

Corredores estratégicos norteamericanos a través de México

CASIFOP

(publicado en *Ojarasca, La Jornada* lunes 17 de noviembre de 1997)

La expansión hacia el oeste hoy pasa por el sur

De la costa norte del Atlántico partieron las numerosas oleadas de colonos estadounidenses a la conquista del Oeste. Desplazaron, extinguieron o encerraron en reservas a los pueblos indios, mientras la joven y ambiciosa nación compraba o le imponía militarmente a Inglaterra, Francia, España y México la cesión de territorios. La fiebre del oro culminó en la colonización de la fértil franja de California.

La mayor parte de la población estadounidense se asienta en la mitad oriental del territorio, con excepción de una delgada porción costera en el Pacífico. En medio queda una enorme parte del Oeste que representa una tercera parte de los Estados Unidos —espacio casi sin población, exceptuando algunas grandes ciudades de tránsito (Salt Lake City, Tucson, Las Vegas) emplazadas en las inmensas cordilleras y desiertos que dificultan la comunicación con el Pacífico. (Mapa 1)

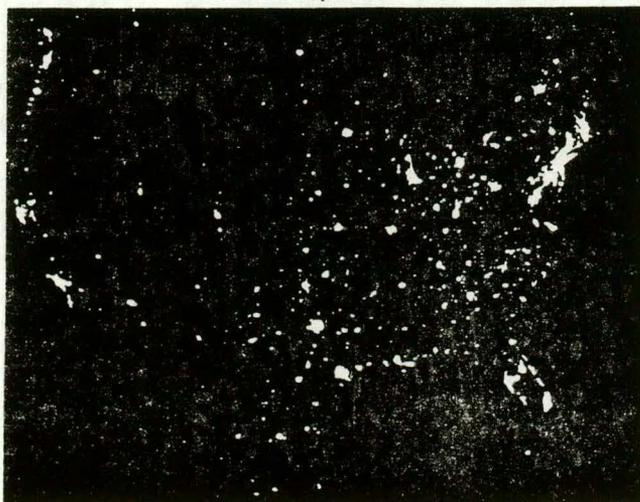
En el Este se localiza la industria pesada, el cinturón cerealero (las tierras más fértiles de todo el planeta), una poderosa ganadería y enormes yacimientos de carbón, petróleo y gas. Los principales bienes, con excepción de los minerales, se ubican en la porción oriental del Nuevo Mundo anglosajón. En el norte del Océano Atlántico floreció con Europa la relación comercial más grande de la historia. Con el triunfo norteamericano sobre Japón en la Segunda Guerra Mundial se consolida también la hegemonía de Estados Unidos en el vigoroso desarrollo del capitalismo en Asia. Al generalizarse la industrialización de la región, particularmente entre los años sesenta y noventa, se impuso un cambio profundo en la estructura del comercio internacional. El grueso de los intercambios mercantiles de Estados Unidos se reorientaron hacia el Océano Pacífico,

convirtiendo a California en una de las regiones más prósperas del mundo. Pero buena parte de las riquezas norteamericanas quedan ancladas en el Este sin poderse trasladar, ni siquiera en el largo plazo, hacia el Oeste. La exportación e importación de mercancías por sus puertos del Pacífico tienen que atravesar los desiertos del sur y/o las Montañas Rocallosas, implicando un transporte por carretera o ferrocarril difícil, lento y muy costoso.

Los geógrafos Chaliand y Rageau¹ han invertido el mapa de América del Norte para mostrar al público “la mirada desde el este” que los estrategas estadounidenses tienen de la región del Caribe, Centroamérica y México en referencia a sus riquezas naturales y como el mejor punto de paso hacia el Pacífico. Sin esta percepción resulta difícil comprender por qué la actual saturación comercial del canal de Panamá busca resolverse reorganizando Centroamérica y México (Mapa 2).

Corredores mexicanos

Mapa 1



Donde está la población de Estados Unidos
(Atlas de los Estados Unidos, National Geographic)

En su Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000² el presidente Zedillo propone un mapa de siete “corredores prioritarios para la integración urbano regional” donde muestra, sin mayor explicación a la prensa, su intención de convertir todo el territorio nacional en el espacio por donde atravesarán cuatro corredores urbano industriales³ que conectarán Estados Unidos con el Pa-

cífico. Las costas occidentales y orientales de México —donde se pueda aprovechar mejor la nutrida y barata población— se convertirían en otros corredores que fomenten una efervescente industria maquiladora. Se trata sólo de un plan presidencial, y no agota la profunda reestructuración del espacio económico mexicano⁴, pero muestra la esencia de las actuales transformaciones económicas del país: subordinación íntegra del territorio mexicano

—comenzando por todas sus redes de infraestructura—, al espacio geográfico, económico y militar de Estados Unidos. (Mapa 3)

A contrapelo del agrio debate público que desató la construcción de 439 kilómetros de canal intracostero en Tamaulipas por considerarse altamente destructivo del medio ambiente, una importante compañía de navegación⁵ “destapó” la construcción de cuatro canales intracosteros para 10 mil kilómetros de litorales⁶. Esta propuesta, sobre todo en el Golfo de México, constituye la prolongación “natural” de 45 mil kilómetros de hidrovías del Este norteamericano por las que navegan hasta los Grandes Lagos (corazón industrial de Estados Unidos) barcos comerciales de alto calado. Poco se ha comprendido el papel de las hidrovías para integrar corredores costeros de maquiladoras y navegación turística, pero menos se ha explicado su articulación con el Istmo de Tehuantepec para transportar, entre otras cosas, hidrocarburos procedentes del Golfo de México, las selvas de Chiapas, Guatemala, Belice, Alaska, Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú. Por ello la ruta que enlazará al Istmo de Tehuantepec con el canal intracostero de Tamaulipas estará destinada a convertirse en uno de los trayectos estratégico-militares estadounidenses más importantes del mundo.

Un nuevo proyecto trinacional para el desarrollo del río Usumacinta⁷ busca establecer acciones en torno a aspectos hidrológicos, ecológicos, arqueológicos y socio-económicos de la cuenca. Hace varias décadas existen programas para construir enormes presas y abrir el río a la navegación pesada. No han avanzado por la dificultad de los gobiernos de México y Guatemala para conciliar intereses, pero con la firma de la paz en Guatemala quizá haya condiciones para reanimar los viejos planes de navegación, sólo que ahora articulando el Usumacinta con el proyecto del canal intracostero de Tabasco. El Istmo de Tehuantepec podría recibir también los energéticos de las selvas de Chiapas y Guatemala, lo que ahorraría el rodeo que implican los oleoductos guatemaltecos dirigidos hacia el mar Caribe. El *Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec* destaca, entonces, como el eje articulador de todos los grandes planes de inversión y construcción en el Sureste mexicano⁸. El gobierno y los grandes consorcios transnacionales se mueven velozmente

en la promoción de un megaproyecto capaz de ofrecer la alternativa centroamericana más eficiente al canal de Panamá, lo que pondrá a disposición de los grandes capitales del mundo el mejor paso entre el Este y el Oeste, y entre el Norte y el Sur, más todas las ventajas y riquezas naturales y sociales que el capital mundial pueda arrastrar a su paso.

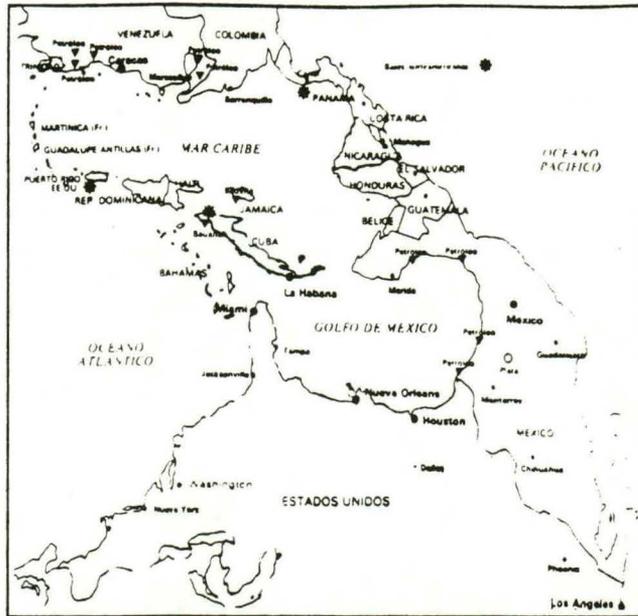
Las redes de Ferrocarriles Nacionales de México se privatizan, lo que facilita la reutilización de todo el espacio mexicano. Su desnacionalización, segmentando su venta al extranjero en cinco suculentas porciones⁹ (una de las cuales vertebrará al Istmo) arranca con la concesión del tren Chihuahua-Pacífico que, al modo de los corredores urbanos antedichos, conecta ciudades fronterizas de Texas con la costa del Pacífico, y permitirá la extracción de las estratégicas reservas minerales de Chihuahua¹⁰.

Los verdaderos balkanizadores

Las propuestas de Ernesto Zedillo y compañía, en realidad las del gran capital estadounidense, pasan por alto la manera en que se estructuró por milenios el desarrollo de México. Como lo demuestra el Instituto de Geografía de la UNAM¹¹ la riqueza material y social que hoy tiene México se ubica en lo que los científicos nombran eje neovolcánico, cuna histórica de la civilización mesoamericana. La reorganización neoliberal del territorio en trazos paralelos con inclinación Noreste-Suroeste, atraviesa diagonalmente “el cuerno de la abundancia” en dirección a las costas del Pacífico, y niega el eje geográfico de las cadenas montañosas, lagos y ríos que regando sus planicies hizo posible la milenaria construcción de la mayor parte de nuestra riqueza demográfica, agrícola, urbana e industrial.

El nuevo espacio que la valorización mundial busca imponer subordinando, destruyendo y saqueando nuestro espacio original, propone dejar a cambio corredores de pseudo industria maquiladora y una nueva regionalización que devore nuevos islotes de producción agroforestal tropical y reservas estratégicas de minerales, hidrocarburos y biodiversidad. En casi todos los casos esto implica destruir medio ambiente, autosuficiencia alimentaria, complementareidad industrial, y mercado interno. De pilón se proponen diversos puntos como basureros

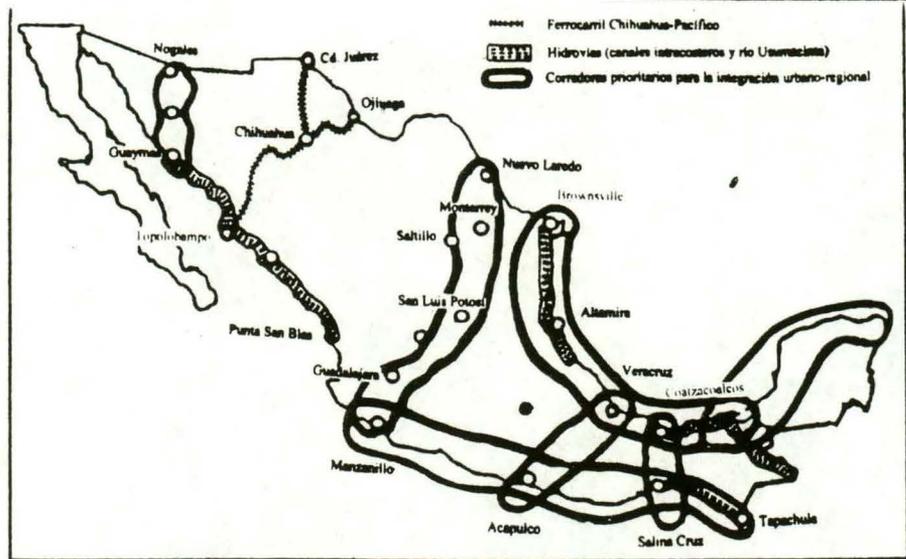
Mapa 2



América del Norte de cabeza. El Caribe, "Mediterráneo norteamericano". (Gérard Challand y Jean-Pierre Rageau. *Atlas político del siglo xx*. Alianza Editorial, p. 129.

Mapa 3

Diversas vías para la integración norteamericana con la Cuenca del Pacífico. ("Corredores prioritarios para la integración urbano regional" aparecidos en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000, del presidente Zedillo. Propuestas de canales intracosteros de Navegación Veracruzana-NAVEGA. Ferrocarril Chihuahua-Pacífico.)



importadores de desechos industriales, expulsión y liquidación de campesinos habitantes de las regiones más codiciadas, concentración y hacinamiento en megaurbes, nuevos corredores costeros que, siguiendo la veta de la sobrepoblación, se tomen un interminable Singapur o Hong Kong. Y mientras México sufre la destrucción de sus diversas identidades culturales, la uniformidad del mercado impuesta por el Norte paradójicamente nos acerca cada vez más al abismo de la balcanización.

El verdadero peligro de desmembramiento de México no brota ni crece con las propuestas indígenas de autonomía. No es casual que 2 mil empresarios de Nuevo León o que diputados del PRI, como el chiapaneco Walter León, insistan en separar Nuevo León o Chiapas del resto de la nación. Con el mismo espíritu trabaja pacientemente *Newsweek* manipulando los procesos de hibridación cultural en la frontera norte, al desdibujar lo que tienen de resistencia

y sobresignificar la potencialidad separatista de una Mexamérica o Amermex. Es Buchanan, el extremista republicano pro Ku Kux Klan, quien en su campaña presidencial exige la entrega de la península de Baja California a cambio de la interminable deuda financiera del gobierno mexicano. Son ellos los que calcan el discurso separatista de la Liga Norte de Italia para aplicarlo al norte de México mientras fusionan los grandes capitales nacionales con los estadounidenses. Es Vicente Fox, gobernador panista de Guanajuato, quien destapa el irresistible deseo de volver a vender los yacimientos petroleros a extranjeros. La completa impostura de los Burgoa Orihuela, cuando se desgarran las vestiduras acusando a los *Acuerdos de San Andrés* de promotores de separatismo, se desnuda si observamos con cuidado el sistemático silencio con que estos supuestos defensores de la integridad nacional se hacen cómplices de esta descomposición histórica.

Notas

¹ Chaliand, G. y Rageau, J.P. *Atlas Político del Siglo XX*. Alianza Editorial, Madrid 1988.
² *La Jornada*, 29 de marzo de 1996, páginas 32-33.
³ El más importante sería el corredor del Istmo de Tehuantepec, de Coahuila a Salina Cruz. El segundo de Veracruz a Acapulco. El tercero de Nuevo Laredo a Manzanillo, pasando por Monterrey, San Luis Potosí, Aguascalientes, y Guadalajara. El cuarto de Nogales a Guaymas.
⁴ Existen varios megaplanes de construcción, privatización e integración de infraestructuras (canales intracosteros, privatización y desarrollo de ferrocarriles y carreteras), yacimientos estratégicos, urbanización e industrialización. Se discute cuáles podrían ser otras rutas alternativas para mejor utilizar ciudades, infraestructuras y reservas de minerales buscando pasos al Pacífico. Como muestra dos botones, Flores A., Maunier, "Puente ferroviario Man-

zanillo-Altamira". *El Economista*, 1996 y "Gas natural: la apuesta próxima Destina Peñoles 320 mdp a la vía Coahuila-Durango". *El Financiero*, 21 de octubre 1997.
⁵ Navegación Veracruzana NAVEGA. *El Financiero*, 12 de noviembre de 1996, pág. 12.
⁶ Los tres canales adicionales al de Tamaulipas-Veracruz (de Brownsville, Texas, a Tuxpan, Veracruz) comunicarian Tapachula (Chiapas) con Salina Cruz (Oaxaca), la laguna del Carmen (Tabasco-Campeche), con Coahuila (Veracruz), y Guaymas (Sonora) con Punta San Blas (Nayarit).
 Hace un año, este plan era apenas una coordinación entre expertos en manejo del agua, representantes científicos y funcionarios gubernamentales de Guatemala, México y Estados Unidos. La reunión fue en San Cristóbal de las Casas, Chiapas, en El Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR) en julio de 1996.
⁷ *V Foro de Finanzas y Oportunidades de Inversión en el Sureste*, Villahermosa,

Tabasco. Cfr. *El Financiero Internacional Edition*, Octubre 20-26, 1997.
⁸ Cfr. Saxe-Fernández, John "La venta de Ferrocarriles Nacionales de México: amenaza a la soberanía nacional". *Excelsior*, 21 de noviembre de 1995.
⁹ 10 Comunicando a Cd. Juárez (Chihuahua)-El Paso (Texas) y Ojinaga (Chihuahua)-Presidio (Texas) con Topolobampo (Sinaloa). La concesión por cincuenta años fue otorgada al Grupo Ferroviano Mexicano, integrado el Grupo Mexico (empresa minera metalúrgica), ICA y Union Pacific (recientemente fusionada con Southern Pacific Rails, la empresa ferroviaria más grande del mundo).
¹¹ García de Fuentes, Ana y Fernández Aguila, Alejandra: "Tipos de territorio por el nivel de su utilización económica", mapa VI 13.1 del *Atlas nacional de México*. Instituto de Geografía, Universidad Autónoma de México.