

"El Istmo de Tehuantepec y el Derecho del Mar: una perspectiva interdisciplinaria "

Dr. Luis Constantino Elizondo Paredes*

Resumen:

El Istmo de Tehuantepec, situado en el sur de México, representa una región de importancia histórica y contemporánea, tanto en el ámbito nacional como internacional. Esta franja de tierra, la más estrecha del país, constituye una barrera natural que separa el Océano Pacífico del Golfo de México y, por ende, el Atlántico. La relevancia del Istmo de Tehuantepec no solo se debe a su peculiar geografía, sino también a su rica historia, en particular en lo referente a su papel en la economía y geopolítica mexicana y de América Central.

Abstract:

Tehuantepec Isthmus is in the south of Mexico, this represents a region of historical and contemporary importance, both nationally and internationally. This stretch of land, the narrowest in the country, constitutes a natural barrier separating the Pacific Ocean from the Gulf of Mexico and, therefore, the Atlantic. The significance of the Tehuantepec Isthmus is not only due to its unique geography but also its rich history, particularly in terms of its role in Mexican and Central American economy and geopolitics.

Palabras Clave: *Geopolítica, Economía Marítima, Proyectos Estratégicos, Derecho del Mar, México.*

I.-Introducción

En el ámbito de los estudios interdisciplinarios, la Derecho del Mar se destaca como una rama significativa del Derecho Internacional Público, la cual ha contribuido con importantes investigaciones. Esta disciplina permite tratar temas de gran relevancia desde una perspectiva integral y geopolítica. El Istmo de Tehuantepec, específicamente, ha despertado el interés de académicos tanto del campo del Derecho como de las Relaciones Internacionales. Esto es percibido como un enlace que fusiona elementos históricos con factores geopolíticos de relevancia para México en cuestión.

*Profesor-Investigador de Tiempo Completo de la Facultad de Derecho y Relaciones Internacionales de la Universidad Anáhuac Cancún. Miembro de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI).
Correo: luis.elizondo@anahuac.mx ORCID ID. 0009-0002-7522-6816.

Para poder analizar los aspectos del Derecho del Mar aplicado a nuestro país, es importante destacar el papel del presidente Porfirio Díaz en la historia del Istmo.

Durante su gobierno, a finales del siglo XIX y principios del XX, periodo conocido como el Porfiriato, Díaz emprendió una serie de reformas y proyectos de modernización en todo el país, incluyendo el Istmo de Tehuantepec. Como presidente de la República, reconoció el valor estratégico del Istmo y buscó explotarlo para el beneficio económico y geopolítico del país.

La historia marca que, desde 1859, el General mostró un gran interés en esta región. Este interés fue tal que el personal médico de los buques de guerra de los Estados Unidos llegó a la región de Tehuantepec para brindar los servicios médicos que se requerían en aquel lugar y tiempo.

Según Carreño y Alberto (1947), previo a las contiendas internas que surgieron en México a finales del siglo XIX, industrias tales como la Compañía Luisiana de Tehuantepec ya estaban vendiendo maderas y cepos de cajas que se utilizaban para el empaquetado de armas (p.89, 91).

Podemos analizar, por ende, que la visión original de Porfirio Díaz fue apostar por uno de los proyectos más ambiciosos de principios del siglo XX: la construcción de una vía de comunicación transístmica, una especie de canal seco, que conectara ambos océanos a través del istmo. Este proyecto, conocido como la Vía del Istmo o Ferrocarril Transístmico, tenía como objetivo convertir a México en un centro relevante de comercio y transporte, desafiando así la supremacía del Canal de Panamá. Sin embargo, el proyecto enfrentó múltiples desafíos y no logró cumplir plenamente con las expectativas iniciales.

La historia del Istmo de Tehuantepec y sus proyectos asociados constituyen una prueba del potencial de esta región y de las complejidades inherentes a su desarrollo. La presente opinión explora la intersección entre la historia del Istmo, el derecho del mar y las implicaciones geopolíticas y económicas que derivan de su posicionamiento estratégico.

Este interés en la región brinda a México la oportunidad de incursionar nuevamente en la formulación de políticas públicas destinadas a impulsar una región estratégica capaz de transformar la realidad del sureste del país. Invitando hoy, al sector privado, público y académico a generar una tríada de esfuerzos orientados hacia la prosperidad y la creación de oportunidades de crecimiento a nivel local.

II.- El mar como elemento geoestratégico: Una perspectiva de atención hacia este.

El “Derecho del Mar” constituye un conjunto de normativas internacionales que regulan las actividades de los estados y las personas sobre los océanos y mares del mundo. Estas normativas adquieren especial relevancia en la región del Istmo de Tehuantepec, una zona geográfica situada en el sureste de México que conecta el Golfo de México con el Océano Pacífico. Desde una perspectiva marítima, esta ubicación estratégica convierte a la región del Istmo en un punto crucial para la navegación internacional y la explotación de los recursos marinos. Por ende, el cumplimiento del Derecho del Mar se vuelve esencial para garantizar la paz, la seguridad y la cooperación entre las naciones.

Desde una perspectiva social, el Derecho del Mar en el Istmo de Tehuantepec viste crucial importancia para la garantía de los derechos e intereses de las comunidades locales, incluyendo a las poblaciones indígenas y costeras, defendiendo los Sistemas Normativos Internos ante una serie de cambios y ajustes que atraerá el proyecto transístmico en la región.

Desde la visión global, las normas internacionales tutelan los derechos de los pueblos para utilizar los recursos marinos con fines de subsistencia, para preservar su entorno marino y para beneficiarse de los recursos y servicios que los océanos y mares proveen. Sin la protección que otorga el Derecho del Mar, estas prerrogativas e intereses podrían enfrentar amenazas derivadas de las actividades de los Estados y las empresas, lo que podría desembocar en mayores conflictos sociales, además de daños al medio ambiente y a la economía local. Esto sumado a una región, que por su naturaleza ha presentado una falta de cohesión social ante los proyectos de inversión a lo largo de muchas poblaciones en la ruta del mencionado Istmo.

Desde una perspectiva geopolítica, el Derecho del Mar ejerce un impacto significativo en la región del Istmo de Tehuantepec. Esta zona, más que ser simplemente una ruta de comunicación marítima, se perfila como un foco potencial de conflictos geopolíticos, debido a sus abundantes recursos marinos y su ubicación estratégica. El Derecho del Mar, en su función de establecer reglas para la delimitación de las áreas marítimas, la explotación de los recursos marinos y la resolución de disputas en dicho ámbito resulta esencial para mantener un balance de poder en la región y prevenir posibles enfrentamientos entre los Estados.

Por otro lado, si México observa rigurosamente hacia el Derecho del Mar, podría fortalecer su posición en el ámbito internacional y coadyuvar al desarrollo económico y social del país, es decir, nuestro futuro está en el mar.

El Istmo de Tehuantepec, la franja de tierra más angosta de México tiene un inmenso valor geopolítico tanto a nivel regional como global, funcionando como un potencial corredor estratégico de transporte y comercio entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. La infraestructura del istmo puede acortar significativamente las rutas comerciales marítimas, lo que conlleva un impulso para la economía mexicana a través de las tarifas de tránsito y el desarrollo de industrias locales. No obstante, su explotación y gestión están vinculadas al Derecho del Mar, un cuerpo de normas internacionales que dicta los derechos y responsabilidades de las naciones en sus usos de los océanos del mundo. México, como signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), está obligado a garantizar el uso pacífico y sostenible de esta ruta, respetando los derechos de paso inofensivos y la protección del medio ambiente marino. Por lo tanto, la correcta administración del Istmo de Tehuantepec no sólo representa un potencial económico para México, sino que refuerza el compromiso con la gobernanza global y la protección del medio ambiente.

Es así como, la diversidad de la región del "Istmo de Tehuantepec" favorece la posibilidad de detonar polos de desarrollo a nivel nacional e internacional. No obstante, los factores históricos y políticos obstaculizan la consolidación a largo plazo de los elementos de desarrollo regional.

Oaxaca y Veracruz tienen conjuntamente la responsabilidad de generar iniciativas. Estas responsabilidades deben considerarse como esenciales para que el puente interoceánico, que une el Pacífico con el Atlántico, genere beneficios locales que tengan un impacto en la reducción de costos, en comparación con el Canal de Panamá. El escenario internacional es sumamente activo; sin embargo, las proyecciones no han sido correctamente desarrolladas para asegurar la prevalencia de la congruencia y la operatividad de una región.

En el pasado, Vicente Fox, quien fungió como presidente de México de 2000 a 2006, intentó impulsar, durante su mandato, el desarrollo del Corredor Transístmico. Esta ruta logística representaba una conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico, a través del Istmo de Tehuantepec. Hoy, el gobierno actual lo está retomando, sin embargo, los retos son muchos y las propuestas requieren de planeación y concreción de ideas.

Este corredor, entonces, ha sido visto como una alternativa al Canal de Panamá debido a su proximidad geográfica con los Estados Unidos, lo cual podría ser beneficioso para el comercio entre Asia y América del Norte. No obstante, el Canal de Panamá mantiene una ventaja histórica en términos de eficiencia y costos operativos, gracias a su larga tradición como ruta marítima y a las significativas inversiones en infraestructura y mejoras realizadas a lo largo de los años.

No es ajeno comparar la operación del Istmo en México, la cual es más costosa que el Canal de Panamá, diferenciándose por un monto de poco más de 500 dólares, lo cual, podría haber sido causado por una variedad de factores que hoy día deben atenderse para que el proyecto pueda prosperar. Entre estos se incluyen la carencia de infraestructura y la insuficiente inversión en el corredor transístmico. No obstante, es importante subrayar que, de realizarse las inversiones necesarias y efectuarse las mejoras requeridas, el corredor transístmico podría constituir una opción competitiva y viable para un futuro prometedor de México. (Ver Figura 1).

Figura 1.

“Comparativa de costos y operaciones entre el Istmo de Tehuantepec y el Canal de Panamá”

<i>Canal Transístmico</i>	<i>Costos en USD</i>	<i>Días de cruce</i>
Asia-Salina Cruz (Marítimo)	2100	18
Operaciones en Salina Cruz, Oaxaca.	124	1
Cruce Ferroviario Salina Cruz-Coatzacoalcos	156	1
Operaciones en Coatzacoalcos, Veracruz.	139	1.5
Coatzacoalcos-Houston	950	3
Operaciones en Houston, EE.UU.	110	0.5
Total	3579	25
<i>Canal de Panamá</i>	<i>Costos en USD</i>	<i>Días de cruce</i>
Asia-Houston-Panamá (Marítimo)	2975	30
Operaciones Houston, EE. UU.	110	5
Total	3085	35

Fuente: Elaboración propia, con información de Theurel, M. (2012).

Las virtudes de México abarcan su privilegiada ubicación geográfica, su robusta economía y su capacidad para el fomento del comercio marítimo. En consecuencia, con las apropiadas inversiones en infraestructura y tecnología, el corredor transístmico podría constituir una opción competitiva en el panorama futuro.

La distinción fundamental en términos de costos entre atravesar el Istmo de Tehuantepec en México y cruzar el Canal de Panamá puede estar asociada a diversas razones. En primer lugar, el Canal de Panamá posee una estructura de tarifas que se basa en el tipo, tamaño y carga de la embarcación. Las tarifas pueden fluctuar de manera considerable, con un costo promedio que ha experimentado un incremento a lo largo de los años. No obstante, a cambio se obtiene una vía rápida y segura. Esta situación puede ser el valor agregado para México, pues la construcción del corredor transístmico generaría economías de escala desde la llegada de la mercancía de Asia, hasta su salida por el Golfo de México a los nuevos mercados, principalmente el de Estados Unidos como prioridad de agenda de nuestro país.

Es así, que hablar de la alternativa del Istmo de Tehuantepec suele implicar un transporte multimodal, puesto que se trata de una ruta terrestre que demanda el transbordo de mercancías de la embarcación a otros medios de transporte, como serían el ferrocarril o los camiones. Este proceso podría representar una disminución de costos en términos de tarifas directas; sin embargo, podría suponer un tiempo de tránsito más prolongado y, potencialmente, mayores complejidades logísticas, lo cual podría incrementar los costos indirectos.

Adicionalmente, debe tomarse en consideración que el Canal de Panamá posee un atractivo global, al fungir como una ruta principal en el comercio mundial. En contraste, el Istmo de Tehuantepec, a pesar de representar una alternativa viable, no cuenta con una infraestructura tan desarrollada ni con un volumen de tráfico comparable al que gestiona Panamá.

Sin duda, la elección de la ruta a utilizar se basará en diversos elementos, entre los que se incluyen el tipo de mercancía, los plazos de tránsito aceptables, la logística implicada y el costo total, ya sea directo o indirecto.

Así, la región exhibe en la actualidad una relevancia destacada en la implementación de estrategias de acción orientadas hacia el apoyo de las actividades económicas de mayor valor añadido para los municipios del Istmo. El objetivo primordial radica en fomentar un crecimiento económico sólido que se refleje en el bienestar de la población, siendo imperativo proporcionar áreas de infraestructura física, social y productiva. (Ver. Figura 2)

Fig.2

CORREDOR DEL ISTMO El proyecto contempla una ruta terrestre de 300 kilómetros

SIMBOLOGÍA

● Desde Coatzacoalcos, Veracruz ● Desde Salina Cruz, Oaxaca



Fuente: Padilla, L. (2022), Grupo Milenio, México.

3.- Los retos de México y su visión interoceánica.

Sin lugar a duda, el corredor del istmo constituye un estímulo económico y una oportunidad significativa para nuestro país. A nivel regional, la intención de modernizar mediante la implementación de un tren entre Coatzacoalcos y Salina Cruz no solo propicia la modernización de la región entre Oaxaca y Veracruz, sino que también conlleva simultáneamente diversos desafíos relacionados con la generación de economías de escala en la región.

El mar representa uno de los recursos de mayor relevancia para diversas potencias a nivel global. Dado que se considera un bien de carácter público, el Derecho Internacional Público, en particular la rama asociada al Derecho del Mar destaca aspectos esenciales. Este enfoque incita a naciones como México a centrar su atención en estos campos de estudio. En el marco de lo planteado, uno de los desafíos primordiales es garantizar un eje estratégico que permita capitalizar la posición geográfica del Istmo. El objetivo radica en competir en los mercados globales de transporte de mercancías, mediante la integración efectiva de diversos medios de transporte y procesos de ensamblaje y transformación a lo largo del tránsito interoceánico.

En la actualidad, el corredor transístmico se encuentra en una encrucijada crucial. Conforme al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el lema "No Dejar a Nadie Atrás, No Dejar a Nadie Fuera" personifica la senda hacia las oportunidades o, por contraste, hacia la vulnerabilidad. Tal situación plantea desafíos emergentes a corto plazo. Sin embargo, los proyectos a mediano y largo plazo siguen sin estructurarse desde una base legal sólida que permita realizarlos sin afectación y sin retraso en su implementación. Sin una ejecución de planificación estrictamente apegada a la ley, las decisiones y repercusiones operativas, nuevamente podrían generar discrepancias y conflictos en dicha región.

México, junto con su política interna y su interés en la agenda internacional, debería abogar por el "Derecho del Mar" como herramienta jurídica que impulse decisiones y proteja, desde los marcos jurídicos, las acciones que permitirán que el Istmo se convierta en una alternativa viable para reemplazar al Canal de Panamá. Esto demanda inversiones en infraestructura orientadas a mitigar la desigualdad de la región del Istmo en comparación con otras regiones del país. La falta de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos significativos para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales.

China manifiesta su interés en realizar inversiones en México, siguiendo la tendencia que ha establecido en otros países de América Latina y el Caribe.

Este país asiático dispone de los recursos financieros y tecnológicos que México necesita para promover dos de sus proyectos más ambiciosos: el Tren Maya y el Ferrocarril Transístmico, una conexión ferroviaria entre el Pacífico y el Atlántico.

Los pilares fundamentales del nuevo enfoque son el fomento a las economías locales y un redimensionamiento del papel de los gobiernos subnacionales y los actores sociales en la región. Estos últimos han visto incrementada su responsabilidad y participación, así como la necesidad de implicarse activamente en las decisiones que afectan a su futuro.



Fuente: Theurel, M, (2012) Comparativa de corredores en: “El Corredor Transístmico Hoy. Una oportunidad histórica”.

Finalmente, con el objetivo de resaltar los acuerdos y procesos legales necesarios para materializar este proyecto regional, el desafío más significativo radica en incorporar las inquietudes y demandas expresadas por los pueblos indígenas de Oaxaca y Veracruz. Estos se enfrentan a un proceso complejo que requiere de negociación y modernización desde el marco normativo. Dicha modernización es crucial para garantizar la inversión y certeza operativa de este ambicioso proyecto, que, si bien no es una novedad, permitirá impulsar el potencial de México desde el sur.

Referencias:

Coll-Hurtado, A. (2003). México: una visión geográfica. México: Instituto de Geografía, UNAM, 2da. Ed. En: <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/view/53/52/160-1>

Forbes México. (2018). China, el aliado secreto de AMLO para impulsar el Tren Maya. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/china-el-aliado-secreto-de-amlo-para-impulsar-el-tren-maya/>

María Carreño, Alberto en “Archivo del general Porfirio Díaz Memorias y documentos. Tomo I”, (Colección de Obras Históricas Mexicanas, 2) Instituto de Historia (Serie Documental, 2), UNAM, México, 1947. p.89 y 91, consultado en: <https://shorturl.at/ipyIT>

Padilla, L. (2022). Canal de Panamá e Istmo de Tehuantepec, la nueva competencia. Grupo Milenio, México consultado en: <https://www.milenio.com/politica/corredor-interoceanico-sera-complemento-del-canal-de-panama>

Theurel Cotero, Marcos (2012) en “El Corredor Transístmico Hoy. Una oportunidad histórica”, México, Editorial Robles, p.26.

Torres, J. (2017). El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. Espacios Públicos, 20 (48), 127- 149. ISSN impreso 1665-8140. En: http://www.politicas.uaemex.mx/espaciospublicos/images/stories/Espacios_Publicos_7_CORREDOR.pdf



LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL
ESTADO DE QUINTANA ROO

OTORGA LA PRESENTE

Constancia

CON NÚMERO DE FOLIO: SEVZS-P- 2194

A:

LUIS CONSTANTINO ELIZONDO PAREDES

POR LA PRESENTACIÓN DE LA PONENCIA "EL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y EL DERECHO DEL MAR: UNA PERSPECTIVA INTERDISCIPLINARIA", EN EL MARCO DE LA ACTIVIDAD DE EXTENSIÓN Y VINCULACIÓN ACADÉMICA DENOMINADA: XXII SEMINARIO INTERNACIONAL DE VERANO. CARIBE Y CENTROAMÉRICA: EL CORREDOR INTEROCEÁNICO Y EL TREN MAYA EN EL DESARROLLO DEL SUR-SURESTE DE MÉXICO Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL, LLEVADO A CABO EL DÍA 7 DE SEPTIEMBRE, EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE QUINTANA ROO.

CHETUMAL, QUINTANA ROO, MÉXICO, SEPTIEMBRE 2023.


MTRO. NAIBER BARDALES ROURA
DIRECTOR DE LA DIVISIÓN DE
CIENCIAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS


DR. JOSÉ LUIS ESPARZA AGUILAR
SECRETARÍA DE EXTENSIÓN Y VINCULACIÓN
COORDINACIÓN UNIDAD ACADÉMICA ZONA SUR


DR. FELIPE FLORES VICHI
SECRETARIO TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN Y EXTENSIÓN
DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS