía y, por supuesto, de geopolítica. Sin embargo, a diez años de iniciado este proceso, el denominado ultraliberalismo está siendo cuestionado a nivel mundial debido a sus efectos devastadores.

⁴Ver María Cristina Rosas, *México ante los procesos de regionalización económica en el mundo*, Apéndice B, p. 205-216)

⁵*Ibidem*

III.- Apertura comercial y desregulación económica

En realidad, en México el proceso de desregulación y apertura comercial se inicia desde 1985, durante el gobierno de Miguel de la Madrid. Posteriormente, con el ingreso al GATT en 1986 (antecedente de la actual Organización Mundial de Comercio, creada en 1995), se formaliza la inserción de México al comercio mundial en condiciones de competencia internacional. Diversificar los mercados para los exportadores mexicanos y reducir la dependencia hacia EU fueron las razones que se dieron para justificar la adhesión.

Correspondió al gobierno de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) decidir, prácticamente, la plena apertura de la endeble economía mexicana. De esa manera, en 1993, se firmó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, con Canadá y Estados Unidos; más tarde se firmó otro tratado con Chile, así como una serie de acuerdos comerciales bilaterales y/o regionales específicos, que abarcarán todo el Continente Latinoamericano. En este año de 1999, finalizaron las negociaciones para el tratado correspondiente con la Unión Europea.

Además de competir por los mercados mundiales se buscaba atraer inversión foránea. Ese gobierno, realizó reformas medulares (modificaciones al Art. 27, modernización educativa, etc.), para completar la reorientación del modelo económico que, a la vez, implicó una serie de privatizaciones en amplios sectores de la economía nacional. Gran parte del financiamiento de la economía del país durante ese período gubernamental (manejo de deuda externa, control de inflación, políticas fiscales, etc.) se realizó por medio de la venta de empresas estatales.

En consecuencia, se definieron nuevas reglas para la inversión mediante una importante desregulación por sectores, de los cuales sobresale el comercio y la IED, así como se fijaron nuevos límites a la misma⁶.

Según Aspe, la nueva reglamentación que data de mayo de 1989,

"ofrece un marco más claro y menos discrecional que favorece el desarrollo de proyectos de trae consigo transferencia de tecnología, entradas netas de divisas y generación de nuevos empleos. Se pone también énfasis en inversiones que contribuyan a la descentralización de la actividad económica y a lograr elevadas tasas de formación de capital"⁷

⁶ Ver Pedro Aspe, *El camino mexicano de la transformación económica*, México, FCE, 1993, 144-149

⁷ *Ibidem*

De esta manera, los inversionistas extranjeros contarían con la posibilidad de establecer nuevos negocios en México con 100% de propiedad en actividades económicas llamadas "no restringidas". En su conjunto, estas representan aproximadamente 66% del PIB, e incluyen alimentos, bebidas y tabaco, textiles, vestido, piel, productos de madera y papel, restaurantes, hoteles y comercio.

Todas las reformas anteriores, aunadas a los tratados de libre comercio y a los acuerdos bilaterales para la promoción y protección recíproca de las inversiones (APPRIS), el Acuerdo Multilateral de Inversión en el seno de la OCDE, han traído como resultado que la inversión extranjera en general en México tuviera gran ascenso a partir de 1990. En efecto, para 1994-1996 las IED realizadas en el país ascendieron a 31,595.4 mdd, considerando a México el segundo receptor de capital externo entre los países en desarrollo, y el primero en América Latina y el Caribe⁸.

El gobierno actual (1994-2000)

El gobierno de Ernesto Zedillo decidió continuar y profundizar el modelo económico anterior. No solamente había que promover la apertura comercial y atraer inversión extranjera para reactivar la economía sino también propiciar el crecimiento interno. Decidió profundizar la desregulación en materia económica, la apertura comercial y realizar una serie de reformas a fin de impulsar las exportaciones no petroleras, pero se encontró con el grave problema de la falta de infraestructura adecuada. Las profundas asimetrías entre las economías norteamericana y canadiense, en comparación con la mexicana, salieron a relucir, sobre todo en las comunicaciones y los transportes.

Es decir, con las medidas adoptadas desde 1989, la Ley de Inversión Extranjera en 1993, y nuevas reformas a ésta en 1996, México amplió los campos de actividad económica a las IED, simplificó procedimientos, redujo requisitos, y otorgó seguridad jurídica a inversionistas extranjeros pero no contaba con la infraestructura que se requiere para la modernización del país. En consecuencia, en 1995, el gobierno federal anunciaba paquetes de privatización de la infraestructura nacional, estimando ingresos entre 12 mil y 14,500 mdd en dos años por la venta de aeropuertos, puertos, satélites, plantas petroquímicas, distribución de gas natural y ferrocarriles, entre otros rubros importantes.

⁸SECOFI, "Evolución de la IED hacia México durante los últimos años", SECOFI, Dirección General de Inversión Extranjera, cifras al 31 de agosto 1997

Los proyectos anunciados constituyen complejos polos de desarrollo regionales que incluyen transportes multimodales (carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles, etc.), que formarían circuitos económicos conectados al flujo creciente de grandes volúmenes de productos y personas, orientados hacia los grandes mercados de exportación. En consecuencia se ha modificado la reglamentación respectiva para efectuar licitaciones públicas sobre la venta de ferrocarriles, puertos y aeropuertos, así como el asunto de la inversión privada en la petroquímica básica y el sector eléctrico que causaron fuerte oposición.

Para 1997, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes daba a conocer el avance en materia de reglas de apertura comercial así como de áreas desincorporadas a lo largo del sexenio que, en realidad, ha sido un proceso lento, plagado de complicaciones⁹.

En cuanto al **Canal Intracostero** tamaulipeco que enlaza a Ciudad Madero, Tampico, Altamira y otras ciudades del norte de México con Brownsville y conecta con el Canal Intracostero del Golfo de Texas, hasta comunicar con la zona industrial, agrícola y comercial de Houston y la región Centro-Este de Estados Unidos. No se ha concretizado el proyecto. Parece ser que el Gobernador de Texas, George Bush pidió mayores regulaciones en materia ambiental para dar su total apoyo al proyecto.

De los 57 **aeropuertos** que conforman la red de terminales que maneja ASA, 35 serán concesionados los cuales concentran 96.6% de los pasajeros atendidos por la aviación comercial. Se armaron grupos de aeropuertos por regiones, combinando los más rentables con los deficitarios. El primero es el de la Ciudad de México que, por sí solo, mueve 16,265,384 pasajeros. El segundo paquete, es el Grupo Centro-Norte con cabecera en Monterrey. El tercero, es el Grupo Pacífico cuyo eje nodal es Guadalajara. Finalmente el Grupo Sureste con Cancún a la cabeza. En cuanto a los 23 aeropuertos restantes, serán manejados por ASA y algunos transferidos a los Estados¹⁰. En la actualidad, tanto el grupo de aeropuertos del Sureste como el del grupo del Pacífico ya se vendieron.

En cuanto a los **ferrocarriles**, sobresale la venta del Ferrocarril del Noreste, asignada a Transportación Marítima Mexicana/Kansas City Southern Industries a cambio de 11,071.9 millones de pesos, en diciembre de 1996. Así también la venta del Ferrocarril del Pacífico Norte fue para Union Pacific y Grupo México por 3,

⁹ Ver detalles en *Reforma*, Sec. Negocios, 23 de octubre, 1997, p. 14 A

¹⁰ *Reforma*, Sec. Negocios, 27 de noviembre, 1997, p. 11 A

940,92 millones de pesos, en junio de 1997. El FFCC Pacífico Norte comunica entre sí, las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey, enlazando otros puntos que son corredores: Qro-Guadal-Manzanillo, Benjamin Hill-Mexicali, Tampico-Monterrey, Saltillo-Piedras Negras y México-Qro. En 1998, Tribasa adquirió el Ferrocarril del Sureste y posteriormente pasó a manos del grupo Carso¹¹. Así también se otorgó en julio de 1999 la concesión por 15 millones de dólares a Genesee & Wyoming Inc., por 30 años, para la operación del Ferrocarril del Mayab cuya extensión es de 960 millas que cubren la ruta desde Ixtepec, Oaxaca hasta Ciudad Hidalgo, Chiapas¹².

En cuanto al asunto de la **petroquímica** básica, el gobierno cambió su esquema original de licitaciones ya que fue impugnado fuertemente por el Sindicato petrolero y legisladores de oposición. Por lo que en 1996 anunció un esquema mixto de participación para limitar las inversiones nacionales y extranjeras a 49% de las acciones de las plantas, siendo 51% restante, para Pemex. Tanto lo relativo a la petroquímica básica como a la apertura del sector **eléctrico** que se quedó a nivel de iniciativa presidencial, son dos temas medulares del desarrollo económico que, a finales de 1999, siguen pendientes de definición.

IV. El megaproyecto del Istmo de Tehuantepec

Dentro de este contexto internacional, el gobierno actual planeó poner en marcha un ambicioso megaproyecto denominado corredor transístmico para la zona del Istmo de Tehuantepec. Esta zona constituye una área que comprende subregiones de los Estados de Oaxaca y Veracruz, en la parte más estrecha de la República Mexicana. Su extensión territorial es de aproximadamente 300 kilómetros de longitud y su población cercana a los 2.5 millones de habitantes, incluyendo zonas de extrema pobreza.

Teniendo como punto de arranque la licitación del Ferrocarril del Sureste, en mayo de 1995 fue propuesta, discutida y aprobada en el Senado de la República la nueva Ley de Ferrocarriles, Puertos y Navegación. La Iniciativa presentada por la SCT solicitaba autorización para la construcción de líneas ferroviarias en zonas sumamente delicadas del territorio nacional, con 100% de inversión extranjera y una concesión de 50 años a las compañías operadoras. La única objeción a la Iniciativa fue la del Senador Fernando Solana señalando que "constituye un viejo y estra-

¹¹ *Reforma*, Sec. Negocios, 6 de diciembre de 1999, p. 8 A

¹² *El Financiero*, Sec. Negocios, 6 de agosto 1999, p. 23

tégico proyecto que fue desechado desde el siglo pasado por considerarse altamente atentatorio para la integridad del territorio nacional"¹³. A su vez, Solana propuso la necesidad de hacer las modificaciones siguientes: la participación, aunque mínima, para capital mexicano; la presencia de algunos mexicanos en los consejos de administración de las empresas operadoras; y concesiones hasta por 30 años como máximo.

Aprobar esa Iniciativa en los términos originales significaba la autorización del gobierno de la República para construir la vía interoceánica que, uniendo los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, garantice el abasto y salida de productos de los estados del sureste hacia otras regiones económicas, así como explotar comercialmente y a gran escala las posibilidades de movimiento de carga contenerizada a través de la ruta, sobresaliendo los productos derivados de la petroquímica que se encuentran ubicados cerca de esos puertos.

El corredor transístmico estaría ubicado en 49 municipios de Oaxaca y 31 de Veracruz, siendo los más importantes Salina Cruz, Juchitán Tehuantepec, Santo Domingo y Matías Romero, en el primer estado; y Coatzacoalcos, Minatitlán, Acayucan, Las Choapas, Agua Dulce y San Andrés Tuxtla, en el segundo. El proyecto contempla el desarrollo de 11 giros industriales y de servicios que necesitarían de una inversión de 19 mil millones de pesos que generarían 12, 200 empleos permanentes anuales¹⁴.

Los proyectos de inversión en la zona se enfocan hacia los rubros de petroquímica, refinación, forestal, de infraestructura en comunicaciones y desarrollo, entre otros, según estudios hechos por la Consultoría Maestra para el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec¹⁵.

Haciendo la prospectiva del proyecto, –por cierto denominado Centro de Manufactura y de Distribución Global de Productos–, "a mediano y largo plazos podría servir de sistema para la distribución de altos volúmenes de cargas internacionales. (Esto) al operarse buques post Panamá, descargando contenedores para su distribución por Coatzacoalcos con servicios alimentadores que conectarían con el Golfo de México/EUA"¹⁶.

Esto significa que el proyecto es de tal dimensión que está contemplando la posibilidad de competir con el Canal de Panamá pero por la vía terrestre. Entre las

¹³ *Macroeconomía*, julio 1995, p. 39

¹⁴ *Reforma*, Sec. Negocios, 27 de noviembre 1997, p.11 A

¹⁵ *Reforma*, 10 de febrero, 1996, p. 36 A

¹⁶ *Reforma*, 21 de agosto, 1996, p. 21 A

ventajas para el comercio internacional sobresalen: el acceso directo, rápido y a bajo costo a los puertos más importantes del Golfo y Costa Atlántica de EU. Costo menor y más estable en comparación con los puentes terrestres de Los Angeles, Oakland, Seattle y Vancouver. Costo más bajo que en la ruta Panamá y sin riesgo de daño al tráfico por congestión, lo cual es frecuente. La posibilidad de extender el servicio hacia el Caribe e inclusive América Central y Sudamérica.

Entre los beneficios que se mencionan para la población se encuentran: generación de empleos, de inversiones colaterales crecientes, mejoramiento del servicio de tráfico local, generación de divisas y reducción de costos para el comercio internacional.

Sin embargo, el solo anuncio del megaproyecto en sus términos originales generó reacciones en contra desde diversos frentes argumentando que significaba un peligro para la soberanía nacional. Periodistas, académicos, partidos políticos, diputados de oposición plantearon su rechazo y desconfianza. A nivel local, se organizaron reuniones para presionar al gobierno a fin de que diera a conocer el proyecto en sus verdaderos alcances¹⁷.

Sin duda, muchos analizaron los riesgos que se corren al crear una zona económica de esa magnitud y dejarla exclusivamente en manos de intereses privados y extranjeros. ¿Quién podría asegurar que, teniendo el control del tráfico en esa estratégica zona, no se tuviera en un futuro el control del país? O peor todavía se pretendiera construir el Canal de Tehuantepec previendo sustituir al de Panamá el cual según los Acuerdos Torrijos-Carter, sería entregado en diciembre de 1999? Por lo menos, para 1996, se tenía noticia de que varias compañías mexicanas y extranjeras, se encontraban presionando por la concesión de un Canal transístmico¹⁸. ¿No se estaría dando lugar a que esta zona automáticamente pasara a ser considerada como de seguridad nacional para los Estados Unidos?

Debido a lo controvertido que resultaba el proyecto original, el gobierno reconoció su carácter estratégico del mismo y decidió dividir la ruta ferroviaria del sureste en dos segmentos: la México- Veracruz-Coatzacoalcos se concesionará a la iniciativa privada, en tanto que se creará un empresa paraestatal que opere la controvertida ruta del Istmo de Tehuantepec entre Coatzacoalcos y Salina Cruz. De cualquier manera el debate no termina ahí ya que, a finales de 1999, se anuncia que se necesitan más de 20 mmd para impulsar el transporte de contenedores a través del ferrocarril de Istmo.

¹⁷ Ver el "Foro Nacional El Istmo es nuestro", en *El Universal*, agosto, 1997

¹⁸ *El Financiero*, 24 de enero, 1996, p. 20-21

V.- Comentarios generales

México asiste a un profundo e irreversible proceso de transformación de sus estructuras económicas y políticas que tienen (y seguirán teniendo) amplias repercusiones sociales, educativas y culturales en el corto, mediano y largo plazo. El proceso de globalización y la consecuente integración comercial regional en la que México está inserto, lo sitúan frente a un parteaguas de su historia contemporánea.

Guardando las debidas proporciones, la historia pareciera repetirse. Nuevamente, la lucha por el predominio del poder entre potencias está configurando un nuevo equilibrio mundial. Al encontrarse México en la zona de influencia inmediata de la única superpotencia de final del siglo, corre riesgos más directos que cualquier otro país en términos de jurisdiccionalidad no solamente económica y financiera que el proceso de globalización se ha encargado de traspasar, sino fundamentalmente política, además de muchos otros órdenes que configuran el Estado-nación y su concepción de soberanía.

Tanto el gobierno de Salinas como el de Zedillo han fundamentado el futuro económico y político de la nación en una estrategia basada en el comercio exterior y la inversión privada, nacional y extranjera que enmarcan el modelo denominado neo liberal. Si bien es cierto que el libre comercio o, más bien la administración del comercio, significa un fuerte pivote para impulsar la economía, también es cierto que no proporciona, por sí mismo, bienestar para toda la población, lo cual ha sido demostrado a través de la década que finaliza.

El tema de la pobreza es asunto de primera importancia a nivel no solamente nacional sino mundial. Por lo tanto, el problema central aquí es si la estrategia económica que incluye apertura, desregulación, servirá para resolver nuestros graves problemas de miseria y marginación o repercutirán para ahondar mas la diferencia ente los diversos sectores y regiones del país. En ese sentido se retoma el debate entre crecimiento vs desarrollo.

Evidentemente, con la debacle histórica que representó el fracaso de la economía centralizada, se asiste a un replanteamiento del papel del Estado interventor en la economía. Si bien la tendencia mundial es el adelgazamiento del aparato del Estado obeso, costoso, burocrático e ineficiente a fin de agilizar los flujos económicos y financieros, también es cierto que los fines de los Estados nacionales no deben quedar supeditados a intereses puramente comerciales. Hay un falso debate entre propiedad pública y propiedad privada en términos de eficiencia. Tanto en términos de políticas económicas como de soberanía, es imprescindible que el Estado, definiendo nuevas reglas de juego internas en términos de **autoridad** (que no de fuerza) mantenga sus fines en función de la justicia y el bienestar de su población.

Es indudable la necesidad de llevar a cabo políticas de desarrollo para el país las cuales no son solamente indispensables sino urgentes. Pero es preciso señalar que se tienen que instrumentar siempre y cuando generen oportunidades de producción empleo y en general las inversiones puedan elevar las condiciones de vida de los mexicanos. Igualmente tratar de fomentar el crecimiento de pequeños empresarios con capital nacional y no solamente ser plataforma de exportación que beneficien a las grandes transnacionales.

Por lo tanto, sin necesidad de excluir inversión privada de las actividades no estratégicas, es necesario que los proyectos se hagan con la población local, con su plena participación y otorgando beneficios por uso de suelos, de sus recursos y de su trabajo. Mucho más si trata de los habitantes de la propia región adonde se implantan esos polos de desarrollo, como es el caso del proyecto del Istmo de Tehuantepec.