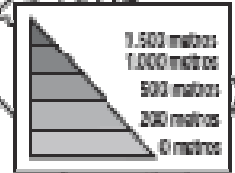


**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA**



LA INFLUENCIA DEL PLAN PUEBLA PANAMÁ EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE MÉXICO

Rosalinda Orozco Esquivel
Oscar Oropeza Aguilera

ASESOR:
Raúl Molina Salazar

**TESINA QUE PARA OBTENER EL GRADO
DE LICENCIADO EN ECONOMIA
PRESENTAN:**

OROZCO ESQUIVEL ROSALINDA

Y

Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
OROPEZA AGUILERA OSCAR**

Universidad Autónoma Metropolitana
Unidad Iztapalapa



Av. Michoacán y Purísima
Iztapalapa 09340, México Distrito Federal.

A Dios:

Por acompañarme cada día,
Por escucharme cada noche de mi vida,
Y por permitirme robarte mucho el tiempo,
En que merecías que estuviera contigo.

A Papi:

Por depositar tu confianza en mí;
Por darme ese ejemplo de rectitud y honestidad,
Y por ese cariño incondicional que siempre me brindaste.

A Mami:

Porque nunca perdiste la fe en mí,
Por haber sacrificado gran parte de tu vida
Para formarme y educarme;
Y por tanto amor ilimitado que siempre me concediste.

A Chayo:

Por tu apoyo, por ese espíritu de lucha,
Tenacidad y carácter que aprendí de ti,
Y por todos esos momentos difíciles, hermana zarigüeya

A Randal:

Por los momentos de alegría;
Por acompañarme en el silencio y platicar sin
palabras,
Por esperarme cada noche y levantarme cada día;
Por que en los momentos de soledad donde siempre
conté con su compañía.

A mis Amigos y Maestros:

Por su amistad, y por estar conmigo al final de
la meta.

A Oscarcito:

Por el apoyo, participación y amistad
que me brindo para la elaboración de
este documento.

A todos y a cada uno Mil Gracias

Rosalinda

Hay ocasiones en que la mayoría de las personas pensamos que las cosas son sencillas y que con un mínimo de esfuerzo podemos realizar cualquier cosa, pero en realidad solo aquellos que luchan por lograr un objetivo son los que alcanzan la meta que se han fijado, algunos de manera independiente y otros con la ayuda de otras personas, es por eso que yo agradezco y dedico la realización de este trabajo a la memoria de mi papa el cual me dejo la herencia mas grande que un ser humano puede desear, que es la humildad y la fuerza para seguir adelante ante cualquier adversidad.

También agradezco y dedico este trabajo a mi mama y a mis hermanos, que aunque en estos años hemos estado un poco alejados se que siempre me han apoyado, moral y económicamente.

De la misma manera agradezco y dedico este trabajo a toda la familia Hernández Murillo, por todo el apoyo que me brindaron durante el tiempo que estuve dentro de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.

En fin quiero dedicar esta investigación a todas aquellas personas que hicieron posible llevarla a cabo y lograr los resultados que de esta se desprendan, entre esas personas se encuentra sin duda alguna, mi compañera y amiga Rosalinda Orozco Esquivel, quien en colaboración con un servidor realizo el desarrollo de este trabajo, el Dr. Raúl Molina Salazar, el cual nos asesoró y corrigió los errores que pudo detectar a lo largo del proceso de este proyecto, y por todas las facilidades que nos ofreció para avanzar en la recopilación de información y en la conclusión de este proyecto.

Por otra parte, para mi, este proyecto significa, el final del camino de la licenciatura en Economía y el inicio de una nueva etapa en mi vida, por lo que el haber concluido me llena de satisfacción y a la vez me da fuerza para continuar con los nuevos retos que vengan, y de la misma manera en que agradezco a todos quiero dedicarme este trabajo a mí mismo, ya que fue un proceso largo y cansado el cual gracias a Dios he podido llevar a cabo.

Oscar Oropeza Aguilera

Índice

Objetivo	8
Introducción	8
Antecedentes	13
I. Objetivos Básicos del PPP	22
II. ¿Por qué la importancia del Plan Puebla Panamá para México?	24
Situación	24
Causas	24
Características Socioeconómicas de la Población en la Región SSE	25
Demografía	27
Población Indígena	29
Educación	31
Salud	33
Pobreza	35
Economía	37
Infraestructura y Vivienda	40
Telecomunicaciones	41
Capítulo 1	
1.1 ¿Porque Invertir en Infraestructura?	43
1.2. Aprovechar adecuadamente las ventajas comparativas que ofrece la región del Sur Sureste.	43

1.2.1 Desarrollo de la petroquímica.	44
1.2.2 Desarrollo de la minería.	44
1.2.3 Desarrollo de la industria maquiladora.	44
1.2.4 Desarrollo del sector turismo.	45
1.3 Conexión México-Guatemala	50
1.4 Estado de Avance en la Financiación	51
1.5 Estado de Avance en la Preparación	52

Capítulo 2

2.1 Crear infraestructura y servicios públicos de calidad. Para fomentar la competitividad en la región SSE	55
2.2 El Reto Crucial es ampliar la Conectividad Entre las Regiones Mexicanas, en Términos de: Infraestructura de Transporte.	57
2.2.1 Infraestructura Carretera.	57
2.2.2 Sistema de Corredores Carreteros Interregionales	59
2.2.3 Vías de Conexión Intrarregional.	61
2.3 Caminos Rurales y otras Vías de Comunicación de Interés Regional y Estatal.	62
2.3.1 Infraestructura Ferroviaria (Corredor Ferroviario interregional del Sur-Sureste y Corredor Transístmico).	64
2.3.2 Corredor Trasístmico (multimodal)	65
2.3.3 Infraestructura Portuaria (Sistema Portuario Intercontinental).	66
2.3.4 Infraestructura Aeroportuaria.	69

2.3.5 Infraestructura de Telecomunicaciones.	72
2.3.6 Infraestructura Energética.	73
2.3.6.1 Interconexión Eléctrica es la Punta de Lanza	73
2.3.7 Infraestructura Pesquera.	78
2.3.8 Infraestructura Hidroagrícola.	80

Capítulo 3

3.1 Infraestructura y Soporte; Desarrollo para la Exportación	81
3.2 Estimular el Crecimiento de la Productividad y Competitividad de la Región	82
3.3 Establecer Condiciones que Permitan el Incremento y la Captación de Inversiones en la Región.	85
3.4 Tabasco Región Clave	88
3.5 Con Respecto a las Políticas	93
3.6 En Términos de Telecomunicaciones	93
3.6.1 Acceso a Internet	94
Conclusiones	96
Glosario	98
Bibliografía	100

La influencia del Plan Puebla Panamá en el Desarrollo Económico de México

Objetivo:

El objetivo del presente trabajo es conocer como ha influido el Plan Puebla Panamá en el desarrollo económico de México principalmente en el área de infraestructura.

Para ello es necesario identificar como se vera beneficiada la economía en el largo plazo a partir de los acuerdos comerciales entre México y los países de Centroamérica con este plan, en el periodo 2001-2005

INTRODUCCIÓN

El Plan Puebla Panamá es un proyecto, impulsado por el presidente Vicente Fox, con el que se busca crear un corredor económico que una al sur de México con los países centroamericanos. Para este proyecto se ha designado un presupuesto del 21 por ciento inferior al solicitado por la dependencia. En el Plan Puebla Panamá participan: Guatemala, Belice, Honduras, Costa Rica, El Salvador, Nicaragua y Panamá, además nueve estados federados mexicanos Puebla, Veracruz, Tabasco, Guerrero, Oaxaca, Campeche, Yucatán, Chiapas y Quintana Roo, lo cual involucra una área con 64 millones de personas y con un poco más de un millón de kilómetros cuadrados que genera un Producto Interno anual de 143 mil millones de dólares.

Dentro del contexto del Plan Puebla Panamá esta previsto construir toda la infraestructura física del mismo en cinco años. Además en México existen 2.200 kilómetros de carreteras que deberán modernizarse para incorporarse a alguno de los tres ejes propuestos para el Plan Puebla Panamá y por consecuencia lógica las comunidades indígenas deberían ser socias del proyecto aportando como parte de la inversión sus tierras o bien recibir compensaciones económicas por el uso de las mismas.

Por otro lado debido a que el gobierno Panameño muestra gran interés por convertirse en la sede de la secretaria ejecutiva del Plan Puebla Panamá, ocasionaría que gran parte de los empleos que se pudieran generar estarían fuera de México, lo cual no es muy alentador ya que México necesita generar mas empleos para estabilizar su economía, sin embargo seria benéfico, ya que los países tendrían una oficina encargada de vigilar el desarrollo del proyecto a nivel regional, el cual esta enfocado a la especialización productiva regional basado en la producción agropecuaria y de servicios ligados al turismo. Las reservas de agua, petróleo y la biodiversidad que poseen dichos países son de las más importantes del continente. Su posición geográfica ha sido estratégica para la acumulación capitalista y fundamental para sortear el tránsito intercontinental de mercancías.

Situación similar encontramos en el istmo centroamericano. El subdesarrollo estructural que padecen estos países se explica en gran medida por su composición productiva que todavía genera la mayor parte de sus divisas: exportaciones de café, banano, azúcar, camarón, madera y algunas frutas tropicales.

La diferencia que presenta el Sur de México con relación a Centroamérica es su riqueza petrolera, pero tiene las mismas ventajas de localización: tanto en Honduras como en Nicaragua pueden construirse vías interoceánicas alternativas o complementarias al Canal de Panamá. Otra diferencia que tiene el Sur de México con países centroamericanos es que, en estos últimos, hay fuerte presencia de empresas maquiladoras. El Salvador es el mejor ejemplo en la región ya que sus fuentes principales de divisas son la maquila y las remesas de las familias que trabajan en los Estados Unidos.

Pero las riquezas no se limitan a las de carácter productivo, existe una rica historia cultural que ha comenzado a ser explotada por el capital privado y los gobiernos de México y Centroamérica, el cual constituye uno de los elementos que han venido redimensionando el concepto de frontera. Se trata del proyecto Mundo Maya iniciado en agosto de 1990, después de varios acuerdos entre México, Guatemala, Belice, Honduras y El Salvador; su objetivo es desarrollar el turismo en la región que antes fue de los mayas. Como se sabe, es un megaproyecto que abarca los estados fronterizos del sur y cuatro países del istmo centroamericano, donde se considera que vive una población maya de aproximadamente ocho millones de personas. La existencia del proyecto Mundo Maya evidencia la existencia de recursos culturales que le dan potencialidad a la frontera sur.

Cabe señalar que existe un tremendo abismo entre la frontera norte y la frontera sur de México, esto no solamente es privativo de México sino de varios de los países incluidos en el P.P.P., por lo que la migración de la población de estas zonas se ha incrementado y se ha convertido en uno de los mayores problemas de los gobiernos de cada país.

La extensa zona donde se pretende realizar el PPP cuenta con el índice más bajo de escolaridad, ya que el índice de escolaridad media es de 6.7 años.

También se cuenta con una baja capacidad financiera, ya que hay barreras entre los países participantes, estas barreras son de tipo aduanal, financiera y fiscal, por lo que la salida y la entrada de mercancías es muy difícil debido a los aranceles ordenados por las autoridades hacendarias.

Ahora bien abordando un poco el tema que se va a analizar con el presente trabajo y el cual es uno de los principales objetivos del PPP es que la infraestructura es escasa en todos sus aspectos, ya que es evidente la falta de vías de comunicación y por parte de Centroamérica no podemos hablar de una mejor infraestructura ya que su capacidad económica es muy baja, a pesar de que una de las bases fuertes de su economía es el canal de Panamá, el cual según ellos sigue siendo útil aunque las embarcaciones de gran calado no puedan navegar por ese punto.

La razón por la que se decidió implementar un corredor industrial en la zona sur de México es por que esta zona es abundante en recursos naturales, y en forma adicional la NASA ya elaboró los primeros mapas de un corredor Biológico Centroamericano, que forma parte del PPP.

Este material cartográfico pretende ayudar a entender las condiciones físicas del área que abarca este corredor. Es entonces que este ambicioso proyecto es guiado por la conservación y aprovechamiento de los recursos naturales y al mismo tiempo el mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones rurales del istmo.

Por ultimo los acuerdos comerciales que firmo México con Costa Rica y Nicaragua, el triangulo del norte, es decir con el Salvador, Guatemala y Honduras, y uno mas con Panamá, servirán de base para este proyecto. Además de que el PPP profundizara las relaciones entre México y las naciones de Centroamérica en el marco de una estrategia de globalización y de acuerdo a las políticas económicas de los gobiernos involucrados.

ANTECEDENTES

A partir de junio de 2002, los Consejos Nacionales miembros del Consejo Indígena de Centroamérica (CICA) comenzaron a participar en las discusiones sobre el Plan Puebla-Panamá y las iniciativas que lo componen. En este contexto, se realizó el seminario taller "Análisis de los Pueblos Indígenas al Plan Puebla-Panamá", en la ciudad de Belice en junio de 2002, donde se elaboró una declaración firmada por los miembros de CICA la cual fue presentada a los mandatarios de los ocho países de la región mesoamericana y Comisionados Presidenciales en la Cumbre celebrada en Mérida, México. Como resultado, se decidió impulsar la participación indígena y étnica dentro del Plan Puebla Panamá. Entre octubre de 2002 y enero de 2003 se realizaron siete mesas nacionales de trabajo en Centroamérica con el apoyo del CICA, con el objetivo de formular en forma conciente con los dirigentes de los pueblos indígenas de los países de la región, propuestas de perfiles de proyectos con las comunidades indígenas. El 10, 11 y 12 de febrero de 2003 se realizó el "Taller de trabajo del Componente Indígena" en Nicaragua, con participación de líderes indígenas de Centroamérica, Comisionados, especialistas internacionales y nacionales y agencias multilaterales, ONG's, etc. donde se presentó la "Propuesta Indígena Mesoamericana en el marco del Plan Puebla-Panamá – Abya Yala".

Esta propuesta aborda tres grandes ejes de trabajo los cuales se transformarían en proyectos específicos de ser aprobadas por la Comisión Ejecutiva del Plan Puebla Panamá: Educación, Seguridad Jurídica, y Desarrollo Económico y Productivo.

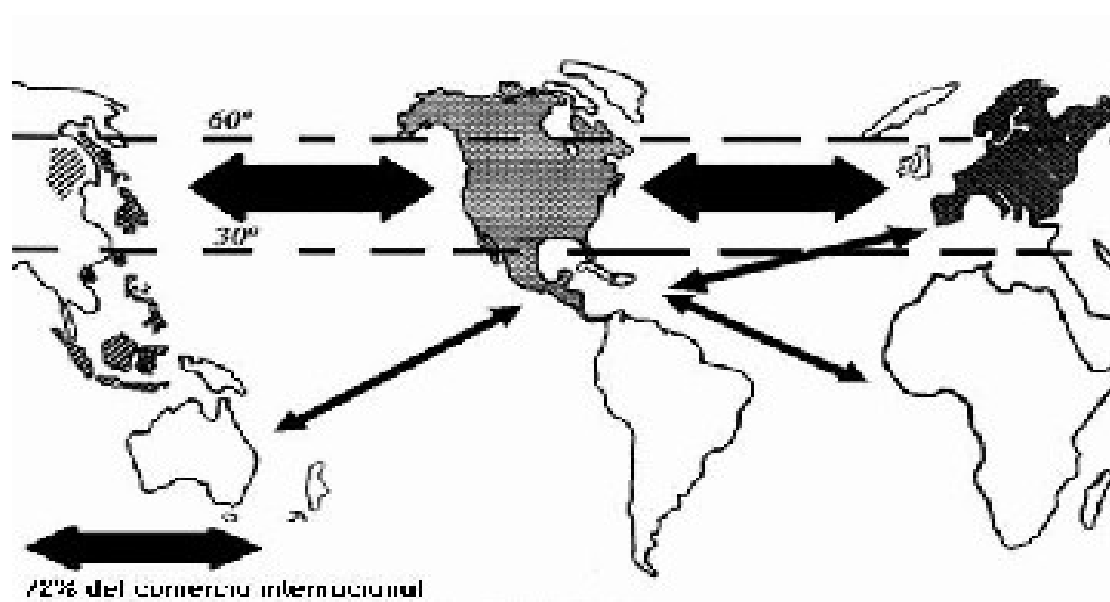
La Comisión Ejecutiva recibió la propuesta del CICA y a fin de garantizar la participación de los pueblos indígenas y colectividades étnicas de toda la región mesoamericana, se conformó, en junio de 2003 el Grupo Asesor para la participación Indígena y Étnica (GAPIE), integrado por asesores gubernamentales que abordan el desarrollo de los pueblos indígenas y de las colectividades étnicas así como por las organizaciones indígenas y étnicas de la región, que cumplirán el papel y la función de instancias de consulta en todas aquellas acciones que incidan directamente en el ámbito de los propios pueblos y colectividades étnicas de la Región Mesoamericana.

El Plan Puebla Panamá surge como propuesta de los ocho países mesoamericanos para fortalecer la integración regional e impulsar los proyectos de desarrollo social y económico en los estados del Sur-Sureste de México y el Istmo Centroamericano.

Participan en el PPP Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, y los nueve estados del Sur-Sureste de México, Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán.

El Plan Puebla Panamá es una iniciativa que promueven los gobiernos de México y Centroamérica, y que, en teoría, pretende el desarrollo de la región Mesoamericana. Es llamado Puebla Panamá porque en los dos extremos de la región donde se va a desplegar se encuentran las ciudades de Puebla en México, al noroeste, y Panamá, capital del país con el mismo nombre, al sureste.

El Plan propone llevar a cabo ocho diferentes iniciativas, que son la de integración vial, de facilitación del intercambio comercial, de interconexión energética, de integración de los servicios de telecomunicaciones, de desarrollo sustentable, de promoción del turismo, de desarrollo humano, y de prevención y mitigación de desastres naturales.



Una de las más importantes, por el monto de la inversión que requiere y los resultados que se esperan, es la iniciativa de integración vial, que propone mejorar o construir casi 6000 km. de carreteras, de manera que el transporte de mercancías entre los países de la región sea más rápido y barato de lo que es en la actualidad.

Aún cuando la propaganda oficial asegure las iniciativas de desarrollo humano y desarrollo sustentable son las prioritarias del PPP, este hecho se desmiente al analizar los niveles de inversión que se tienen previstos para ellas.

Por ejemplo, los proyectos que se han planteado para la iniciativa de desarrollo humano van a recibir una inversión cercana a los \$ 42 mdd, lo que supone cerca de 80 veces menos que lo que se va a invertir en la integración vial. En lo que respecta a la iniciativa de desarrollo sostenible, la inversión prevista es algo menor a los US \$ 59 millones, lo que también queda muy lejano a las inversiones en infraestructura y facilitación del comercio. El costo estimado en junio del 2002 para desplegar las iniciativas de desarrollo sustentable, promoción del turismo, desarrollo humano, y prevención y mitigación de desastres naturales no llega al 3 % del presupuesto total del Plan Puebla Panamá.

Históricamente el grueso del comercio mundial se ha desarrollado entre los 30° y 60° de latitud norte. Entre estos paralelos -donde se sitúa Europa, Estados Unidos, Japón y Rusia- se desarrolla más del 70% del comercio internacional y se concentra casi el 80% de la producción bruta mundial. Desde la década de 1990 se produjo una mayor apertura del mercado de China y otros países del sudeste asiático al comercio internacional.

Este fenómeno provocó la aparición de una nueva área de comercio cuyo potencial para el futuro es enorme. Basta pensar con que la población de China prácticamente dobla a la que tiene todo el continente americano. Quien logre ganar ese mercado de más de 1100 millones de personas controlará una gran parte del comercio de los años venideros. Desde 1992, Estados Unidos ha ido incrementando su comercio con los países de la región del sudeste asiático a un ritmo de un 2,9% anual, mientras que el ritmo de incremento del comercio con el resto del mundo ha sido del orden del 1,8% anual.

Del total del comercio de Estados Unidos, el que mantiene con China representa el 6%, y el que mantiene con Malasia, Filipinas, Tailandia, Indonesia y Vietnam representa el 4,5%. Contando otros países, el comercio de Estados Unidos con el sudeste asiático representa el 12% del total del que mantiene a nivel mundial. Las tendencias actuales del crecimiento hacen prever que en pocas décadas el centro de comercio mundial va a desplazarse de la franja situada entre los 30° y 60° norte hacia el Pacífico sur, buscando China y el resto de países del área.

En el caso de los Estados Unidos, el desarrollo de los corredores industriales y agrícolas de exportación se ha dado en la mitad este del país.

De los 30 complejos industriales más importantes, 27 se sitúan en la mitad este mientras que sólo 3 están en la mitad oeste.

Es en el este en donde se concentra cerca del 80% de producción industrial y agrícola estadounidense. El crecimiento del comercio con una región –el sudeste asiático- que es más fácilmente accesible por el oeste plantea, por tanto, un problema logístico. Para llevar y traer mercancías no existen más que dos alternativas. O se comercia por mar usando el Canal de Panamá y otras rutas más largas y costosas para barcos de gran calado, o bien se hace por dentro del propio territorio estadounidense, desarrollando en la medida de lo necesario vías de comunicación más eficientes y rentables que las actuales. La tercera vía, impensable por sus costos, sería trasladar todo el desarrollo industrial y agrícola del este al oeste, o, para decirlo de forma figurada, darle la vuelta al mapa y situar el este del país en donde está el oeste y viceversa. El problema que enfrenta Estados Unidos es, por tanto, de capital.

Utilizar rutas terrestres para el comercio supone un aumento del 50% en los costos del transporte. Si, además, fuera necesario mejorar el sistema de comunicaciones dentro del país, los costos serían altísimos, no sólo por los precios de la mano de obra sino también porque todo el sistema de carreteras de Estados Unidos tiene que trazar un recorrido de norte a sur del país. La barrera montañosa de las Rocosas hace imposible trazar rutas horizontales de este a oeste, con lo que las mercancías tendrían que ir del norte al sur, y de allí nuevamente al norte. La ruta del Canal de Panamá es muy útil, pero tiene el problema de que está ya sobrecargada. Además, los barcos de gran calado no pueden transitar por él, a pesar de las mejoras que se le están haciendo. un barco que desee pasar por el Canal de Panamá tiene que esperar una media de 8 días para poder hacerlo.

Según las previsiones de la Autoridad del Canal, en lo próximos 50 años el paso de buques se habrá doblado y el calado de los barcos también será mayor. La importancia de contar con buenos sistemas de transportes y comunicaciones para poder participar en las redes de producción global es enorme, y el problema de Estados Unidos es que no tiene asegurados esos sistemas para comerciar con el este asiático. Si no encuentra una alternativa viable va a ser imposible para los norteamericanos competir por dicho mercado en un futuro seguramente no muy lejano, y esa alternativa se llama Plan Puebla-Panamá.

La propaganda oficial plantea la integración de la región por medio de corredores terrestres, infraestructura portuaria y sistemas de comunicaciones y eléctricas muy eficientes. Pero lo que se calla es que toda esa iniciativa está al servicio, primordialmente, de varios puentes terrestres que se están planificando para facilitar el paso de mercancías del Atlántico al Pacífico y viceversa.

De esta manera, se conocen actualmente cuatro diferentes proyectos en las partes más estrechas de toda la región en donde se pretende construir toda una serie de infraestructura portuaria y de comunicaciones terrestres y férreas.

La idea es hacer nuevos “canales de Panamá”, sólo que pasando por tierra y en otros países. De esta manera, un barco que llegue cargado de mercancías a uno de estos nuevos puertos será descargado a plataformas que transportarán todos los contenedores en pocas horas al Pacífico. Allí, otro barco estará esperando para ser cargado nuevamente y continuar la ruta hacia otros puertos del Pacífico.

En el Istmo de Tehuantepec¹, México, se está retomando el llamado Megaproyecto del Istmo, que plantea un puerto en el Golfo de México y otro en el Océano Pacífico, unidos por una línea de ferrocarril y una carretera paralela a ella. En Guatemala, entre Honduras y el Salvador, y en Nicaragua se están planteando proyectos similares. Una característica común de todos ellos es que el transporte de mercancías de un puerto a otro tardaría unas pocas horas –siete en el caso de Guatemala–, lo que constituye una ventaja considerable con respecto a la situación actual.

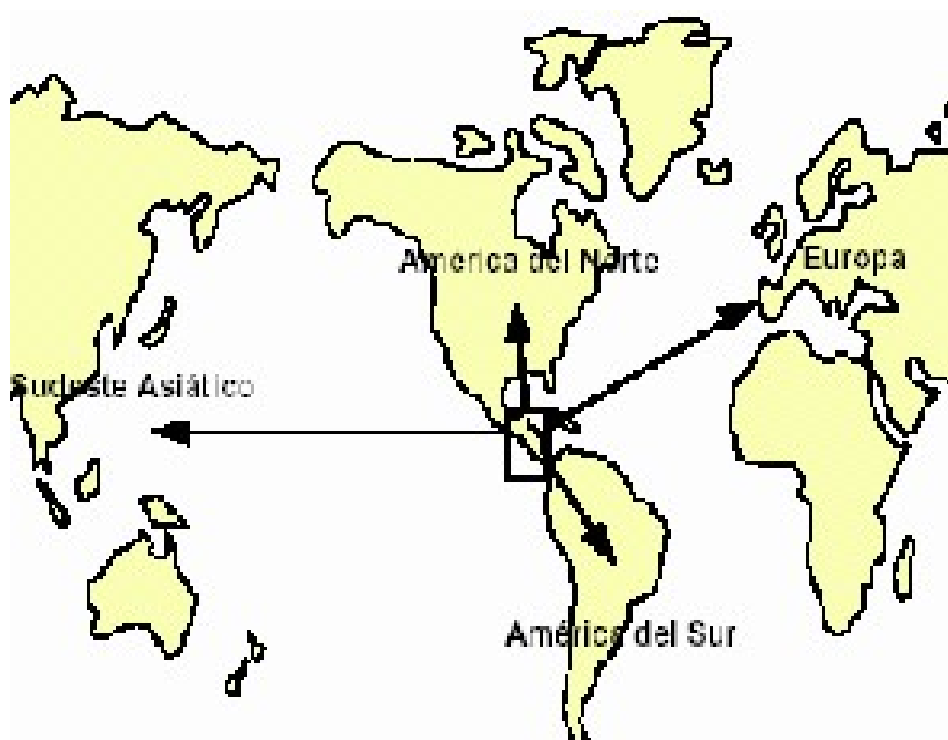
El Plan Puebla-Panamá pretende impulsar la mejora de infraestructura del Canal de Panamá para que siga plenamente integrado a los circuitos mundiales de navegación. Todos los puentes terrestres van acompañados de una infraestructura paralela, que en el Plan se llama “iniciativas”.

¹ El Istmo de Tehuantepec es la parte más angosta de la República Mexicana, se localiza al sureste, en el estado de Oaxaca. Está conformado por los distritos de Juchitán y Tehuantepec y colinda, al norte, con el istmo veracruzano; al sur con el Océano Pacífico; al oeste con la Sierra Juárez y con la Sierra Madre del Sur, y al este con el estado de Chiapas. Por ser una gran planicie, la región del Istmo cuenta con importantes vías de comunicación. Las dos carreteras más importantes son la Internacional y la Transístmica.

El puerto de Salina Cruz tiene comunicación marítima, terrestre, ferroviaria y aérea. A causa de la industria petrolera, Salina Cruz se ha convertido en una ciudad industrializada que capta mano de obra tanto local como externa.

El ferrocarril transístmico corre de Coatzacoalcos a Salina Cruz; el panamericano va de Ciudad Ixtepec a Tapachula, pasando por Juchitán, Unión Hidalgo, Reforma, Acuites, Arriaga y la costa de Chiapas.

Así, las iniciativas de integración vial, de telecomunicaciones y de integración energética no son más que toda la infraestructura necesaria para que estos puentes terrestres estén bien comunicados y tengan las facilidades necesarias para adecuarse a las demandas de los movimientos modernos del transporte de cargas. Una constante en los puertos que se planifican a cada lado de los puentes terrestres es que serán zonas francas. Esto significa que cualquier empresa que se establezca en ellas no pagará ningún impuesto, siempre y cuando los bienes que produzca no se comercialicen dentro del país en donde está el puerto franco.



También significa que cualquier barco que llegue al puerto estará exento de trámites aduaneros. Y por último significa que en las zonas francas se podrá establecer cualquier empresa que esté interesada en contratar mano de obra barata –lo que sobra en Mesoamérica-, sin pagar nada más que salarios mucho más bajos que en países desarrollados.

El grueso de la inversión del Plan Puebla-Panamá no es más que eso: sentar las bases para la utilización de Mesoamérica como un gran puerto, con el fin de que el comercio entre Estados Unidos y el Sudeste Asiático se pueda desarrollar en todo su potencial. Pero el plan va más allá, cabe mencionar que detrás también hay una estrategia para aprovechar las ventajas comparativas de la región, como la mano de obra barata y recursos naturales baratos.

Según algunos estudios, el plan pretende, además, expandir el control de la iniciativa privada sobre tierras y recursos, estimular el sistema económico mundial y frenar las migraciones hacia Estados Unidos.

En la estrategia del Plan Puebla Panamá aparecen más países: Japón, cuyo nivel de comercio con Estados Unidos es muy importante y por tanto tiene intereses evidentes; y México, la única nación de Mesoamérica que no va a aumentar su deuda externa por las inmensas inversiones en infraestructura, y con capacidad territorial, económica y tecnológica suficiente como para poder plantear proyectos competitivos. De ahí el papel relevante que ha jugado en el impulso del plan.

I.I Objetivos básicos del PPP

- ✓ Desarrollo humano y social.
- ✓ Participación de la sociedad civil
- ✓ Cambio estructural en la dinámica económica.
- ✓ Aprovechamiento de vocaciones y ventajas comparativas de la región.
- ✓ Promoción de las inversiones productivas.
- ✓ Manejo sustentable de los recursos naturales.
- ✓ Concertación de planes y estrategias conjuntas con Centroamérica.
- ✓ Modernización y fortalecimiento de las instituciones en la región.

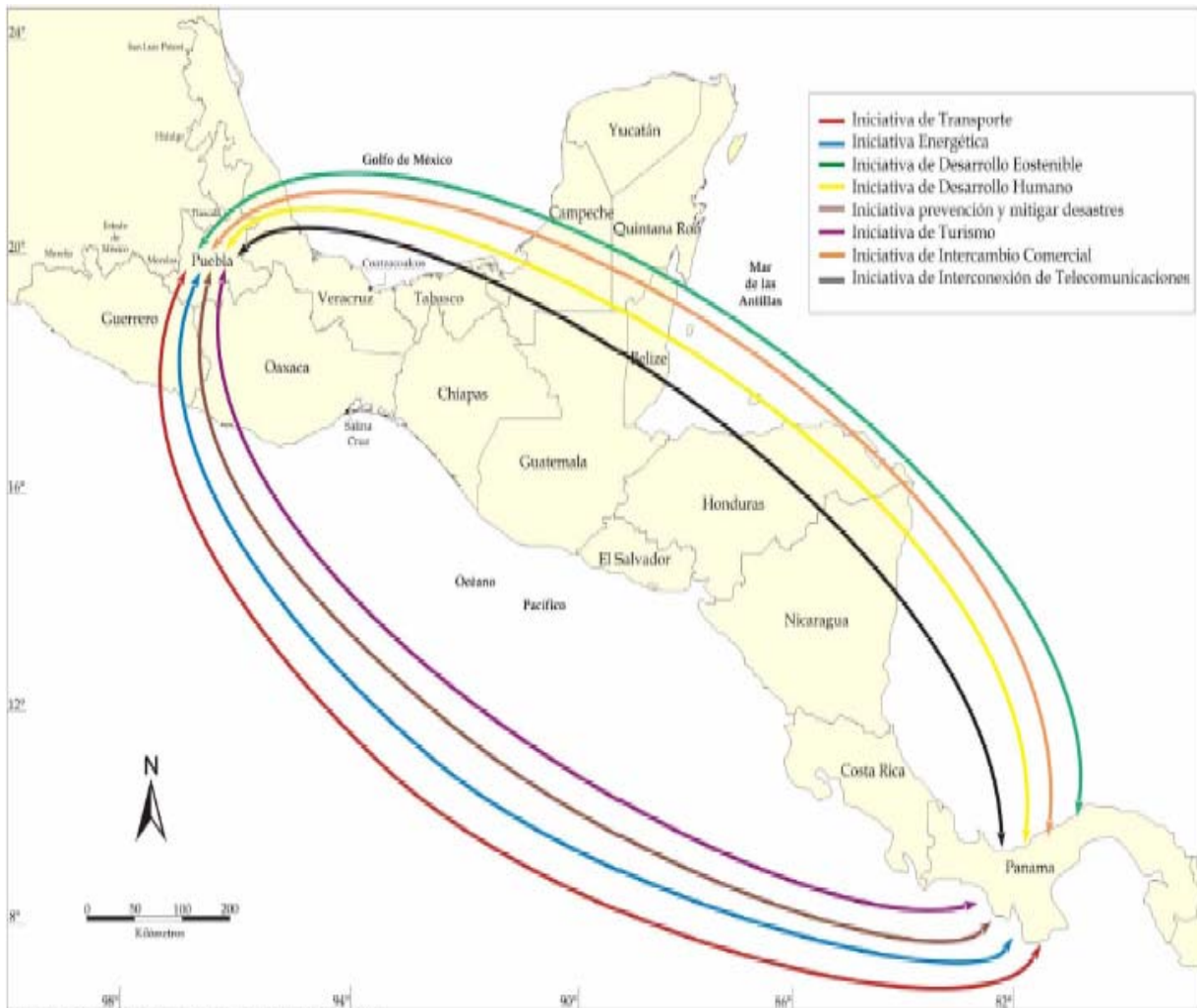
Estos objetivos² son un primer planteamiento que incluyó una cartera de proyectos compuestos principalmente por infraestructura.

² El 15 de junio de 2001 en la ciudad de San Salvador, El Salvador, en el marco de la Cumbre Extraordinaria del Mecanismo de de Diálogo y Concertación de Tuxtla, los Presidentes de México y Centroamérica llegaron a los siguientes acuerdos para dar sustento al PPP:

1. Incluir al PPP como un capítulo dentro del mecanismo de Tuxtla, confiriéndole el status de Política de Estado.
2. Aprobar las 8 iniciativas mesoamericanas.
3. Instalar la Comisión Ejecutiva del PPP, integrada por representantes presidenciales de cada nación, como la instancia para la planeación, promoción y evaluación del Plan.
4. Instalar el Grupo Técnico Interinstitucional (GTI).
5. Crear la Comisión de Alto Nivel de Promoción y Búsqueda de Financiamiento, para atraer recursos público, privados y de la Banca de Desarrollo.

En esta reunión se definió también la estructura internacional para dar marcha al Plan y con ello definir funciones y rumbos dentro de un marco jurídico que sustenta la esencia y funciones que el Plan tiene para la región mesoamericana.

Mapa Iniciativas de Desarrollo del Plan Puebla Panamá



Fuente: elaboración propia, datos oficiales del PPP, 2001

Por que la importancia del Plan Puebla Panamá para México?

II. Situación

La región Sur-Sureste de México muestra un serio rezago en su desarrollo social y económico con respecto a las regiones del Centro y Norte del país. Comprende el 28.2 % de la población nacional y el 72.0 % de la población indígena, pero en ella se genera sólo el 9.7 % del PIB nacional.

Los Índices de pobreza, tales como la mortalidad infantil, el analfabetismo, el porcentaje de población en localidades aisladas, la población en localidades con alta y muy alta marginación, entre otros, muestran en los estados del Sur Sureste diferencias impactantes con respecto a los valores registrados en cada caso en las entidades más desarrolladas del país.

En estos contrastes se muestran claramente la presencia de las dos caras de México. El dinámico y en vías hacia su pleno desarrollo y el que sigue sumergido en el estancamiento y el atraso.

III. Causas

Este rezago tiene causas históricas y estructurales. La región se ha incorporado en forma tardía al desarrollo nacional. La inversión realizada por el gobierno federal en materia de infraestructura básica en la región ha sido mucho menor y ha llegado más tarde que en las otras regiones. Cabe recordar, a modo de ejemplo, que hacia mediados de los años cincuenta del pasado siglo se integró el sureste hacia el centro del país mediante carretera y ferrocarril. Hasta entonces la única vía de transporte era el cabotaje.

Cuando el Sur-Sureste adquirió hacia los años setenta una mayor prioridad nacional, las políticas puestas en práctica por el Gobierno Federal, basadas en las grandes obras de infraestructura hidroagrícola, la explotación del potencial energético y la creación de polos de desarrollo tuvieron fuertes impactos. Fueron localizados y causaron distorsiones en el tejido social de la región así como efectos ambientales severos.

IV. Características socioeconómicas de la población de la región sur-sureste.

Estados	Superficie (Km2)	Población (millones)	Densidad de Población (Pob/km2)	PIB Per-cápita (dólares / año 1999)	Mortalidad Infantil (por cada 1000 nacidos)	Promedio de escolaridad (años)
Puebla	33,919	5.1	148.0	3,382	24.3	6.6
Veracruz	72,815	6.9	96.0	2,565	11.5	6.9
Tabasco	24,661	1.9	76.3	2,778	18.3	7.5
Campeche	51,833	0.7	12.0	7,354	26.0	7.1
Yucatán	39,340	1.6	41.7	3,588	17.1	6.7
Quintana Roo	50,350	0.9	20.5	7,490	13.6	7.8
Chiapas	73,887	3.9	53.2	1,826	31.9	5.5
Oaxaca	95,364	3.4	36.8	1,908	15.9	5.6
Guerrero	63,794	3.1	48.3	2,452	29.7	6.0
TOTALES	505,963	27.5	54.9	2,847.0	28.7*	6.1*

Fuente INEGI 2004

Es por ello la importancia de un nuevo proyecto para que este nuevo que pretende impulsar en el sur-sureste de México hacia un desarrollo integral, basado en un crecimiento económico sostenible, pero que a la vez sea socialmente incluyente, ambientalmente sustentable y territorialmente ordenado.

El Plan está particularmente comprometido con la preservación y el manejo sustentable de los recursos naturales renovables, por lo que se atribuye especial importancia a la inducción de cambios en el uso del suelo en la región y a una evaluación oportuna de impacto ambiental de los proyectos de infraestructura.

La región Sur Sureste se caracteriza por un saldo migratorio neto negativo (1.55 por ciento), lo que indica que se trata de una región netamente expulsora de población

Durante el periodo de 1995 a 2000 emigraron hacia fuera de los estados de la región 1.26 millones de personas e inmigraron hacia ellos 0.84 millones.

En este intercambio se incluyen los flujos intrarregionales (entre las entidades de la región como origen y destino de la migración). En dicho lapso emigró de los estados de la región el 4.6% de su población, siendo Veracruz y Guerrero los casos extremos (con 6.3 y 5.3%, respectivamente).

Las condiciones de precariedad y atraso, junto con el rezago en educación, vivienda, alimentación y salud, se convierten en serio obstáculo para el desarrollo pleno de la población indígena y por ende de la región.

Es por ello la importancia de este análisis para reflexionar sobre la problemática que ataña a la región, y conocer aun más las ventajas con las que se cuentan para así que se tenga una menor desigualdad entre regiones y/o países, es por ello conocer sobre algunos aspectos importantes de la región.

V. Situación Demográfica

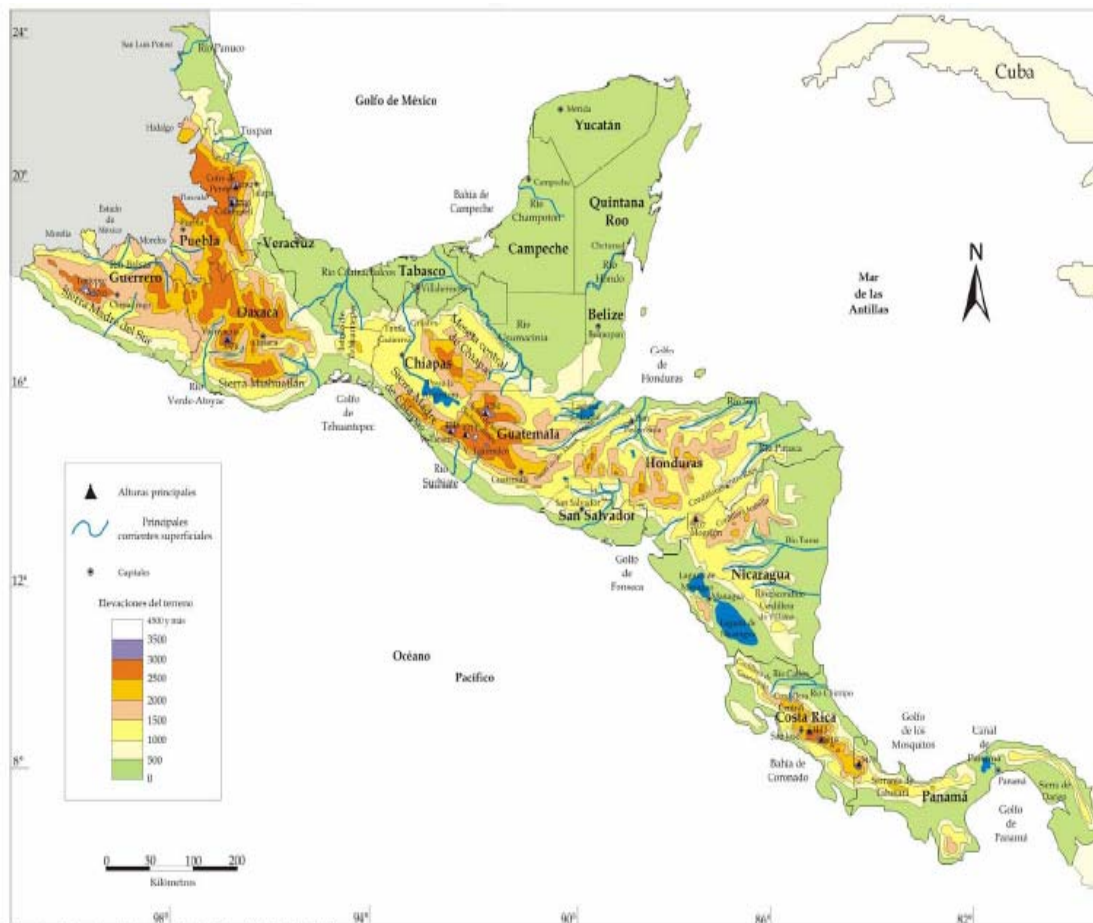
En el Sur Sureste de México viven 27.5 millones de habitantes, que representan más de uno de cada cuatro mexicanos (el 28.3 por ciento de la población total del país). En el año 2000 el 43.5 por ciento de los habitantes de la región residía en dos de los estados de ella, Puebla y Veracruz. Siendo este último el más poblado (con casi 7 millones de personas), Campeche es el estado menos poblado de la región, con apenas 0.7 millones de habitantes,³ Por su parte Chiapas tiene un crecimiento demográfico el cual tiene mayor problema de rezago educativo y cultural de su población, del que se desprenden tasas de fecundidad elevadas.

En Tabasco y Campeche el desarrollo de la industria petrolera en su territorio explica buena parte del alto crecimiento demográfico (que en buena medida de debe a la inmigración en busca de empleos desde otros estados de la República).

En 1980 y el año 2000 la población de la región creció un 52%, llegando una tasa anual media de crecimiento de 1.34% entre 1995 y 2000 contra una de 1.33% para el país.

Los estados de Veracruz, Guerrero, Oaxaca y Yucatán tienen hoy tasas medias de crecimiento anual menores al promedio nacional; en el caso de los tres primeros esto se debe en parte a procesos de migración, los cuales han adquirido una dinámica creciente y consistente (dichos estados tuvieron un saldo migratorio negativo entre 1990 y 1995 de 49 mil, 22 mil y 55 mil personas, respectivamente).

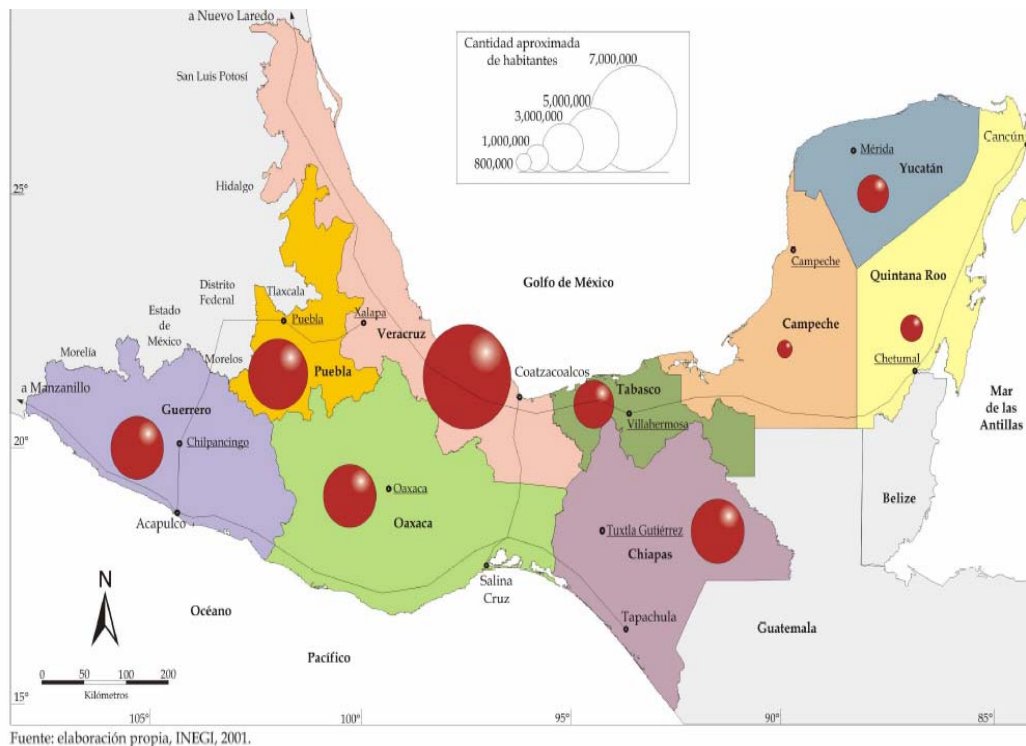
³ La extensión geográfica, arroja en el año 2000 una densidad demográfica promedio en la región de casi 55 habitantes por kilómetro cuadrado (cinco más que el promedio nacional). Sin embargo, al interior de la región las diferencias en densidad de población son importantes. El estado más densamente poblado es Puebla, con casi 150 habitantes por kilómetro cuadrado; el menos densamente poblado es Campeche, con menos de 14 habitantes por kilómetro cuadrado. (Fuente: Censos de población y vivienda, varios años. INEGI, México)

Mapa: Relieve e hidrografía del Plan puebla Panamá

Los estados de Quintana Roo, Campeche, Tabasco, Chiapas y Puebla tienen, un crecimiento superior a la media nacional. Quintana Roo y Chiapas son los estados que muestran una mayor dinámica demográfica en los últimos 20 años. El primero, con una tasa anual media superior al 5% entre 1995 y 2000, casi cuadruplicó su población en dicho lapso, concretamente como resultado de la inmigración y crecimiento económico debidos al desarrollo turístico de Cancún.

El crecimiento demográfico de Chiapas responde más al problemático rezago educativo y cultural de su población, del que se desprenden tasas de fecundidad elevadas.

Mapa. Mexicanos que integran el PPP (Cantidad aproximada de habitantes)

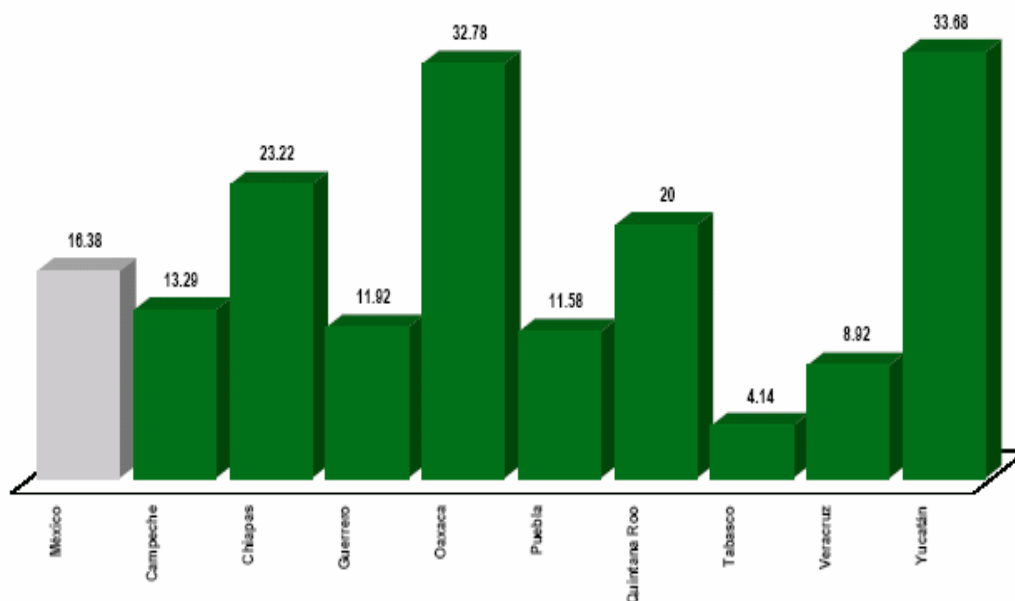


VI. Población Indígena

La población indígena de México está fuertemente concentrada en la región Sur Sureste del país.

Los indígenas viven generalmente en comunidades aisladas y altamente marginadas y son sujetos de discriminación. En la región Sur Sureste, del total de localidades con menos de 2,500 habitantes el 31.3 por ciento se consideran aislados, es decir, no se encuentran cercanas a una carretera y están fuera del área de influencia de un centro urbano. El aislamiento es un obstáculo para la provisión apropiada de servicios públicos de las poblaciones. Además, en estas localidades se concentra el 9.9 por ciento de la población de la región, cifra que casi duplica al 5% correspondiente a la población que vive en localidades aisladas en el país.

El aislamiento más extremo se presenta en Chiapas, donde una de cada dos localidades se encuentra alejada de vías de comunicación y sin acceso a los servicios básicos urbanos.



Fuente: XII Censo General de Población y Vivienda, 2000, INEGI, México, 2000.

Los estados de la región Sur-Sureste donde se encuentran concentradas la mayor población indígena son Yucatán (39.71% de la total en 1995) y Oaxaca (36.54%). Los estados de la región que tienen menor proporción de dicha población son Tabasco (3.35% en 1995) y Veracruz (9.93%). Los estados en los que existe (1995) una mayor proporción de población que sólo habla lengua indígena son Chiapas (8.09% de la población total) y Oaxaca (5.63%) y aquellos en que la misma es de menor importancia son Tabasco (0.02% de la total) y Campeche (0.83%).

Al interior de la región (e incluso de las entidades) existe una gran diversidad de etnias, con lenguas, culturas y costumbres diferentes, por lo que la cuestión indígena no admite una solución homogénea aplicable a todos los grupos (salvo en lo que se refiere al ataque a la pobreza y la marginación).

Mapa: Ubicación Geográfica de los Principales Grupos Indígenas de México



Fuente: BENFORD, Jason 2003; INI, 2003

VII. Educación

El analfabetismo de la región Sur Sureste incide en la desigualdad de oportunidades de la población para fortalecer sus habilidades y destrezas y la calificación para su desarrollo individual y su actividad laboral. Establece también la necesidad de programas educativos más efectivos y congruentes con el desarrollo de la región y la cultura de sus pueblos.

De acuerdo con las cifras censales, casi la mitad de la población analfabeta del país (47 por ciento) se encuentra en la zona Sur Sureste del país.

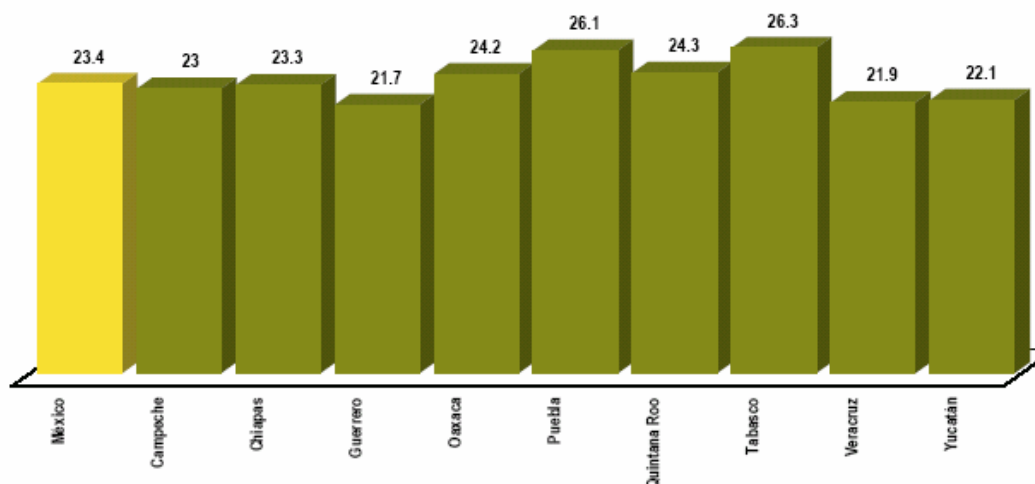
La brecha entre los estados de la región y las entidades de mayor desarrollo educativo, localizadas principalmente en el norte y centro del país, es considerable.

El analfabetismo en la población de 15 años y más alcanza (1995) casi el 20% en dicha región, mientras que en el resto de las entidades del país el analfabetismo promedio es de sólo 7.3%.

Todos los estados de la región, excepto Quintana Roo, tienen un alto porcentaje de su población que no sabe leer ni escribir, con valores que van desde un 26.1 por ciento en Chiapas hasta el 9.7 por ciento en Quintana Roo. Por cada analfabeta en el Distrito Federal existen casi ocho en Chiapas. Las amplias desigualdades en analfabetismo son generadas por problemas de orden estructural, por las amplias diferencias en el destino de recursos y por deficiencias en infraestructura.

Una parte importante de ellas se debe a la mayor dispersión y mayor proporción de población rural que prevalecen en la región. Influyen también los bajos niveles de ingresos familiares, que obligan a muchos niños a dejar la escuela en edades tempranas para contribuir a las tareas productivas familiares.

Grafica: Alumnos por maestro en Educación Básica



Fuente: Sexto Informe de Gobierno Ernesto Zedillo Ponce de León, Presidencia de la República, México, 2000

En otras palabras, el Sur Sureste está peor dotado de profesionales que el resto de la República y sus profesionales están peor pagados que el promedio nacional.

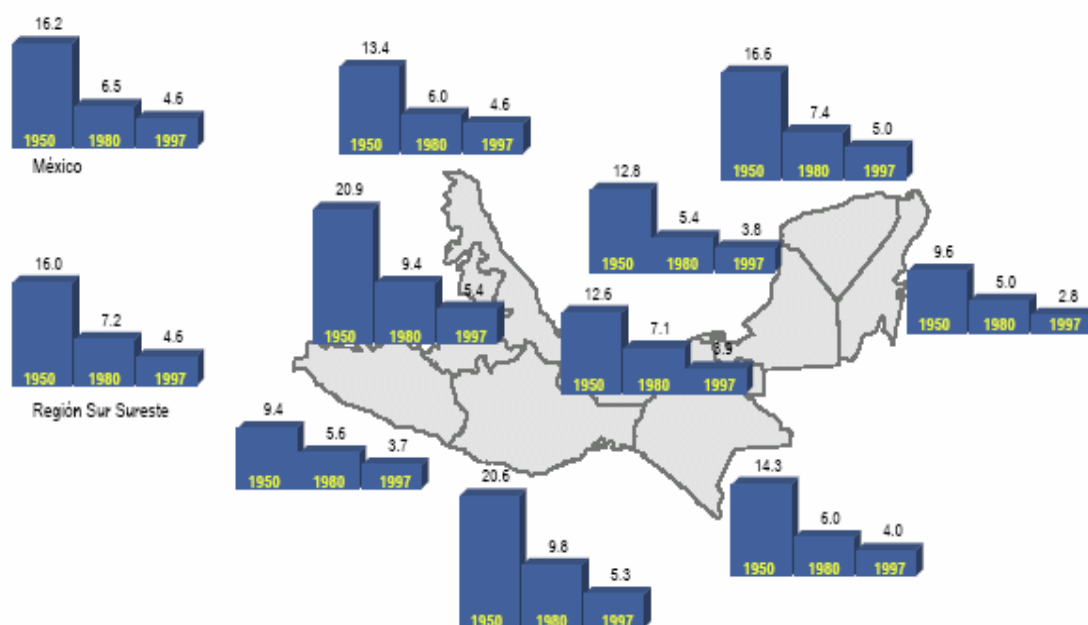
VIII. Salud

La salud es factor fundamental para el desarrollo. Diversos indicadores de las estadísticas vitales de la población muestran el rezago que en materia de salud se tiene en la región Sur Sureste con relación al promedio nacional. Este se debe a deficiencias en infraestructura sanitaria, el rezago educativo de la población y las dificultades para acceder a los servicios de salud en el Sur Sureste del país.

Algunos indicadores muestran estadísticas vitales que han observado una importante mejoría y una clara convergencia entre las entidades del país, cinco estados de la región Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla y Veracruz cuentan con los niveles más bajos de esperanza de vida y con las tasas de fecundidad y mortalidad infantil más elevadas, similares a las que prevalecían en México hace más de diez años.

De estos estados junto con Tabasco se determinan por ser los de mayor población rural y mayor dispersión de la población en localidades pequeñas. Esto se define como una menor dotación de infraestructura sanitaria, menores niveles de ingreso, menores niveles de educación y mayores dificultades de acceso a los servicios básicos de salud. Chiapas es la menor de la región y del país, distante en cinco años de la del Distrito Federal y la tasa de mortalidad infantil es superior en 68% respecto de la capital del país.

Los contrastes en el acceso a los servicios de atención a la salud pueden mostrarse empleando el número de médicos y enfermeras por cada mil habitantes.



Fuente: Anuarios estadísticos de los Estados Unidos Mexicanos, varios años, INEGI, México
Censos de población y vivienda, varios años, INEGI, México

En el caso de los primeros, el promedio de la región (1.11 médicos por cada mil habitantes) es casi un 20% menor que el nacional (1.34), aunque en los estados de ella con mayor rezago (Puebla y Chiapas) llega a ser menos de dos terceras partes que el promedio nacional. En el caso de las enfermeras, la situación es similar, habiendo en la región Sur Sureste 1.43 enfermeras por cada mil habitantes, mientras que su número llega a 1.85 por cada mil en el promedio nacional. Los estados peor dotados vuelven a ser Chiapas y Puebla (con 1.15 y 1.18 enfermeras por cada mil habitantes, respectivamente), mientras que en este caso Campeche, Quintana Roo, Yucatán y Tabasco tienen valores por encima del promedio nacional.

IX. Pobreza

De las diez entidades con mayor grado de marginación en el país ocho son parte de la región Sur-sureste. El rezago es evidente sobretudo en Oaxaca y Chiapas, donde existen altos niveles de desnutrición infantil, baja escolaridad promedio y una pobre dotación de infraestructura básica (carretera, de energía y de servicios).

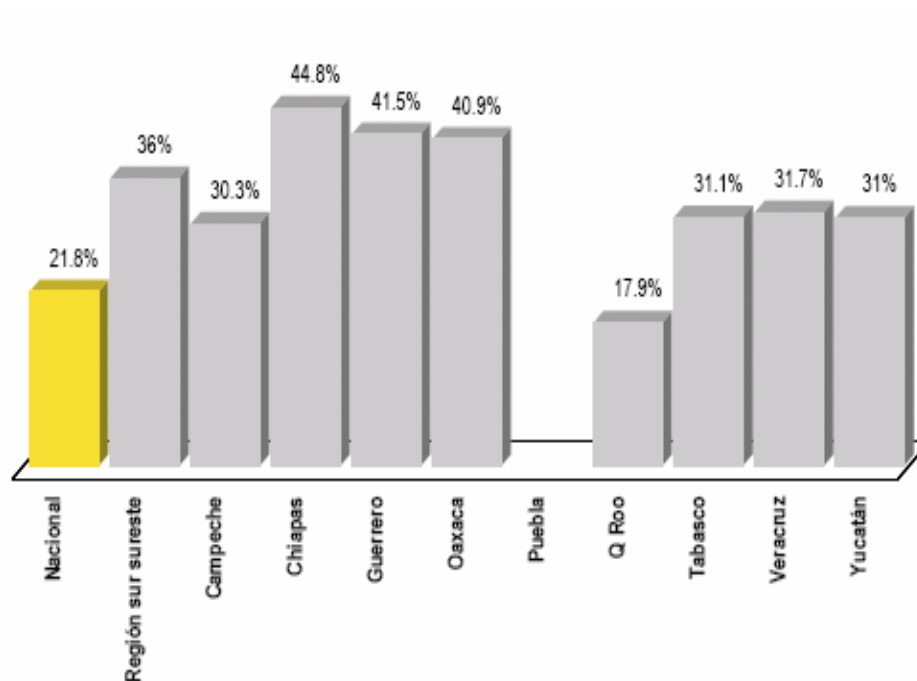
En términos relativos, esto es frente a la totalidad de los estados de la República Mexicana, en la región se encuentran los seis estados con mayor índice de marginación (en orden de más a menos marginados, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Veracruz, Puebla y Yucatán). Campeche y Tabasco ocupan los lugares. Sólo Quintana Roo ocupa un lugar en la mitad menos marginada del país (el lugar número 18). Sólo Tabasco y Quintana Roo han mejorado.

El estado de retraso en Sur Sureste es similar a la ya presentada si se toma como punto de comparación el índice de pobreza⁴. En Chiapas, Guerrero y Oaxaca este es superior al 40%, más del doble que el valor medio nacional. En

⁴ Índice de Foster-Greer-Thorbecke. Producto de la proporción de población pobre en el total por la brecha de pobreza promedio. Véase E Dávila, G Kessel y S Levy, El Sur también existe: Un ensayo sobre el desarrollo regional de México, julio 2000.

el resto de los estados de la región es 1.5 veces el promedio nacional, excepto para Quintana Roo, donde es ligeramente menor que el promedio nacional, o prácticamente igual al del resto del país luego de descontar a la región Sur Sureste.

Grafica: Indice de Pobreza 1995

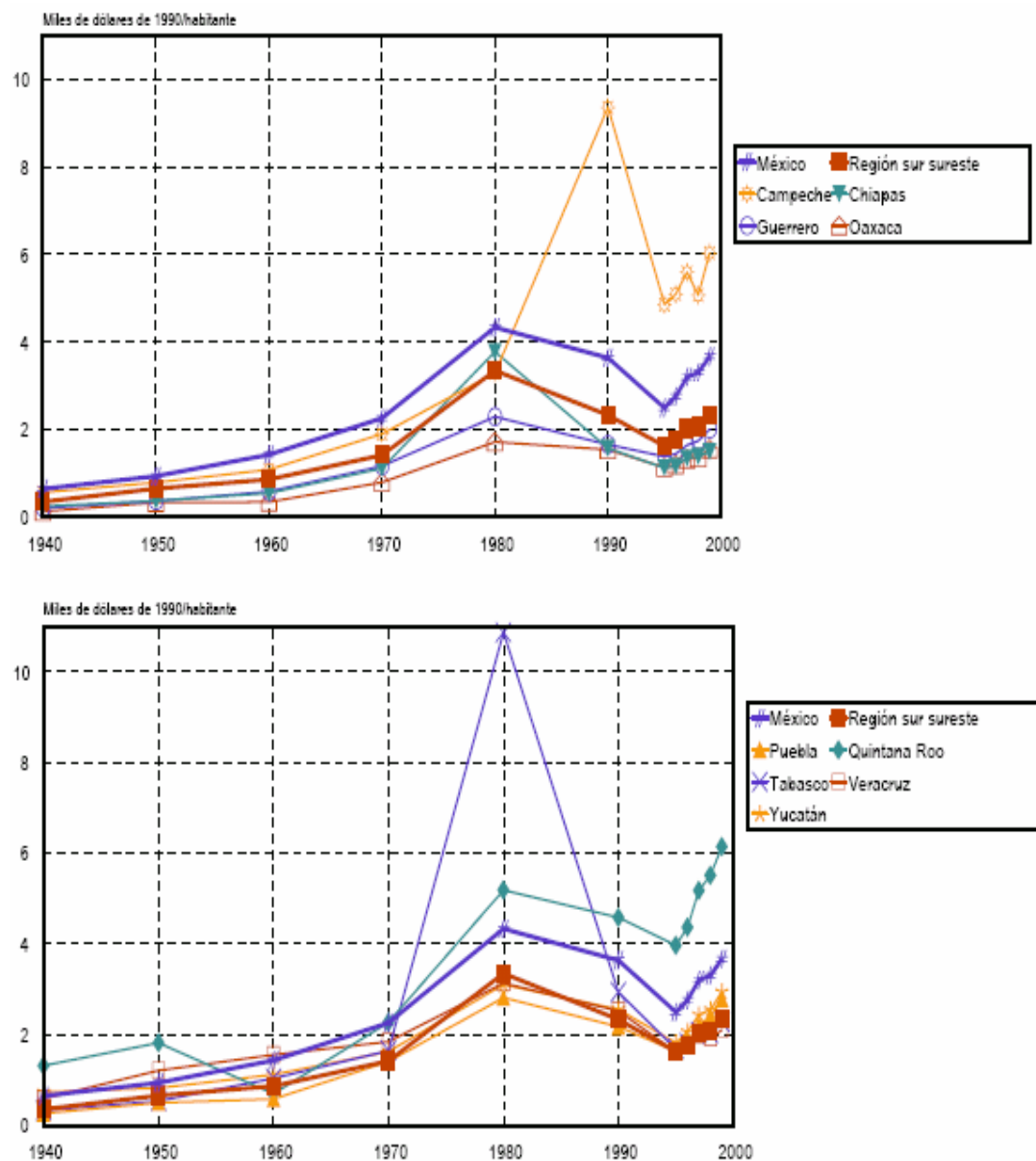


Nota: La región sur sureste no considera Puebla

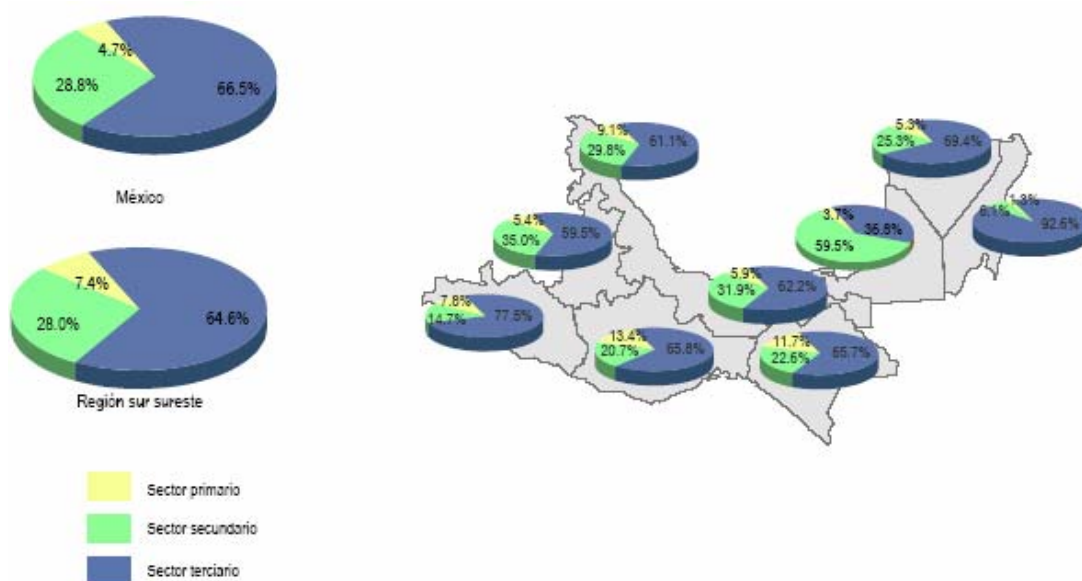
Fuente: Índice de Foster- Greer-Thorbecke con alfa igual a uno calculado en el estudio "El sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México", a partir del Censo 95

X. Economía

Grafica: Producto Interno Bruto (Per Cápita)



Grafica: Distribución del Producto Interno Bruto por sectores. 2000



Fuente: Banco de información económica, INEGI, México, 2000

La distribución sectorial que se muestra por parte del Producto Interno Bruto por entidad refleja grandes diferencias, un ejemplo, es el de Campeche donde predomina el sector secundario, relacionado con la industria petroquímica; en la misma situación se encuentra Puebla, aunque con un desarrollo industrial más diversificado; Quintana Roo y Guerrero son entidades en donde predomina el sector terciario, caracterizado por sus destinos turísticos de playa, donde destacan Acapulco y Cancún.

El proceso de las actividades industriales de la región muestra crecidas diferencias. En 1999 el estado de Puebla representó más del 40% del producto interno bruto de la región y Veracruz casi otro 30% del mismo. Así, entre estos dos estados se repartían más del 70% del producto interno bruto regional manufacturero. Campeche, Quintana Roo, Chiapas y Guerrero apenas aportaron en conjunto 9.3% del total.

El ahorro y el financiamiento son dos factores de gran importancia para el desarrollo económico. En ambos la región Sur Sureste muestra un rezago importante frente al resto del país.

Por otra parte el comercio exterior de la región Sur Sureste ha sido hasta ahora muy pobre. En 1999 las exportaciones de la región alcanzaron apenas el 5.7% de las exportaciones del país, y las importaciones apenas el 3.2% de las totales nacionales. Más aún, el comercio exterior del Sur Sureste está prácticamente concentrado en un solo estado: Puebla. A él correspondió en 1999 casi el 83% de las exportaciones de la región y el 66% de las importaciones. Esta situación se debe en buena parte al bajo nivel de industrialización del Sur Sureste y a que las pocas industrias existentes corresponden a sectores de bajo valor agregado, orientadas al mercado interno.

Con todo, los márgenes para incrementar el comercio exterior de la región son muy amplios. Sin embargo, para aprovechar el potencial exportador de la región se requiere de un conjunto de medidas que van desde el acceso a información, esfuerzos de promoción, mejoras administrativas de las unidades de producción, y programas de calidad, hasta el fortalecimiento tecnológico y el desarrollo de infraestructura y servicios para la producción.

A partir del segundo lustro de los ochenta, la apertura comercial y, en particular el TLCAN⁵, ha favorecido la ubicación de plantas manufactureras en la frontera norte y puertos y a lo largo de ejes conectados con un cruce de la frontera norte como son: Nogales-Mazatlán, Ciudad Juárez-Aguascalientes, Nuevo Laredo-Monterrey, y Matamoros-Tampico.

⁵ La apertura comercial y el TLCAN tienen efectos similares a los del régimen de maquila, al permitir a los productores nacionales acceso a insumos intermedios a precios mundiales.

XI. Infraestructura y Vivienda

La dotación de una infraestructura física adecuada es indispensable tanto por razones económicas como sociopolíticas. Transporte, comunicaciones, energía e infraestructura hidráulica son componentes vitales para el desarrollo económico. Sin las primeras es impensable tener acceso a los mercados de dentro y de fuera de la región. Sin un suministro oportuno y suficiente de combustibles y energía eléctrica es imposible establecer procesos económicos productivos y rentables y generar productos competitivos. El desarrollo agropecuario se ve seriamente limitado por falta de infraestructura hidroagícola. La región Sur Sureste presenta serias deficiencias de infraestructura física. Ello crea distorsiones en los procesos de asignación geográfica de inversiones productivas, haciendo preferibles a otras regiones del país mejor dotadas de infraestructura.

Grafica: Infraestructura Carretera del país



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El rezago de la región en infraestructura prevalece, a pesar de que en años recientes la inversión pública federal ha favorecido a la región Sur Sureste (en 1999, por ejemplo, el 40% de la inversión pública federal se canalizó a la región, proporción superior a la que le correspondería por su participación en la población nacional (28%) o su superficie (25%).

XII.Telecomunicaciones

En el mundo actual la infraestructura de telecomunicaciones es fundamental, lo mismo para el desarrollo económico que para el desarrollo humano y social. En las últimas décadas los avances tecnológicos en el área de las telecomunicaciones y la teleinformática han sido asombrosos y han ampliado considerablemente el espectro de posibilidades y servicios de comunicación. La telefonía inalámbrica ha venido a transformar los paradigmas de comunicación para las comunidades pequeñas y aisladas, reduciendo sustantivamente los costos de la infraestructura necesaria. Los enlaces vía satélite y el desarrollo de las fibras ópticas han permitido incrementar el tráfico de llamadas de manera muy importante. Más recientemente, el desarrollo del Internet ha abierto nuevas posibilidades de comunicación personal y de negocios antes insospechadas.

La infraestructura telefónica es la columna vertebral de las telecomunicaciones. En México existen alrededor de 11.5 millones de líneas telefónicas fijas, lo que significa una teledensidad (líneas por cada cien habitantes) de casi 12, cifra muy inferior a la que prevalece en los países más desarrollados. Por su parte, la región Sur Sureste cuenta con apenas un 13% del total de las líneas telefónicas fijas del país (menos de la mitad de las que le corresponderían de acuerdo con su participación en la población total del país). Adicionalmente, la mitad de dichas líneas telefónicas se localiza en los estados de Veracruz (27.6% del total regional) y Puebla (22.3%).

Ello significa que el resto de los estados de la región albergan en conjunto apenas un 6 o 7% del total de las líneas telefónicas de México.

De hecho, salvo por Quintana Roo, cuya densidad telefónica es similar a la media nacional, todos los demás estados de la región tienen densidades telefónicas medias muy por debajo de la media nacional.

Capítulo 1

1. ¿Porque Invertir en Infraestructura?

Los beneficios que se generaran para la región Sur Sureste de México y Centroamérica son esenciales y les permitirán superar el rezago existente, mejorando la calidad de vida de sus habitantes a través una mejora en materia de educación, un crecimiento económico sostenido y sustentable, la generación de empleos bien remunerados, la armonización del desarrollo social y humano de la población con un aprovechamiento eficiente de los recursos y una expansión e integración comercial.

El Plan Puebla Panamá busca promover y consolidar el desarrollo de la región Sur Sureste de México, a través de la implantación de manera acelerada y coordinada de políticas públicas, programas y proyectos de inversión pública y privada cuyo objetivo va enfocado al desarrollo educativo y social de la población, la expansión y desarrollo integrado de los sectores de infraestructura básica, la promoción y desarrollo de actividades productivas, la modernización y fortalecimiento de las instituciones locales y la ampliación de la base tecnológica de la región.

1.2 Aprovechar adecuadamente las ventajas comparativas que ofrece la región del Sur Sureste.

Los estados del Sur Sureste de México ocupan un lugar geoestratégico por su cercanía con América Central y el Golfo de México. La región cuenta con condiciones climáticas privilegiadas, el trópico húmedo, diversidad de recursos biológicos y agrícolas, gran abundancia de agua, importantes reservas de hidrocarburos, sitios históricos y ecológicos únicos, y abundantes recursos humanos.

Debido a las ventajas comparativas⁶, la región Sur Sureste presenta oportunidades de inversión especialmente en: Petroquímica, Minería; Industria maquiladora; Turismo (y en particular el ecoturismo y el turismo cultural); la Pesca y la Agricultura. En cada uno de estos sectores estratégicos el Plan propone un conjunto de líneas de acción.

1.2.1 Desarrollo de la petroquímica.

En petroquímica destaca la promoción de la cadena petróleo-gas e industria química y un programa para convertir a la región en el centro petroquímico del país.

1.2.2 Desarrollo de la minería.

En minería incluye el desarrollo de la industria de minerales no metálicos en la región (en especial la explotación de yacimientos de mármol, ónix, granito y zeolitas, y la modernización de la actividad salinera del Istmo de Tehuantepec).

1.2.3 Desarrollo de la industria maquiladora.

Para el desarrollo de las maquiladoras en la región Sur Sureste el Plan propone como oportunidades específicas atraer inversiones en esta modalidad en los sectores del vestido, muebles, electrónica y pequeñas operaciones de distribución automotriz.

⁶ Las Ventajas Comparativas permiten conocer y explotar las actividades donde la empresa tiene un rendimiento superior al de sus competidores, transformándolas en Ventajas Competitivas.

1.2.4 Desarrollo del sector turismo.

En el sector turismo propone desarrollar un sistema básico de accesos a destinos turísticos en la región, haciendo énfasis en el turismo ecológico y arqueológico, la firma de diversos convenios de coordinación en materia de desarrollo y promoción turística, y el desarrollo del Centro Integralmente Planeado Palenque – Cascadas de Agua Azul , (en Chiapas), y una estrategia de desarrollo urbano y turístico del corredor Cancún-Riviera Maya.

La región Palenque – Cascadas de Agua Azul, que incluye los municipios de Palenque y Chilón, se localiza al norte del Estado de Chiapas y su desarrollo ha sido consecuencia, en gran medida, del reconocimiento internacional de la zona arqueológica de Palenque.

Aunado a lo anterior, en un radio de 150 km se localizan sitios de gran atractivo como las zonas arqueológicas de Bonampak, Yaxchilán y Toniná; las Áreas Naturales de Palenque, Agua Clara, Agua Azul, Lagunas de Catzajá y la Reserva de la Biosfera de Montes Azules. La puesta en valor turístico de esta zona fortalecerá su desarrollo regional y por consiguiente el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de sus habitantes. Para aprovechar este potencial, se ha planteado la realización de diversas acciones cuyo objetivo es fomentar el turismo ecológico y de aventura. En el ámbito internacional Palenque es el segundo destino arqueológico más conocido de la Cultural Maya, y capta el 75% de la afluencia turística a las zonas arqueológicas del estado. Por su ubicación geográfica forma parte de los circuitos que promueven al Mundo Maya. La ciudad de Palenque es la “Puerta de Entrada” para las zonas arqueológicas y áreas naturales ubicadas al norte del Estado de Chiapas.

El Corredor Cancún- Riviera Maya, que incluye a los municipios de Isla Mujeres, Benito Juárez, Solidaridad y Cozumel, en el Estado de Quintana Roo, es la zona turística más dinámica de México y una de las más importantes del mundo. Su participación en la generación de divisas, recursos fiscales, empleo y en el desarrollo regional es ya muy importante (aporta el 11% del Producto Interno Bruto turístico nacional; genera el 40% del total de las divisas obtenidas por el país por concepto de turismo; paga cerca de 500 millones de dólares anuales en impuestos; recibe 4.3 millones de visitantes al año; concentra el 26% de los turistas internacionales que visitan México; capta el 55% de los 1.4 millones de pasajeros que arriban a México en cruceros). Sin embargo, se advierten crecientes impactos negativos del desarrollo en términos urbanos, sociales y ambientales.

El crecimiento urbano es explosivo (9% anual en los últimos 5 años). Esto ha provocado rezagos en el desarrollo de infraestructura urbana, insuficiencia en la oferta de vivienda y proliferación de asentamientos humanos irregulares. Por otra parte, la población se concentra en Cancún, mientras que la oferta turística tiende a distribuirse a lo largo de la Riviera Maya provocando desplazamientos con altos costos sociales y económicos.

El medio ambiente se ve impactado por incendios y talas, la disposición inadecuada de residuos sólidos y aguas servidas, la ocupación desordenada del suelo y la presencia de huracanes. Para revertir la tendencia de deterioro del Corredor y reorientar su desarrollo urbano turístico, el Plan plantea elevar la competitividad del Corredor mediante la diversificación de atractivos y la captación de nuevos segmentos de mercado turístico de rápido crecimiento, mayor gasto y derrama económica y de menor impacto en el desarrollo, como

son el de golf, náutico, cultural, ecológico, de aventura, salud, compras, minicruceros y eventos, que complementen a los que actualmente se reciben.

Las acciones podrían permitir que el corredor Cancún Rivera Maya se convirtiese en uno de los principales destinos del turismo mundial, con servicios de la más alta calidad, con un aprovechamiento sustentable de sus recursos y una ordenada distribución de las actividades en el territorio.

La aplicación de programas coordinados con los países que conforman Centroamérica incrementará las posibilidades de éxito en el cambio estructural. Es por ello que será de particular importancia la creación de infraestructura física que permita articular mercados regionales conjuntos de tamaño atractivo y dar salida a los productos de la región para lograr una inserción ventajosa y competitiva de ésta en la economía mundial.

La población conjunta de la región Puebla Panamá es de más de 62 millones de habitantes. La capacidad de desarrollo económico está directamente vinculada con la disponibilidad de una infraestructura básica de soporte, en suficiente cantidad y calidad. La infraestructura actual de la región muestra importantes insuficiencias.

Una parte importante de las comunidades de la región viven en condiciones de aislamiento, sin acceso a vías de comunicación. El Plan pretende establecer una conexión entre las inversiones en infraestructura y las orientaciones de la política de desarrollo, permitiendo la maduración más rápida de tales inversiones.

Actividades económicas y recursos naturales sobresalientes

Agua	Gas	Petróleo
Biodiversidad	Maderas	Puerto
Cultura	Playas	Turismo
Energía eléctrica		Recreo

Map of Mexico showing the distribution of economic activities and natural resources. The map is color-coded by state: green for states with significant natural resources and yellow for states with significant economic activities. A legend in the top right corner identifies symbols for water, biodiversity, culture, energy, gas, oil, ports, timber, tourism, and recreation. The map includes labels for major cities, states, and geographical features like the Gulf of Mexico and the Pacific Ocean. A scale bar and a north arrow are also present.

Fuente: elaboración propia, datos estadísticos INEGI, 2001

48

Sin embargo, aunque se trabaja simultáneamente en las ocho iniciativas, hay dos que tienen un grado de avance muy importante, la más significativa en el caso de Centroamérica es la interconexión eléctrica, ya que es un proyecto que viene desde hace quince años.

La segunda es la conectividad vial. El segundo programa que cuenta con mayor avance en el Plan Puebla Panamá es la conectividad vial. Es por ello que es preciso cuestionarnos ¿Por qué privilegiar la construcción de las carreteras?

Es claro que sin infraestructura física el desarrollo no es posible. Hay quienes cuestionan que se debería atender otros temas que son igualmente importantes, pero el hecho es que si buscamos atraer inversiones, generar empleos, y que los servicios de Educación y Salud lleguen al grueso de la población, para facilitar el comercio, necesitamos tener infraestructura, además por que en materia de turismo contamos con una zona geográfica privilegiada En los siguientes capítulos mencionaremos los planes y proyectos de infraestructura.

Por otra parte la interconexión facilitará una red eléctrica que suministrará energía no solamente para el crecimiento del servicio en los países de la región, sino que además podrá realmente generar actividades industriales. Y posteriormente en una segunda fase va a permitir además la electrificación rural.

Los proyectos del Plan Puebla Panamá requieren cuatro mil 100 millones de dólares, que se están gestando a través del BID⁷ con medio centenar de bancos y agencias internacionales.

El 57% de los fondos corresponden a proyectos mexicanos, y el 43% a Centroamérica, en ambos casos, la gran mayoría de los fondos serán absorbidos por proyectos de infraestructura.

1.3 Conexión México-Guatemala

El objetivo de este proyecto es iniciar la integración del Sistema Eléctrico Mexicano con el Mercado Eléctrico Centroamericano mediante la construcción de una línea de transmisión de 400 kV y 100 Km (30 kilómetros en el lado mexicano y 70 kilómetros en el lado guatemalteco) entre las subestaciones de Tapachula en México y Los Brillantes en Guatemala. Asimismo se definirán y adoptarán reglas para operar de manera interconectada y para la comercialización bilateral de energía.

Se ha constituido un Grupo de Trabajo binacional integrado por funcionarios del Ministerio de Energía y Minas y el Instituto Nacional de Electrificación (INDE) de Guatemala, y funcionarios de la Secretaría de Energía y la Comisión Federal de Electricidad (CFE) de México, con el propósito de revisar los avances de los estudios de justificación y programar las actividades para la construcción del proyecto.

⁷ El BID es el banco interamericano de desarrollo, ya que identifica prepara y gestiona proyectos de desarrollo.

El BID funge como Secretaria Técnica del Grupo de Trabajo. La fecha que fue prevista para la inauguración de la línea es el 1 de diciembre de 2003.

COSTO (US\$ millones)	
País	Costo
México	US\$ 11,4
Guatemala	US\$ 33,1
TOTAL	US\$ 44,5

Fuente INEGI 2002

1.4 Estado de Avance en la Financiación

Para financiar la parte guatemalteca, el Gobierno de Guatemala solicitó al BID un préstamo de 30 millones de dólares. La parte mexicana sería financiada con recursos propios de la CFE.

El BID está preparando la propuesta de préstamo con recursos del Capital Ordinario para financiar el proyecto. Asimismo, está preparando la presentación del proyecto para el eventual cofinanciamiento por parte de entidades bilaterales que han manifestado interés: JBIC (Banco Japonés para la Cooperación Internacional), KfW (Alemania) y EDCF – Economic Development Cooperation Fund (Corea). Se tiene previsto realizar esta consulta en julio del 2001



1.5 Estado de Avance en la Preparación

A partir de diciembre del 2001, representantes de las empresas nacionales de electricidad (CFE e INDE) y los gobiernos de Guatemala y México se han reunido en varias ocasiones para acordar un plan de trabajo y la ejecución del mismo. Ya se realizó la revisión en campo de la trayectoria que seguirá la línea para minimizar impactos ambientales y sociales.

Los estudios para la justificación técnica demostraron que la opción en 400 kV es la apropiada. Se iniciaron los estudios para la justificación económica sobre la base de que se trata de un proyecto cuyos ingresos provendrán de una explotación con enfoque de mercado, no de convenio de intercambios preestablecidos entre empresas eléctricas verticalmente integradas.

Además de los distintos estudios en ejecución, se ha adelantado la preparación de un cronograma detallado conjunto CFE-INDE⁸ de actividades para la adquisición de equipos y materiales y la puesta en servicio de obras para el Proyecto.

Los próximos pasos consisten en completar los estudios, actualizar el estudio de impacto ambiental y social y asegurar las fuentes de financiamiento para proceder a las licitaciones.

Dentro de la población económicamente activa cabe destacar la situación del grupo con mayor nivel educativo. En 1990 sólo el 17.2% de los profesionales del país residían en la región Sur Sureste (contra el 28% que le correspondería a ésta según su participación en la población total).

La mitad de los profesionales de la región se localizaba en Veracruz (31.6% del total) y Puebla (21%). El número de profesionales por cada 10 mil habitantes en todos los estados del Sur Sureste está por debajo de la media nacional (233). Chiapas, Oaxaca y Guerrero tienen menos de la mitad de profesionales por cada 10 mil habitantes que la media nacional (88,89 y 116 respectivamente).

Por otra parte, si bien la distribución de los profesionales de la región Sur Sureste los ingresos de los profesionales de la región estaban muy por debajo del promedio nacional. En todos los estados de la región, excepto Quintana Roo y Tabasco, un porcentaje de profesionales con ingresos menores de dos salarios mínimos es mayor que el promedio nacional.

⁸ CFE: Es la comisión federal de electricidad en México, y el INDE: es el instituto nacional de electrificación de Guatemala.

En el otro extremo, en todos los estados de la región, excepto Quintana Roo, el por ciento de profesionales con ingresos superiores a los diez salarios mínimos es inferior al promedio nacional.

Capítulo 2

2.1 Crear Infraestructura y Servicios Públicos de Calidad. Para Fomentar la Competitividad en la Región SSE.

La infraestructura y los servicios públicos son un factor clave para la competitividad de los sectores económicos para poder elevar la productividad en general.

En materia de infraestructura, es necesario impulsar la inversión y el financiamiento privados, es por ello, que mediante la creación de marcos regulatorios transparentes, equitativo, que fomenten la competencia entre los participantes en los mercados, se buscará estructurar, coordinar y financiar los proyectos de inversión que sean socialmente rentables.

Se apoyará a los estados y municipios en el fortalecimiento de las áreas de planeación de inversiones, para que cuenten con las condiciones e incentivos necesarios que impulsen la participación del sector privado en el desarrollo y el mejoramiento de la infraestructura pública y los servicios que el sector productivo requiere para su eficaz operación.

En materia de energía, el objetivo para 2006 es contar con empresas energéticas de alto nivel con capacidad de abasto suficiente, estándares de calidad y precios competitivos. En términos de energía eléctrica, se deben generar flujos de electricidades eficaces y suficientes ante la creciente demanda. En cuanto a los hidrocarburos, se incrementará su oferta y aumentará la capacidad de refinación a menores costos.

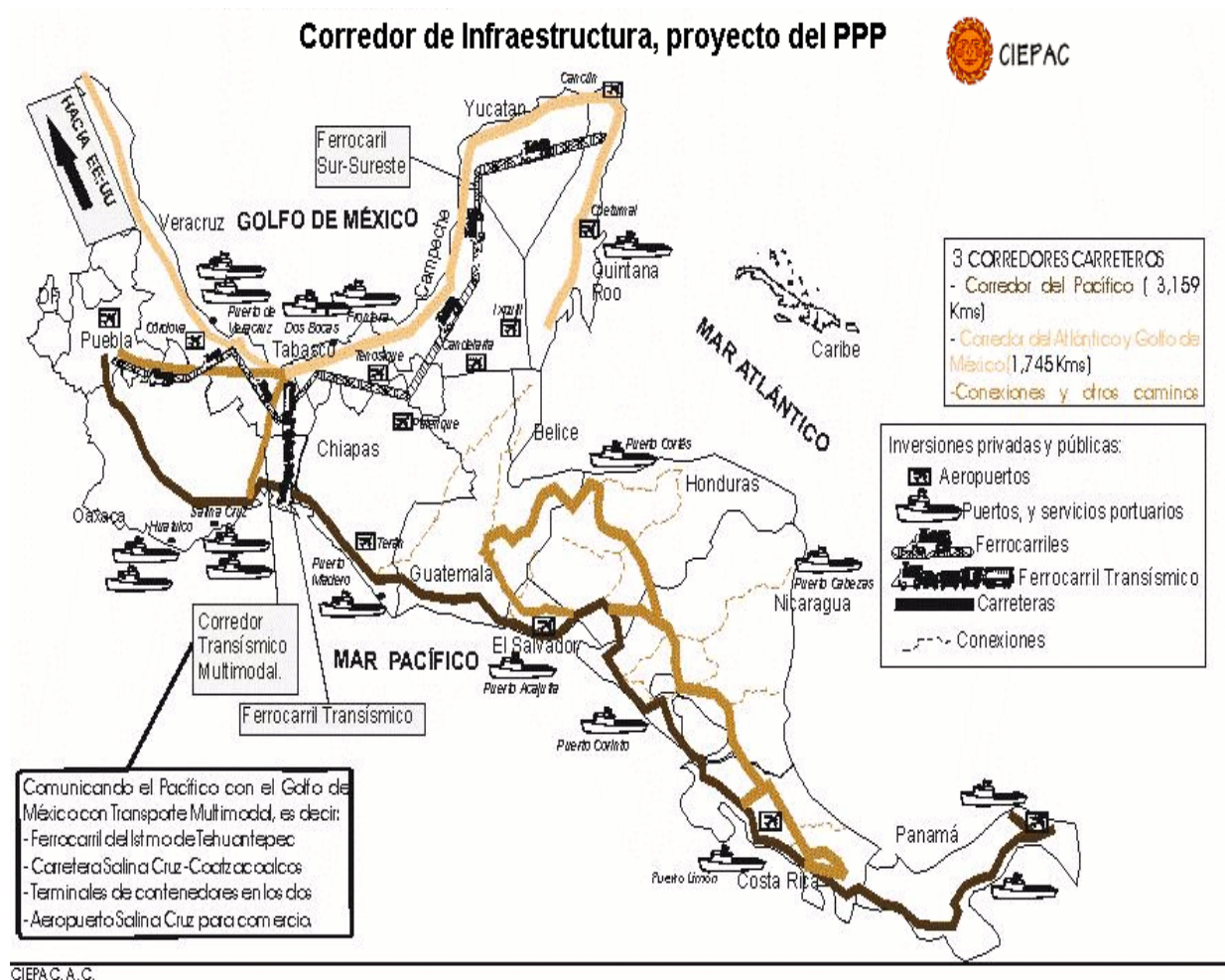
Para mejorar la infraestructura⁹ de transporte (carretero, ferroviario, marítimo y aéreo) se pretende integrar un sistema inter modal que facilite su interconexión, para que la decisión de su uso dependa del costo relativo del servicio y no de las dificultades de interconexión de la infraestructura.

Se construirán las instalaciones requeridas en la región Sur-Sureste para intercambiar con facilidad tipos de transportación, de manera que no se afecten mayormente los tiempos de entrega de mercancías cuando se presenten fenómenos climáticos adversos.

Se promoverá con el sector privado la construcción de una red de carreteras¹⁰ con alta capacidad para accesos a corredores industriales y de abasto, así como la implantación de un buen servicio de mantenimiento a la infraestructura. Será necesario ampliar la cobertura y calidad de los servicios de agua de riego y potable, alcantarillado y saneamiento, en los puntos geográficos donde el beneficio marginal sea mayor, así como promover el uso más eficaz del recurso en el sector agropecuario para liberar volúmenes para otros usos. También se continuará con la modernización de los registros públicos de la propiedad y de comercio y se buscará el intercambio interinstitucional de información.

Es por ello que haremos mención de los proyectos más sobresalientes que pretende el PPP en materia de infraestructura.

⁹ En términos de la infraestructura de la nueva economía, el gobierno desempeña un papel importante en la adopción generalizada de tecnología digital del país. Para ello, el gobierno desarrollará un sistema nacional para que la mayor parte de la población pueda tener acceso a las nuevas tecnologías de la informática, y que éstas sean el vehículo natural que intercomunique a los ciudadanos entre sí, con el gobierno y con el resto del mundo. Este sistema, llamado "e-mexico", incluye servicios de educación, salud, economía, gobierno y otros servicios a la comunidad.



2.2 El Reto Crucial es Ampliar la Conectividad Entre las Regiones Mexicanas, en Términos de Infraestructura de Transporte.

2.2.1 Infraestructura carretera.

El sistema de comunicaciones y transportes del país tiene limitaciones relevantes.

Las políticas aplicadas anteriormente impulsaron la creación de una estructura radial centrada en la Ciudad de México y dieron lugar a altos costos de inversión, mantenimiento y operación para superar una topografía muy accidentada. Una cuestión relacionada es que la ausencia de carreteras costeras a lo largo del norte del Golfo de México ha canalizado la mercancía proveniente del sur y de la península de Yucatán a Estados Unidos a través de la congestionada zona centro.

Se construirán y/o modernizarán 2,605 kilómetros de carreteras que, agregados a los 2,939 construidos y modernizados en periodos anteriores, sumarán 5,544 kilómetros de ejes carreteros que conectarán a la región sur-sureste con el resto del país, los mercados del mundo y Centro América. La inversión requerida asciende a 23 mil millones de pesos en cinco años.

El proyecto contempla habilitar el Corredor del Pacífico de México a Panamá que son cinco mil kilómetros de carretera.

La segunda etapa es el corredor del Atlántico que son cerca de dos mil kilómetros y luego se entraría la tercera etapa que sería la interconexión Oceánica por vía terrestre, en un plazo de cinco años.

El PPP comprende para el desarrollo de la infraestructura carretera de la región, tres áreas:

- Sistema de Corredores Carreteros Interregionales
- Vías de conexión intrarregional;
- Caminos rurales y otras vías de comunicación de interés regional y estatal.

Los corredores considerados son los siguientes:

(Cifras en kilómetros y millones de pesos)

Núm.	Corredores carreteros	Modernizados	Por Modernizar	Total	Inversión
1	Golfo: Veracruz – Monterrey	895.2	401.6	1,296.8	4,916.0
2	Golfo: Puebla – Progreso	952.5	367.0	1,319.5	2,745.0
3	Pacífico: Puebla – Oaxaca	565.0	442.0	1,007.0	8,483.0
4	Circuito Transístmico	293.3	409.0	702.3	3,581.0
5	Peninsular de Yucatán	413.0	806.0	1,219.0	3,216.0
6	Pacífico: Zihuatanejo – Huatulco	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	TOTAL	3,119.0	2,425.6	5,544.6	22,941.0

n.d. No disponible.

2.2.2 Sistema de Corredores Carreteros Interregionales

Con la construcción, modernización e integración del Sistema de Corredores Carreteros Interregionales, se fomentará la competitividad e integración de la región Sur Sureste a los principales mercados nacionales e internacionales, y servirá al turismo de la región a través de enlaces carreteros modernos, eficientes y seguros que agilicen su conexión con puertos marítimos, cruces fronterizos y aeropuertos.

Esta estrategia de desarrollo regional apoyará la construcción de redes regionales de infraestructura orientados a conectar centros productores y consumidores de los estados participantes y países centroamericanos, tomando en cuenta las actuales y previsibles relaciones de comercio entre unos y otros. La unión entre centros productores complementarios, para estimular y facilitar la complementación y especialización de unidades productivas localizadas en los estados participantes y países centroamericanos.

En materia de obras en corredores interregionales, el Plan ha identificado ya una cartera de inversiones, entre las que destacan las siguientes:

Con estos proyectos se ampliarían y construirían más de 1,700 kilómetros de carreteras.

CORREDOR		Tipo de obra	Longitud (km)
Puebla-Progreso			
Tabasco	Libramiento de Villahermosa	Construcción	15
Tab/Camp.	Villa Hermosa-Cd. Del Carmen	Ampliación	172
Campeche	Libramiento Champotón	Construcción	15
Campeche	Cd. Del Carmen-Champotón	Ampliación	150
Puebla-Oaxaca-Cd. Hidalgo			
Ver.	Cardel - Gutiérrez Zamora	Construcción	
Oaxaca	Oaxaca-Tule	Construcción	8
Oaxaca	Tule-Mitla	Construcción	38
Oaxaca	Mitla-Ent. La Presa	Construcción	128
Oaxaca	Ent. La Presa-Ent. Tehuantepec	Construcción	36
Oaxaca	Ent. La Presa-Ent. Tequisistlán	Construcción	27
Oaxaca	Ent. Tequisistlán-Ent. El Coyul	Construcción	78
Circuito Turístico			
Chiapas/Oax.	Arriaga-La Ventosa	Ampliación	136
Oaxaca	Libramiento de Salina Cruz	Construcción	80
Ver./Oax.	Acayucan-La Ventosa	Ampliación	180
Chiapas	Arriaga-La Sepultura	Construcción	20
Chiapas	La Sepultura-Ocozocauhtla	Construcción	73
Chiapas	Tapachula-Cd Hidalgo	Ampliación	
Circuito Turístico Peninsular			
Tabasco	Macuspana-Dos Montes	Ampliación	28
Camp/Q. Roo	Escárcega-Chetumal	Ampliación	262
Quintana Roo	Chetumal-Bacalar	Ampliación	32
Quintana Roo	Bacalar-Cafetal (Ent. Majagual)	Ampliación	46
Quintana Roo	Cafetal-Tulum	Ampliación	174
Complementarias			
Tamaulipas	Estación Manuel González	Construcción	
Tamaulipas	Libramiento de Ciudad Victoria	Construcción	
Tamaulipas	Tuxpan-Tampico	Construcción	
Tamaulipas	Libramiento de Tampico	Construcción	
Tamaulipas	González-Zaragoza	Ampliación	
TOTAL			1,698

Entre los beneficios sociales que traerían estas obras están: la reducción del tiempo de traslado a lo largo del corredor de poco más de ocho millones de habitantes localizados en más de doscientos municipios; una reducción del número de accidentes ocasionados por deficiencias en la infraestructura; agilización del tránsito y disminución de congestionamientos; e impactos ambientales en ciudades importantes, con la construcción de libramientos y facilidad para el intercambio comercial con el exterior y diversificación de productos y mercados.

2.2.3 Vías de Conexión Intrarregional.

Para impulsar la integración económica, detonar las actividades productivas regionales y aprovechar sus ventajas comparativas, articulando los principales centros de producción y de consumo, y vinculándolos con el corredor interregional y turístico, se han identificado y propuesto los siguientes proyectos:

CORREDOR	Tipo de obra	Longitud (Km)
Tulum-Valladolid	Ampliación	100
Feliciano Zihuatanejo	Ampliación	70
Zihuatanejo-Acapulco	Ampliación	470
Atlixco-Cuatlla-Alpuyeca	Construcción	60
Ramal a Fco. J. Santamaría	Construcción	52
Reforma- Dos Bocas	Construcción	53
Mitla-Ayutla-Zacatepec	Construcción	32
Benito Juárez-Teziutlán	Construcción	110
Huatulco-Salina Cruz	Ampliación	208
TOTAL		1,155

Se calcula que en total se estaría beneficiando poco más de mil kilómetros entre nuevas construcciones y ampliación de las ya existentes.

2.3 Caminos Rurales y otras Vías de Comunicación de Interés Regional y Estatal.

Además de los proyectos anteriores, los gobiernos de los estados consultados hasta ahora han propuesto la construcción o ampliación de diversos tramos carreteros¹¹, con el interés de favorecer a diferentes localidades de sus entidades e integrarse a la red de carreteras interregional. Se proyecta construir una longitud de caminos que rebasa los mil kilómetros, que beneficiará a 219 localidades, con una población de más de 250 mil habitantes. Las posibles construcciones y ampliaciones, son las siguientes:

¹¹ El Estudio Centro Americano de Transporte, concluido recientemente, contiene el plan maestro de desarrollo del sector transporte para la región centroamericana 2001-2010 y la estrategia para el desarrollo de los corredores en México está ya propuesta en los documentos preparados por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT).

PROYECTO		Tipo de obra	Longitud (km)
Campeche	Palizada-Península Astata	Construcción	67
Campeche	Dzibalchen-Xpujil	Ampliación	138
Campeche	Hopelchen-Dzibalchen	Ampliación	47
Chiapas	Margaritas-Nuevo Momon-San Quintín	Ampliación	119
Chiapas	El Carmen-Patate-San Quintín	Ampliación	124
Chiapas	E.C. Fronteriza del Sur-Quiriguaicharo-Zamora-Pico de Oro-Agraria-acceso al Centro Turístico las Guacamayas	Construcción	41
Chiapas	Acceso al Centro Turístico de Cahuare	Ampliación	17
Chiapas	E.C. (Pujilic-Tzimol-Comitán-Berlin)	Ampliación	38
Guerrero	Tlapa-Marquelia	Ampliación	0
Oaxaca	El Manzanal-San Agustín Looxicha	Construcción	31
Oaxaca	E.C. (S. Pedro y P. Ayutla-A. Cacalotepec)	Construcción	55
Oaxaca	Chicapa de Castro-Sn Dionisio del Mar	Ampliación	18
	Cuajimilollas-San Pedro Cajonos-San Francisco Cajonos- San Pedro Yaganiza	Construcción	50
Oaxaca	Tuxtepec-Loma Bonita	Construcción	
Oaxaca	Miahuatán-Ent. Oaxaca Pto. Escondido	Construcción	
Puebla	Libres-Huixcolotla	Construcción	30
Puebla	Pahuatla-Tlaculotepec	Ampliación	20
Puebla	Tepeyehualco-Cantona	Ampliación	7
Q. Roo	Majahual-Tampalam	Construcción	36
Q. Roo	Xcalcac-Bacalar Chico	Construcción	11
Q. Roo	Cafetal-Majahual	Ampliación	56
Tabasco	Tapijulapa-Amatan	Ampliación	10
Veracruz	Chicontepec-Huayacocotla	Construcción	30
Veracruz	Ahuatesco-Tecomate-San Fernando	Ampliación	40
Veracruz	Tierra Blanca-Frijolillo-Zacatal	Ampliación	18
Veracruz	Poblado 8-Cerro Nanchital	Ampliación	29
Yucatan	Progreso-Telchac Puerto	Ampliación	41
Camp-Yuc	Calkini-Uxmal	Construcción	35
TOTAL			1,108

2.3.1 Infraestructura Ferroviaria (Corredor Ferroviario interregional del Sur-Sureste y Corredor Transístmico).

Pese a las importantes transformaciones estructurales ocurridas en los últimos años (particularmente la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México), gran parte del país sigue desconectada de la red.

El ferrocarril representa una excelente alternativa de transporte para la movilización de grandes volúmenes de carga a grandes distancias, teniendo un menor costo que el autotransporte. La región Sur Sureste requiere contar con un corredor ferroviario que permita el flujo ágil y continuo de productos hacia Norteamérica y Centroamérica y hacia los puertos marítimos y fronterizos.

Los tres ferrocarriles que atienden la región Sur Sureste deben encontrarse en óptimas condiciones para ofrecer un transporte económico y de gran capacidad. Para lograr esto se han detectado los siguientes proyectos ferroviarios:

- Ferrocarril del Sureste
- Ferrocarril Chiapas-Mayab
- Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec

Se trata de proporcionar a la región servicios ferroviarios seguros, modernos y competitivos, que se integren con otros modos de transporte y permitan trasladar grandes volúmenes de carga a largas distancias y bajo costo para incrementar la competitividad de la región.

Las inversiones públicas se centrarán en la infraestructura ferroviaria del Istmo de Tehuantepec y las del sector privado, se centrará en Chiapas-Mayab y Del Sureste.

2.3.2 Corredor Transístmico (multimodal)

La ubicación estratégica y condiciones del Istmo de Tehuantepec permiten pensar en la construcción de un corredor transístmico multimodal entre los puertos de Salina Cruz (Oaxaca) y Coatzacoalcos (Veracruz), comunicando al Pacífico con el Golfo de México.

Dicho corredor podrá desarrollarse en función de la demanda creciente de traslado de mercancías que se prevé se producirá en la región. Un proyecto tal sería un importante detonador de actividades económicas a lo largo de su traza y zona de influencia. El desarrollo de infraestructura de los distintos modos se plantean de tal forma que en el mediano plazo se enlacen con este corredor Transístmico, estructurando un sistema de transporte intermodal.

Las oportunidades de inversión que se plantean en este corredor son las siguientes:

- Rehabilitación, acondicionamiento y modernización del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.
- Mejoramiento de la carretera Salina Cruz – Coatzacoalcos.
- Equipamiento de las terminales de contenedores en Coatzacoalcos y Salina Cruz de acuerdo con la demanda.
- Acondicionamiento de los aeropuertos de Salina Cruz e Ixtepec para la realización de operaciones comerciales.

Mapa: Los Puertos y la Red Internacional de Carreteras del PPP



2.3.3 Infraestructura Portuaria (Sistema Portuario Intercontinental).

La capacidad sigue siendo débil y las complementariedades intermodales no se han desarrollado adecuadamente, reduciendo así tanto la zona de influencia de las capacidades de distribución de mercancía como el potencial para superar las limitaciones de las carreteras costeras.

Un sistema de puertos modernos y competitivos, que vinculen las áreas de la región entre sí y con el resto del mundo, constituirá una plataforma fundamental para aprovechar las oportunidades del comercio internacional y para el desarrollo de actividades productivas y la generación de empleos.

La ubicación estratégica de los puertos marítimos intercontinentales del Sur Sureste abre enormes posibilidades para el desarrollo de la industria y el transporte multimodal en la región.

En una economía mundial cada vez más integrada y competida, el desarrollo y cabal aprovechamiento de los puertos del Sur Sureste requiere: una concepción y realización que integre cadenas logísticas de transporte; reforzar su papel como fuente de ventajas competitivas y de valor agregado y como plataforma de actividades industriales y de servicios; y actualizar su infraestructura y enlaces terrestres, para que respondan al dinamismo de la industria internacional del transporte marítimo y a las necesidades de las economías de la región, reduciendo los costos de transporte¹² e impulsando la producción y el crecimiento económico.

Se tienen identificadas las siguientes acciones (puertos):

¹² El Proyecto tiene por objeto reducir el costo de transportes, promoviendo el desarrollo de la integración vial en Meso América a través de la construcción, rehabilitación y mejoramiento de: (1) el Corredor Pacífico que, a través del Corredor Pacífico Centroamericano, conecta Puebla con Panamá; (2) el Corredor Vial del Atlántico, que conecta Cutuco en El Salvador con Progreso en México, e integra México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador; y (3) los corredores interiores de México, que incluyen el Transistmico que une Coatzacoalcos con Salinas Cruz, el de Progreso Tampico y de Chetumal Villa Hermosa. El proyecto es consistente con el Corredor Logístico.

El proyecto incluye entre otros: (1) La armonización y liberalización de la política de transporte; (2) la armonización de las normas técnicas; (3) la adopción de los marcos legales adecuados para la concesión de infraestructura vial; y (4) el desarrollo del mercado de servicios logísticos. Las acciones anteriores son condiciones *sine qua non* para capturar los beneficios económicos y sociales que justifican los elevados costos del proyecto y para hacer posible y promover la participación del sector privado.

PROYECTO	TIPO DE OBRA	MEDIDA
Con recursos de la API's		
Puerto Madero	Prolongación de la escollera, dragado del canal y muelles de rehabilitación del parque industrial y pesquero	400m. 2,500m;
Ampliación del Puerto de Veracruz	Construcción del rompeolas, dragado del canal y dársena, vialidades y servicios	21 mil metros cúbicos
Puertos del Istmo (Coatzacoalcos y Salina Cruz)	Estudio para determinar potencialidad del corredor y viabilidad de inversiones. Ampliación de patios y adquisición de equipo mayor	Un estudio y un equipo
Con recursos privados		
Dos Bocas	Construcción de muelles y rompeolas, dragado del canal de navegación y servicios	Un canal a 17m de 900m; 720 m.
Ampliación Veracruz	Construcción de muelles	750 m
Puerto Petrolero de Salina Cruz	Rompeolas, Dragado de canal y Muelles	1,200m
Puertos Turísticos	Construcción de muelles y terminal de pasajeros*	540m

(*) Huatulco, Veracruz y Quintana Roo

Entre los beneficios sociales e impacto económico esperados están:

- Una mayor vinculación de las comunidades de la región con el resto del país y una reducción de tiempos y costos de traslado de mercancías y personas, con servicios e infraestructura competitivos, bajo un enfoque multimodal.
- La formación de una base para hacer más competitivas las actividades productivas agropecuarias, industriales, petroleras, turísticas, pesqueras y para abrir nuevas oportunidades de inversión y empleos.
- En el Puerto de Dos Bocas, las obras permitirán, además de una exportación petrolera más eficiente, desarrollar actividades industriales y de valor agregado, como la construcción de plataformas, actividades de abastecimiento a las plataformas petroleras y plantas de la industria petroquímica.

- En Puerto Madero se facilitará el comercio regional e internacional y se promoverá la instalación de empresas que se vinculen con la actividad agropecuaria y pesquera, principalmente actividades comerciales fronterizas con Guatemala.
- La ampliación del Puerto de Veracruz permitirá que la región cuente con un puerto moderno alternativo al actual, que se relacione eficientemente con los principales mercados internacionales.
- Progreso se constituirá en la puerta fundamental de los productos provenientes de y hacia el este de los Estados Unidos y Europa, sirviendo como centro de trasbordo de los productos obtenidos en la vasta región del Sur Sureste.

2.3.4 Infraestructura Aeroportuaria.

Para dar servicio a la región y vincular sus principales centros productivos, turísticos y poblacionales con otras regiones del país e incluso otras naciones, es indispensable contar con una amplia red de aeropuertos modernos, eficientes y seguros. El subsistema aeroportuario constituye un apoyo fundamental para la apertura de mercado, generación de polos de desarrollo y la captación de divisas por medio del turismo.

La conformación de una red aeroportuaria moderna y eficiente dará a la región un recurso inestimable para la rápida movilización de personas y bienes. En la actualidad la región cuenta ya con aeropuertos que tienen la tecnología más avanzada; sin embargo, se considera necesaria la realización de los siguientes proyectos para mejorar el subsistema en su conjunto.

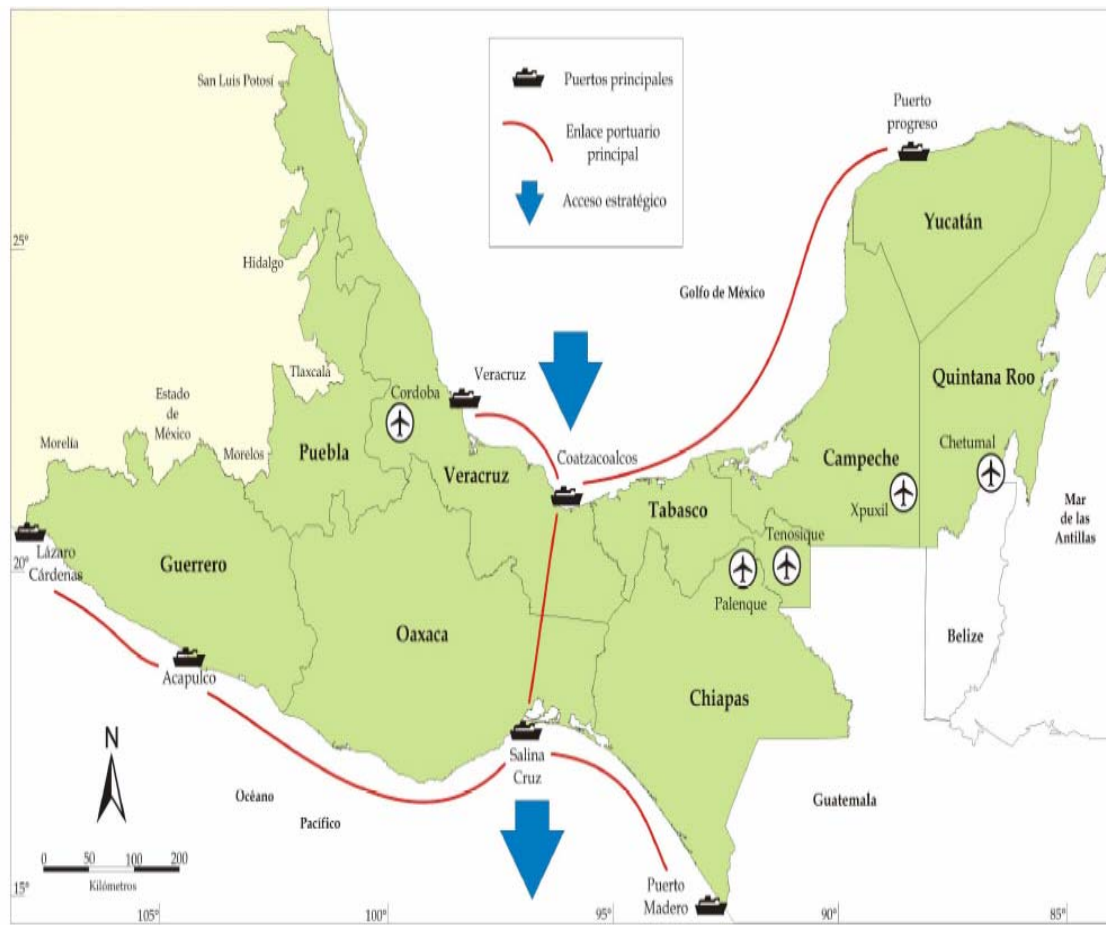
AEROPUERTOS	TIPO DE OBRA
La Candelaria, Camp.	Estudios de factibilidad técnica para la elección del sitio. Proyecto ejecutivo e inicio de obras del aeródromo
Xpujil, Camp.	Estudios de factibilidad y plan maestro para la ampliación y adecuación de instalación y servicios.
Palenque, Chis.	Ampliación de la infraestructura básica e instalación de ayudas a la navegación
Terán, Chis.	Ampliación de la infraestructura, instalaciones y servicios y desarrollo de un nuevo aeropuerto en un emplazamiento distinto al actual
Cancún, Q. Roo	Ampliación y construcción de una nueva pista y expansión de la terminal.
Chetumal, Q. Roo.	Ampliación de la infraestructura instalaciones y servicios y desarrollo de un nuevo aeropuerto en otro emplazamiento
Playa del Carmen, Q. Roo	Estudios de factibilidad técnica para la elección del sitio. Proyecto ejecutivo e inicio de obras del aeródromo
Puebla, Pue.	Pavimentos, estructura y edificaciones, iluminación y ayudas, construcción y mantenimiento en áreas terminales, conservación y mantenimiento en áreas operacionales
Tenosique, Tab.	Ampliación y adecuación de la infraestructura del aeropuerto militar para operaciones mixtas mediante convenios
Córdoba, Ver.	Estudio de factibilidad y plan maestro y adecuación de la infraestructura, instalaciones y servicios.

Con estas inversiones se logrará:

- Dar prioridad a la ampliación y/o modernización de los aeropuertos.
- Atender el crecimiento de la aviación regional.
- Alentar la participación del sector privado en la operación de los aeropuertos.
- Construcción de nueva infraestructura.

- Disminuir los riesgos e índices de accidentes.
- Mantener estricta vigilancia sobre la eficiencia y seguridad de los servicios prestados.
- Por las aerolíneas y las empresas aeroportuarias.

Mapa: Sistema Integral de Puertos y Aeropuertos Mexicanos en el PPP



Fuente: elaboración propia, datos recopilados por el autor

2.3.5 Infraestructura de Telecomunicaciones.

Se pretende una sociedad que tenga acceso a los servicios de gobierno, educación, salud, economía y otros, de manera oportuna, ágil y transparente, a través de una mega red de comunicación que contribuirá al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Se requiere así fortalecer la intercomunicación de los habitantes de la región Sur Sureste y ampliar la cobertura y variedad de servicios sociales básicos. Para ello se propone el desarrollo de una mega red que incorpore los más recientes avances e innovaciones tecnológicas y que integre los esfuerzos de diversos actores económicos y sociales.

En la última década la telefonía celular tuvo un desarrollo explosivo en México. Se reconoce que este nuevo sistema telefónico puede ser fundamental para enlazar a las pequeñas localidades rurales de la región con la red nacional de telefonía. Se promoverá así que las empresas telefónicas del país aceleren el desarrollo de la telefonía inalámbrica en la región, planteando es que mas innovadores.

Por otra parte, la teleinformática está teniendo, a través de Internet, un impacto muy importante sobre las posibilidades de comunicación y de desarrollo de negocios y mercados. El aprovechamiento de estas oportunidades en la región Sur Sureste podría contribuir de manera importante a mejorar de manera sustantiva las posibilidades de comunicación y desarrollo económico. Para ello será necesario, no sólo contar con el equipamiento básico requerido, sino también elevar el grado de alfabetismo informático de los habitantes de la región. El Plan se propone explorar mecanismos novedosos que permitan que la región Sur Sureste de un salto cualitativo en este renglón.

2.3.6 Infraestructura Energética.

2.3.6.1 Interconexión Eléctrica es la Punta de Lanza

Central Hidroeléctrica Manuel Moreno Torres, Chicoasén 2ª etapa. Instalación de tres turbinas generadoras de 300 Mega Watts cada una, que se sumarán a las cinco turbinas existentes, de la misma capacidad. La obra culmina en 2004. La inversión total se estima en 1,116 millones de pesos, de los cuales se erogarán este año 117 millones de pesos.

Red asociada a la Central Hidroeléctrica Manuel Moreno Torres, Chicoasén 2ª etapa. Construcción de cuatro líneas de transmisión de doble circuito de 400 Kilovatios que permitirá añadir 1,150 Mega Watts a la capacidad de transmisión actual para alcanzar un total de 3,200 Mega Watts aproximadamente; con lo que se podrá satisfacer la demanda de energía en la región sur-sureste del país. La obra concluyo en 2004. El costo total asciende a 2,428 millones de pesos.

Para satisfacer la demanda de energía eléctrica en los estados de la Península de Yucatán, mediante la construcción de una central termoeléctrica de ciclo combinado de 250 Mega Watts de capacidad que utilizará gas natural que se suministrará a través del gasoducto Mayakán. El costo total estimado es de 2,078 millones de pesos.

Abastecimiento de destilados a la Península de Yucatán. Se abastecerá la demanda de destilados, mediante la construcción de dos ductos y una agencia de ventas en Leona Vicario Cancún para contar con una capacidad de almacenamiento de 195 millones de barriles. El costo total del proyecto asciende a 656 millones de pesos y se prevé erogar 229 millones de pesos en este año.

En suma, las inversiones en los diferentes proyectos mencionados, ascienden a:

Proyectos Prioritarios	Inversión total	2001	2002-2006
Infraestructura Física	33,941.0	2,212.0	31,729.0
Infraestructura Hidroagrícola	654.3	654.3	n.d.
Proyectos Energéticos	6,278.0	1,575.0	4,703.0
TOTAL	40,873.3	4,441.3	36,432.0

Gran parte de los recursos energéticos de México tienen su origen en la región Sur Sureste.

Desde ahí son distribuidos en todo el país, a través de las correspondientes redes de suministro. A pesar de que México está entre los pocos países que son a la vez grandes consumidores y proveedores de energía, el sistema energético nacional presenta hoy algunos desequilibrios preocupantes.

Por una parte, el crecimiento demográfico y económico del país y la reducción de las inversiones en infraestructura energética han empezado a poner tensión sobre el sistema eléctrico, presionando para que éste se abra a la inversión privada. Por otra, la demanda de gas natural, como combustible más limpio que el petróleo y sus derivados, ha hecho que la demanda de éste crezca con gran rapidez, sin que la extracción del mismo lo haya hecho con la misma velocidad; ello, aunado a la elevación en los precios de dicho combustible, ha provocado desajustes importantes en el mercado del gas natural, previéndose que en el futuro México podría depender de manera creciente en importaciones del mismo.

Hasta ahora, el Sur Sureste, a pesar de ser una de las regiones del país más ricas en energéticos (en particular, hidroeléctricas y yacimientos de hidrocarburos) y de ser sede de una parte muy importante de la industria petroquímica, no se ha visto beneficiada por ello en su abasto de energía.

Por otra parte, es evidente que sin una infraestructura energética¹³ apropiada y sin el abasto suficiente en calidad y cantidad de combustibles difícilmente podrá pensarse en un desarrollo económico importante para la región. Por ello, con la concurrencia de las empresas paraestatales Comisión Federal de Electricidad (CFE) y Petróleos Mexicanos (PEMEX) y los inversionistas privados, debe promoverse la instalación de nuevas unidades industriales en los estados de la región, mejorando y ampliando las redes de suministro de energía.

Los proyectos energéticos estratégicos que se proponen para la región Sur Sureste son los siguientes:

¹³ Diversos estudios, en los tres subproyectos, justifican el desarrollo de la interconexión mesoamericana: (1) la interconexión de los seis países de América Central (SIEPAC); (2) la interconexión Guatemala-México; (3) la interconexión Belice-Guatemala. El proyecto SIEPAC es un esfuerzo que data de varios años entre Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá. Cuenta con importantes avances en los acuerdos legales e institucionales que demanda, así como con un préstamo aprobado por el BID para la construcción de la línea SIEPAC. La interconexión Guatemala-México aprovecha la cercanía de ambos mercados. La interconexión Belice-Guatemala también se justifica por los beneficios que implican las interconexiones de sistemas eléctricos.

TIPO DE PROYECTO	PROYECTO	TIPO DE OBRA
Termoeléctrico	Central Ciclo Combinado Campeche, para satisfacer la demanda de energía eléctrica de los estados de la península de Yucatán	Central termoeléctrica de ciclo combinado de 250 MW de capacidad, que utilizará gas natural suministrado a través del gasoducto Mayakan.
Hidroeléctrico	Central Hidroeléctrica Manuel Moreno Torres (Chicoasén) 2ª. Etapa	Instalación de tres turbinas generadoras de 300 MW cada una, incluyendo sus equipos auxiliares y obras civiles asociadas.
Hidroeléctrico	Red Asociada a la Hidroeléctrica Manuel Moreno Torres (Chicoasén) 2ª etapa ; permitirá añadir 1,150 MW a la capacidad de transmisión actual.	Obras de transmisión, adicionar cuatro líneas de transmisión de doble circuito de 400 KV; una de 243 kilómetros de la Central Hidroeléctrica Chicoasén a Juile; otra de 170 kilómetros de Juile a Cerro de Oro; 170 kilómetros de Cerro de Oro a Tecali y otra más de 25 kilómetros de Temascal a Cerro de Oro.
Hidroeléctrico	Proyecto Hidroeléctrico Boca del Cerro. Río Usumacinta, a 8 km de Tenosique, Tabasco. Capacidad instalada de 560 MW.	Instalación de ocho unidades turbogeneradoras tipo bulbo de eje horizontal, ubicadas en el exterior del cauce del río Usumacinta.
Hidroeléctrico	Proyecto Hidroeléctrico Copainalá, en la cuenca del Río Grijalva. En cuanto a potencia se dispondrán de 210 MW	El proyecto aprovecha los gastos turbinados por la Central Hidroeléctrica Ing. Manuel Moreno Torres, regulados eficientemente en el embalse de la presa La Angostura, con una obra de reducidas proporciones que lo hacen técnica y económicamente atractivo.

Hidroeléctrico	La Parota. Almacena el agua del río Papagayo, Guerrero, para producir 765 MW	Construcción de una presa de 162 metros de altura e instalación de tres grupos turbogeneradores.
Hidroeléctrico	San Juan Tetelcingo, sobre el río Balsas, en el Municipio de Zumpango del Río, Guerrero. Capacidad instalada de 609 MW.	Construir una cortina de enrocamiento con chapa de concreto en el parámetro aguas arriba.
Abastecimiento de destilados a la Península de Yucatán	Abastecimiento de destilados petrolíferos a la Península de Yucatán demandados en la zona de influencia de Leona Vicario, Quintana Roo en forma confiable, segura, eficiente y preservando el medio ambiente. Reducción de costos de transporte de destilados, sustituyendo los auto tanques por ductos.	Construir un nuevo poliducto para envíos lotificados de los productos requeridos y turbosinoductos para el abasto de turbosina al aeropuerto de Cancún. Se estima que para el 2001 se contará con una capacidad de almacenamiento de 195 MBLS.
Petrolero Ambiental	Proyecto Cantarell Integral (Campeche, a 80km de Ciudad del Carmen, clasificado como supergigante, el más importante de México y sexto en el mundo), paramaximizar su valor económico en el largo plazo y asegurar el abasto de aceite y gas de México (y la región Sur Sureste), dando cumplimiento a los estándares internacionales para mantener el equilibrio ecológico y proteger y preservar el medio ambiente.	Se están instalando plantas de tratamiento de aguas negras, y rehabilitando los sistemas de drenaje atmosféricos y de aguas residuales en los complejos de producción existentes. Sistemas de desfogue de los complejos de producción, incineradoras, compactadoras, y trituradoras.
Explotación Petrolera	Delta del Grijalva (al suroeste de Ciudad de Frontera, Tabasco). Aumentar la oferta de aceite y gas en un promedio de 55 mbd y 168.6 mmpod, respectivamente, en el periodo 2001-2006.	Explotación de los yacimientos petroleros en el Delta del Grijalva. Reserva original de 1,038 millones de barriles petróleo crudo.

Mapa: Iniciativa Energética, Plan Puebla Panamá



2.3.7 Infraestructura Pesquera.

La infraestructura pesquera proporciona las obras y servicios que requiere la flota para maniobras de avituallamiento, arribos, descargas y mantenimiento, así como las áreas terrestres necesarias para astilleros y varaderos que realizan reparaciones de barcos, así como las plantas industriales que reciben y procesan los productos. El programa de infraestructura pesquera está orientado a mejorar, conservar y rehabilitar los sistemas laguneros costeros mediante obras de protección y a promover obras de infraestructura básica para comunidades pesqueras y modernizar la infraestructura portuaria pesquera a través de estudios, proyectos, obras de dragado de canales y dársenas pesqueras.

Con él se pretende incrementar la producción pesquera en la región, permitiendo el uso de las instalaciones portuarias disponibles, y mejorando e incrementando la capacidad instalada.

El Plan contempla la posible realización de las siguientes acciones de corto y mediano plazos:

Campeche	Rehabilitación y prolongación de escolleras y dragado del canal de comunicación en la boca de Sabancuy
Chiapas	Dragado en el sistema lagunario Zapotal-Nicolás. Dragado del canal Manguito-Mojarras, Laguna Buenavista. Dragado en el sistema lagunario Carretas-Pereyra-Buenavista; Dragado de mantenimiento en el canal Joya-Buenavista; Dragado en el canal Cabeza el Toro-San Marcos; Dragado de mantenimiento en la Laguna de Chantuto; Dragado de mantenimiento de los canales en el Cordón Estuárico; Dragado de mantenimiento del canal de San Marcos; Dragado de mantenimiento del canal de San Joaquín Amaro.
Guerrero	Dragado en la Boca Barra de Potosí; Construcción de escolleras y dragado en la Laguna de Chantengo Construcción de escolleras y dragado en la Laguna de Tres Palos
Oaxaca	Mantenimiento de escolleras en Boca de Oro, Laguna de Corralero, * Obras de protección marginal en la comunidad de Chacahua y dragado de mantenimiento; Construcción de espigón Este y dragado de mantenimiento en la Laguna de Corralero; Rehabilitación de la escollera, espigones y dragado en Boca de Cerro Hermoso; Construcción de escolleras y dragados en el sistema lagunario Miniyua-Miniyoso-Monroy; Construcción de escolleras y dragados en la Laguna de Marialtepec; Rehabilitación de escolleras y dragado en la boca de San Francisco; Construcción de escolleras y dragados en la Boca de Aguas Pocas, Mar Muerto.
Tabasco	Construcción de escolleras y dragados en Dos Bocas, Lagunas de Lagartera y Mecoacán.
Veracruz	Rehabilitación y prolongación de escolleras y dragado del canal Laguna Camaronera; Rehabilitación y prolongación de escolleras y dragado del canal en Boca Tampachiche; Rehabilitación y prolongación de escolleras y dragado del canal de Boca de Corazones; Construcción de escolleras y dragados en la Laguna de Sontecomapán; Ampliación de la escollera en la Barra de Tecolutla..

* Obra a realizarse en el 2001

2.3.8 Infraestructura Hidroagrícola.

A pesar de la amplia dotación de agua en la región Sur Sureste, en ella se encuentra sólo una pequeña fracción de las tierras irrigadas del país (menos del 10% del total). La mayor parte de su agricultura (92.6%) corresponde a tierras de temporal, con rendimientos menores a los correspondientes en la agricultura de irrigación. Así, los subsidios federales correspondientes al consumo de agua y al de electricidad para bombeo han beneficiado más a las regiones del centro y norte del país.

El Plan se propone ampliar la superficie irrigada de la región Sur Sureste creando la infraestructura necesaria. Como primer paso se han detectado las siguientes oportunidades:

ACCIONES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE RIEGO
 PRADERA-GANADERÍA, 2001.

Estados	Establecimiento		Total	Pradera - Ganadería
	Riego	Oleaginosas		
Campeche	1,288		1,288	3,300
Chiapas	450	1,300	1,750	4,400
Guerrero	450		450	2,200
Oaxaca	1,100		1,100	2,500
Puebla	700		700	800
Quintana Roo	1,287		1,287	200
Tabasco	643	1,700	2,343	3,800
Veracruz	1,000	1,000	2,000	5,000
Yucatán	3,082		3,082	1,800
Total	10,000	4,000	14,000	24,000

FUENTE: Documento Base PPP¹⁴

¹⁴ Las fuentes de este capítulo forman parte del Documento Base del Plan Puebla Panamá 2001.

Capítulo 3

3.1 Infraestructura y Soporte; Desarrollo para la Exportación

La apertura comercial y el proceso de globalización han generado un nuevo entorno económico internacional. Estos factores han cambiado por completo el marco actual en el que se desempeñan los gobiernos de los estados. De esta manera, la política exterior de México en los años recientes se ha formulado tomando muy en cuenta ambos procesos. México vive una transformación en todos los órdenes. Nuestro país ha reconocido que la globalización y la regionalización no sólo pueden y deben coexistir con armonía, sino que se trata de fenómenos que generan importantes vínculos económicos, comerciales, culturales, políticos y sociales con otros países.

Por primera vez en la historia moderna de México, el Gobierno Federal ha puesto los ojos en el sur-sureste de México y ha decidido apoyar la creación de empleos y el desarrollo de infraestructura a través del Plan Puebla-Panamá.

El Plan Puebla-Panamá busca promover y consolidar el desarrollo de la región Sur-sureste de México, a través de la implantación de políticas públicas y de programas y proyectos de inversión pública y privada orientados, entre otros objetivos, la expansión y desarrollo de los sectores de infraestructura básica, la promoción y desarrollo de actividades productivas, la modernización y fortalecimiento de las instituciones locales, la ampliación de la base tecnológica de la región sursureste y el desarrollo educativo y social de la población.

3.2 Estimular el crecimiento de la productividad y competitividad de la región

El futuro desarrollo económico de la región dependerá en buena medida de su capacidad para incrementar su productividad y competitividad. Para que la región mejore su productividad y competitividad el Plan propone detonar actividades económicas donde la región tenga ventajas comparativas por sus vocaciones productivas y éstas tengan viabilidad en términos de comercialización e introducción en el mercado.

A partir de la infraestructura productiva regional se facilitará la integración de cadenas productivas mediante la complementación de actividades económicas interregionales, de tal forma que los procesos productivos se articulen a partir de circuitos económicos donde cada región aporte sus ventajas comparativas. Con ello, se potenciará el desarrollo de nuevas actividades donde puedan participar productores de diferentes regiones organizados en torno a una actividad productiva motriz. Buscará alentar el aprovechamiento de productos y recursos naturales que reflejen la diversidad y riqueza productiva de las localidades, de tal forma que se generen nichos en el mercado mundial para los productos de la región.

Con el propósito de generar ingresos adicionales para los productores de la región, se promoverán esquemas de productividad y calidad que busquen disminuir costos de producción, introducir mejoras a los procesos productivos, incorporar nuevas tecnologías, capacitación y formación de recursos humano, ahorro de energía y un uso racional de los recursos naturales. El Plan promoverá que en el corto plazo los productos del Sur Sureste de México y Centroamérica cuenten con los estándares y las certificaciones de calidad que exige el mercado global.

En especial, se buscará generar esquemas de apoyo para el sector primario dirigidos a aumentar la producción y la productividad en áreas estratégicas como tecnificación agropecuaria, ordenamiento pesquero, acuacultura, desarrollo rural, aprovechamiento silvícola y forestal y otros productos típicos de cada zona. Estas acciones se orientarán a establecer proyectos de desarrollo agroindustrial que agreguen valor a la producción y fomenten el uso de todos los insumos y residuos utilizados en el proceso productivo.

En el caso del sector turismo, en el cual la región dispone de claras ventajas competitivas, resulta necesario emprender un esfuerzo de concertación y coordinación entre los tres órdenes de Gobierno y el sector privado, para diversificar la oferta y estimular el desarrollo de productos competitivos, crear nuevos centros de actividad turística y garantizar un crecimiento simultáneo de la demanda, sin detrimento del medio ambiente y de los recursos naturales.

Elevar el potencial productivo de la fuerza laboral y propiciar su desarrollo en la zona constituye un objetivo de la mayor importancia para alcanzar el crecimiento sostenido de la producción, la productividad y los salarios. Con ese fin, el Plan impulsará las oportunidades de formación técnica y capacitación de los trabajadores del Sur Sureste del país.

Nuestro país cuenta con una importante infraestructura de capacitación y programas que han tenido éxito en el ámbito nacional, por lo cual es necesario reconocer que en relación con las necesidades del Sur Sureste del país los logros han sido aún limitados.

La capacitación para el trabajo continúa entendiéndose como una etapa de corta duración y de importancia secundaria en la preparación del trabajador. Entre los retos para mejorar la capacitación de los trabajadores en la región destacan los siguientes:

Coordinar los esfuerzos del sector público y los del sector privado, para realizar eficientemente las acciones formativas y establecer mecanismos conjuntos de seguimiento y evaluación;

Reconocer formalmente la formación de habilidades y conocimientos adquiridos en el ejercicio de una ocupación.

Flexibilizar los sistemas de capacitación.

Las condiciones de eficiencia y equidad incluyen, de manera preponderante, el trato justo en las relaciones comerciales con el exterior. Con ese propósito y tomando en cuenta las condiciones de cada rama productiva y la reciprocidad en las negociaciones comerciales con otros países, se reducirá la dispersión arancelaria entre las distintas mercancías. Una economía abierta promueve la eficiencia al sujetar a los productores nacionales, mediante la competencia con el exterior, a la necesidad de mejorar su productividad y la calidad y precio de sus productos. La apertura por sí sola no es suficiente para alcanzar un elevado crecimiento y una mayor productividad y competitividad. Ni todo puede ser resuelto por el Estado, ni todo puede ser solucionado por el mercado. La competencia con el exterior debe desarrollarse sobre bases justas y uniformes para los productores nacionales.

En atención a esas consideraciones, se proponen las siguientes acciones del Plan en materia de comercio exterior:

Aprovechar el acceso de México a los países con los que se han firmado tratados y acuerdos comerciales, para incrementar las exportaciones;

Alcanzar una mayor reciprocidad por parte de otros países a la apertura comercial de México;

Sancionar con todo rigor y eficacia las prácticas desleales de comercio que afectan a nuestros productores, y combatir con mayor eficacia el contrabando;

Facilitar y simplificar los mecanismos de apoyo a las exportaciones y, a través de la banca de desarrollo, promover el acceso de los exportadores al financiamiento competitivo, en especial de las pequeñas y medianas empresas;

Adecuar los instrumentos de promoción de las exportaciones para incorporar a sus beneficios, como exportadores indirectos, a las pequeñas y medianas empresas.

Fortalecer los mecanismos de información de mercados externos y de oportunidades de conversión foránea en el país.

3.3 Establecer condiciones que permitan el incremento y la captación de inversiones en la región.

Para mejorar y promover la captación de inversiones el Plan Puebla Panamá incluye acciones de promoción nacional e internacional a partir de la identificación de proyectos de inversión que garanticen rentabilidad en el mediano y largo plazo, y una participación directa en una estrategia de desarrollo multisectorial.

El Plan promoverá en particular la captación de inversiones en áreas de servicios e infraestructura regionales, tales como transportes, energía, telecomunicaciones e infraestructura hidroagrícola; áreas estratégicas para la planeación del territorio, como son el desarrollo territorial y la sostenibilidad ambiental; así como en nichos regionales que impulsarán la dinámica económica regional: agricultura, agroindustria y biotecnología; textil; partes electrónicas; autopartes; petroquímica y, en particular, turismo sustentable.

flujos de capital externo e interno sean captados por la región Sur Sureste del país y se conviertan en un instrumento de apoyo al desarrollo, se buscará:

. Que existan condiciones de seguridad, estabilidad y certidumbre jurídica para la inversión productiva directa nacional y extranjera en la región, mejorando la regulación;

Que la inversión externa no reciba subsidios a costa de la economía nacional.

Que los recursos se orienten sobre todo a la inversión productiva directa, así como a la inversión en infraestructura, eliminando los obstáculos regulatorios que, sin justificación legal, existen todavía en la actividad productiva.

La participación de los sectores social y privado en el desarrollo del sur sureste constituye uno de los principales ejes para la creación de empleos productivos. De ahí que el Plan Puebla Panamá proponga acciones para garantizar cuando menos algunas de las siguientes condiciones en la región:

Bajos costos en la instalación de empresas.

Incentivos a la inversión y al desarrollo económico.

La capacitación de la mano de obra especializada.

Simplificación de trámites ante los gobiernos estatal y municipal.

Construcción de parques industriales con servicios y transporte accesibles a clínicas, guardería, vivienda y centros escolares; e Incentivos fiscales, tales como acceso a crédito a tasa preferencial, depreciación acelerada de los activos, otros a ser analizados;

Desregulación federal, estatal y municipal entre otros para: La homologación de la legislación estatal del medio ambiente con el nuevo marco jurídico federal aplicable en la materia;

Reformas al código de procedimientos civiles de los estados a fin de agilizar el desahogo de los juicios civiles;

Fortalecimiento de fondos federales que apoyen específicamente a las empresas sociales y proyectos productivos desarrollados por indígenas.

Serán los gobiernos estatales y municipales con quienes se definan los alcances, contenidos y políticas de financiamiento de los proyectos de inversión. A ellos corresponderá también integrarse a la tarea de promoción de inversiones con empresarios nacionales e internacionales.

El Plan Puebla-Panamá promoverá también el desarrollo de instrumentos crediticios apropiados, que permitan a los empresarios de la región captar los beneficios de la apertura comercial del país. Buscará que en la región Sur Sureste se establezcan mecanismos financieros que permitan:

Contar con una infraestructura básica moderna y servicios públicos eficientes;

Contar con una gestión financiera fortalecida y una capacidad institucional que proporcione servicios públicos modernos;

Desarrollar mecanismos y canales para financiar proyectos de inversión

El número de empresas, particularmente las pequeñas y medianas, de la región Sur Sureste que tienen acceso a programas financieros de promoción de inversión, coinversión y alianzas estratégicas deberá aumentar de manera importante.

Para alentar las oportunidades de negocios generadas entre empresarios del Sur Sureste mexicano y Centroamérica el PPP promoverá la realización de seminarios de promoción de negocios, dirigidos principalmente a la comunidad empresarial de comercio exterior.

En el caso del sector agroalimentario, su desarrollo sustentable no sólo depende de nuevas tecnologías que aumenten la productividad y competitividad de la producción, sino del uso de nuevos instrumentos financieros que permitan competir y producir con relaciones costo beneficio positivas, las cuales se vean reflejadas en nuevos y mejores escenarios para la comercialización de productos agroalimentarios. El PPP buscará apoyos para la asistencia técnica, capacitación y asesoría para los empresarios de dicho sector en negociaciones financieras nacionales e internacionales en materia de desarrollo de sistemas de financiamiento rural, así como de sistemas de administración de riesgos.

Promoverá la oferta de servicios múltiples de ahorro y préstamo, esquemas novedosos de coberturas de riesgos, incluyendo variaciones de precio, contingencias climatológicas y sanitarias, créditos de mercado y refaccionarios, inversiones de capital de riesgo para aquellos programas cuya maduración requiere de varios años y micro financiamiento rural.

El Plan Puebla-Panamá está formulado como un plan integral de gran visión y de largo plazo. Es un instrumento que promueve la concertación entre los diferentes agentes del desarrollo para afinar y consolidar sus objetivos, estrategias y programas.

3.4 Tabasco región clave

La región Puebla-Panamá está integrada por los estados mexicanos y por los países centroamericanos quienes agrupan a casi 64 millones de personas, de las cuales el 43% corresponde a la región sur-sureste de México. Geográficamente el estado de Tabasco tiene una posición privilegiada en el desarrollo del Plan Puebla Panamá, por lo que la estrategia a seguir para consolidar el crecimiento económico de nuestro estado es la conformación de una nueva región económica que permita articular y constituir un nuevo mercado regional, cuyo eje sea la Cuenca del Golfo de México, para consolidar a Tabasco como puente comercial entre Norte y Centroamérica.

Dentro de los proyectos propuestos por Tabasco dentro del Plan Puebla-Panamá destacan el fortalecimiento del Sistema Portuario del estado y el desarrollo de la frontera con Centroamérica; estos proyectos son de carácter estratégico e impacto regional, y fueron seleccionados en función de tres criterios principales:

- Su efecto positivo sobre la productividad regional.
- Su impacto sobre el desarrollo social y económico de la región.

- Su efecto sobre la articulación de flujos comerciales internos, regionales
- e internacionales.

Mapa: Ubicación de Tabasco



Este modelo que proponemos está basado en el desarrollo pleno de las capacidades y la calidad de vida de los tabasqueños.

La infraestructura de alcance regional resultará fundamental para el soporte y desarrollo de los proyectos de exportación

En Tabasco, el sistema portuario está compuesto por los puertos de Dos Bocas¹⁵ y Frontera, y los puertos pesqueros de Chiltepec y Sánchez Magallanes.

¹⁵ Financiado y construido por PEMEX durante el auge petrolero de los años 80, el puerto de Dos Bocas, Tabasco, es una instalación portuaria medular en la actividad petrolera del sureste y del país. Dotado actualmente de 2 mil 140 metros de muelle, es base de operaciones de la flota de barcos abastecedores que dan servicio a las plataformas petroleras tanto de exploración como de producción de la Sonda de Campeche y Litoral Tabasco; así como de dos monoboyas instaladas 21 km. costa fuera para la carga de buques tanque para la exportación de petróleo crudo.

En el año de 1999 se constituyó la Administración Portuaria Integral de Dos Bocas S.A. de C.V. y recibió su Título de Concesión el 9 de noviembre de 1999 para la administración del recinto portuario.

Dos Bocas es el tercer puerto petrolero más importante de México y el puerto principal vinculado a la red fluvial más importante del país. Las obras de infraestructura requeridas se enfocan a establecer un tráfico carretero y ferroviario para apoyar el flujo de mercancías hacia y entre los sistemas portuarios del golfo y el pacífico.

El desarrollo de la sección comercial del puerto de Dos Bocas permitirá incrementar su eficiencia y capacidad para dar soporte a las actividades de comercio exterior. Principalmente en las exportaciones de petróleo¹⁶

La salida de productos al exterior a través del Golfo de México beneficiará no sólo al estado de Tabasco, sino también a la región sureste de nuestro país y a la zona norte de Centroamérica.

Frontera con Centroamérica

En el marco de los tratados de libre comercio que México ha firmado con Guatemala, Honduras, el Salvador y Costa Rica, el estado de Tabasco ha tenido importantes avances en el fortalecimiento de las relaciones productivas con esquemas viables de crecimiento sustentable.

Con el apoyo del gobierno federal, se ha avanzado para convertir a Tabasco en la puerta de entrada al mercado centroamericano, vinculando a la regiones centro, Golfo, norte de Chiapas y península de Yucatán con esa zona.

El proyecto de desarrollo que la Administradora Portuaria ha propuesto desarrollar incluye dos vertientes, la petrolera y la industrial y comercial. Esta última contempla la construcción de infraestructura portuaria y de servicios que sirva para impulsar el desarrollo agrícola, comercial e industrial de la región, promoviendo la inversión privada y el movimiento de carga petrolera y no petrolera, buscando la consolidación con los sistemas de transporte multimodal.

¹⁶ Durante el período 2004-2007, Petróleos Mexicanos erogará más de 65 mil millones de pesos en la región sur para la ejecución de sus proyectos estratégicos en materia de exploración y explotación de hidrocarburos, lo cual representa una oportunidad para detonar las inversiones de empresas locales y de generar una importante derrama económica.

Se ha trabajado desde 1995 en el Programa Bi-regional de Desarrollo Fronterizo Integral Tabasco. “El Petén”,¹⁷ para efecto de consolidar la región fronteriza común y sentar las bases para la evolución económica, comercial y productiva de la zona.

La visión en torno a la frontera con Centroamérica, es estimular el desarrollo industrial y comercial fronterizo, ofreciendo facilidades en esta zona que propicien además la vinculación con otras regiones del país y el mercado norteamericano. Esta visión, por sus implicaciones, es considerada materia de seguridad nacional.

Actualmente, se realizan las gestiones necesarias para la construcción de la primera fase del Proyecto del Puerto Fronterizo en el punto denominado el Ceibo. Fundación Tabasco, A. C. ha elaborado el estudio para el ordenamiento comercial de la frontera sur del estado, lo que permitirá articular las cadenas de valor para elevar la competitividad de los productos de la región, propiciando el eslabonamiento de cadenas productivas en Tabasco, en el sureste de México y en el triángulo Norte Centroamericano.

Adicionalmente, representa una gran oportunidad para aumentar los flujos de la Industria turística relacionada con el circuito. “Mundo Maya”,

En otro orden de ideas, en el marco de las estrategias de desarrollo del sursureste de México, a la par del Plan Puebla Panamá, el Gobierno Federal, en coordinación con los estados de la región, ha creado el Programa Marcha Hacia el Sur, el cual pretende, en el mediano plazo, promover el desarrollo de las regiones de acuerdo a su vocación productiva, identificando y promoviendo proyectos de inversión detonadores del desarrollo regional que impulsen la generación de empleos permanentes.

¹⁷ Región natural del norte de Guatemala, ubicada a modo de apéndice entre las tierras de México, al norte y oeste, y Belice, al este.

Tabasco ha iniciado un proceso de incorporación activa a la nueva dinámica mundial, buscando aprovechar los tratados comerciales que el Gobierno Federal ha establecido, y que constituyen una gran oportunidad para el desarrollo económico de Tabasco.

Ahora más que nunca, es posible la transformación de las actividades productivas tradicionales del estado, generando valor agregado, atrayendo capital, creando fuentes de empleo, enfrentando con éxito los grandes retos del desarrollo regional y mejorando las condiciones de vida de nuestros habitantes. En Tabasco, las condiciones de desarrollo sustentable están dadas, el sector exportador ha mostrado una recuperación en el período enero-junio, al manifestar incrementos del 13.7% y 68.5% en volumen y valor respectivamente, pasando éstas de 28,965.11 toneladas en el 2000 a 32,937.07 toneladas en el 2001 y de 61 millones 235 mil 060 pesos en el año anterior a 103 millones 194 mil 220 pesos en el presente año.

El destino de los productos tabasqueños exportados fueron: Estados Unidos, Malta, Francia, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Guatemala y Belice. Por lo anterior, como punto estratégico del Plan Puebla-Panamá, es necesario conocer las ventajas comparativas y competitivas que ofrece nuestra entidad, para considerarla como una opción real para la expansión de la inversión de empresas de nuestro país en el sureste de México.

3.5 Con respecto a las políticas,

Las zonas geográficas que deben tener prioridad son el sur-sureste y el centro. Aunque por mucho tiempo se ha invertido significativamente en carreteras en esta última región, ahora se requieren esfuerzos adicionales para descongestionar los intercambios intra e inter-regionales.

Por su parte, la región del sur-sureste necesita construir una infraestructura de más alta calidad para integrarse a otras regiones, mejorar su acceso a los mercados nacionales e internacionales, y explotar plenamente su potencial turístico. En el contexto de las severas restricciones presupuestarias, los aspectos relacionados con el financiamiento son sumamente relevantes. Por ello es de gran importancia que México adopte presupuestos multianuales. Actualmente, los planes de inversión son, en su mayor parte, anuales. Los planes sexenales sectoriales son más documentos de políticas que documentos operacionales con compromisos financieros. Esta situación da a todos los actores horizontes de corto plazo y aumenta la incertidumbre.

3.6 En Términos de telecomunicaciones

Aun cuando hubo avances en materia de telefonía en los años noventa, existe todavía un desarrollo relativamente bajo en la infraestructura de las telecomunicaciones.

Mientras que el promedio nacional es de sólo 13 líneas por cada 100 habitantes (el más bajo de los países miembros de la OCDE), la densidad de la telefonía reproduce el mismo patrón de otros recursos productivos, con el centro a la cabeza (13.7) y el sur-sureste en la posición más rezagada nuevamente (sólo 7.5).

El desafío crítico que enfrenta el desarrollo de la infraestructura de comunicaciones y tecnologías de la información es alcanzar la cobertura universal dentro de un mercado competitivo que puede aumentar las disparidades regionales en la provisión de infraestructura si no se introducen mecanismos adecuados de ecualización.

3.6.1 Acceso a internet,

A pesar al reciente incremento en el número total de usuarios de internet y en la proporción de familias con computadora, persiste una importante brecha digital entre la pequeña minoría que aprovecha las nuevas tecnologías y la gran mayoría que carece de acceso a ellas. La principal respuesta política ha sido el diseño y la ejecución del proyecto e-Mexico, que busca cubrir al 80% de la población para este 2006. Para lograr sus ambiciosos objetivos, este proyecto debe desarrollarse más. Varias de las mejores prácticas en países de la OCDE¹⁸ (como Finlandia y Canadá) pueden servir como referencias para su ejecución.

El objetivo de aumentar la conectividad también se persigue a través del Plan Puebla-Panamá que representa una iniciativa ambiciosa para el desarrollo de las regiones más rezagadas del país.

A la fecha, el proyecto más importante del gobierno mexicano para fomentar el desarrollo regional del sur es el Plan Puebla-Panamá (PPP). El Plan busca proveer el tan necesario marco para diseñar, financiar y ejecutar proyectos de desarrollo regional de manera integrada, así como permitir a la región una mejor conectividad con América Central y el resto del país.

¹⁸ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

El PPP enfatiza la necesidad de disminuir las disparidades entre el norte y el sur mediante la construcción de 2 200 km de caminos, que extenderían carreteras y vías ferroviarias desde el Océano Pacífico hasta el Golfo de México.

En relación con las telecomunicaciones, el PPP busca ampliar y modernizar los sistemas regionales para mejorar los servicios básicos y de valor agregado, así como las redes de transmisión de datos. Aunque el PPP no es sólo un mecanismo de financiamiento, es probable que su enfoque de desarrollo regional ayude a atraer fondos de las instituciones financieras internacionales, a facilitar la cooperación con la región centroamericana y a lograr una mejor coordinación entre los diferentes actores en México. Sin embargo, su capacidad institucional de catalizar apoyo de todos los niveles de gobierno hacia una estrategia tan ambiciosa requiere una mayor definición.

Dado que se necesitan grandes inversiones, se requerirán esfuerzos importantes por parte de los actores nacionales e internacionales para que el Plan tenga éxito. No obstante su amplio mandato, hasta la fecha, la mayor parte de los avances del PPP se han limitado principalmente a la infraestructura carretera. Otras áreas de interés no han recibido un respaldo financiero adecuado (con la excepción de algunas acciones como la interconexión energética con América Central).

Conclusiones

Nuestra opinión no es a favor ni en contra de ningún Plan o propuesta, el objetivo que pretendemos alcanzar con este trabajo, es el de crear una conciencia en todos los individuos que integramos este país, con la cual surge la necesidad de fomentar la participación en conjunto de cada uno de nosotros como militantes de un bien común que nos lleve poco a poco hacia el desarrollo del País.

En esta investigación tratamos de mostrar la deficiente infraestructura con la que cuenta el país, y que es necesaria para pretender mejorar el desarrollo económico de México, ya que como bien sabemos, para ser un país competitivo con respecto a los países desarrollados la infraestructura es indispensable; si bien es cierto contamos con un país de los mejores dotados demográficamente, con una variedad extensa de climas y ubicado privilegiadamente, ya que contamos con grandes puertos para la participación y desarrollo de las actividades portuarias (pesca), y por si fuera poco contamos con yacimientos petroleros; En materia frutícola México cuenta con un gran potencial para la exportación; En materia de turismo nuestros estados del sur se ven favorecidos por la riqueza de nuestras culturas y la belleza de sus zonas arqueológicas, entre otras muchas cuestiones, pero lamentablemente muchos de los potenciales naturales con los que contamos, requieren de infraestructura para su pleno desarrollo; Pero lamentablemente carecemos de esa infraestructura.

Por otro lado con este documento pretendemos mostrar algunas de las piezas claves que tendría que tomar en cuenta el Plan Puebla Panamá para beneficiar a México, en especial los estados del sur, algunas de ellas son: la educación, ya que estos estados cuentan con las tasas mas altas de analfabetismo, de igual forma son muy deficientes en cuestión de salud, ya que las condiciones de vida son muy deficientes debido a que la mayor parte de la población es indígena.

La pobreza es otro factor importante que se debe tener en cuenta, ya que de las diez regiones con mayor grado de pobreza ocho se encuentran en la región sur-sureste de nuestro país. En cuestión de economía debemos tener en cuenta que el proceso de las actividades industriales de la región muestra grandes diferencias ya que como podemos ver en 1999, Puebla representó más del 40% del PIB y Veracruz el 30% del mismo. Por lo que solamente estos estados representan el 70% del PIB regional manufacturero, mientras que Campeche, Quintana Roo, Chiapas y Guerrero solo representan en conjunto 9.3% del PIB total.

En infraestructura y vivienda sabemos que es indispensable el Transporte, las comunicaciones, la energía y la infraestructura hidráulica ya que son componentes vitales para el desarrollo económico.

Bien solo nos resta pensar que el Plan Puebla Panamá no sólo se convierta en un plan, que como muchos se quede en el recuerdo de muchos mexicanos sino que pueda arrojar buenos resultados, con beneficios no solo para las clases poderosas, partidos políticos y/o empresas, que lo único que desean es enriquecerse a costa de las clases marginadas.

Nuestro deseo es que se creen y desarrollen más planes como este, pero que se logre algo a favor de México, para el bien común de todos los que conformamos este país.

GLOSARIO

BCIE: Banco interamericano de integración económica.

BID: Banco Interamericano de desarrollo.

BNG:

CEPAL: Comisión económica de América Latina.

CFE: Comisión Federal de Electricidad.

CICA: Consejo Indígena de Centroamérica.

EDCF: Economic Development Cooperation Fund.

GAPIE: Grupo Asesor para la Participación Indígena y Étnica.

GLOBALIZACIÓN: Concepto que pretende describir la realidad inmediata como una sociedad planetaria, más allá de fronteras, barreras arancelarias (véase Aranceles), diferencias étnicas, credos religiosos, ideologías políticas y condiciones socio-económicas o culturales.

INCAE: Institución multinacional de enseñanza superior dedicada a la investigación en el campo económico y administrativo.

INDE: Instituto Nacional para la Electrificación.

JIBC: Banco Japonés para la Cooperación Internacional.

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, corporación internacional compuesta por 29 países, cuyo objetivo es coordinar, en forma conjunta, sus políticas económicas y sociales.

PARLACEN: Parlamento Centroamericano.

PPP: Plan Puebla Panamá.

PEMEX: Petróleos de Mexicanos

SAGAR: Secretaría de agricultura, ganadería y desarrollo rural.

SECOFI: Secretaría de comercio y fomento industrial.

SEDESOL: Secretaría de desarrollo social.

SEMARNAP: Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

SIECA: Secretaría de integración económica centroamericana.

SSE: Sur Sureste.

TLCAN: Tratado de Libre Comercio con América del Norte.

BIBLIOGRAFIA

-  *Álvarez, Alejandro, Andrés Barreda y Armando Bartra Economía política del Plan Puebla Panamá, Itaca, México. 2002*
-  *Armendáriz Jorge, Notimex, Sistema de Internet de la presidencia de México, san José Costa Rica, 24 de junio de 2001.*
-  *Bartra, Armando (2001). "Mesoamérica.com" Suplemento Massiosare de La Jornada, 17 de Junio. México*
-  *Barreda Marín, Andrés (2001). "Biopiratería y transgénicos asociados al Plan Puebla-Panamá", Reportaje del Financiero, 9 de marzo.*
-  *BCIE-BID-CEPAL. (2001a). Conectividad de la propuesta regional de modernización y transformación de Centroamérica y del Plan Puebla Panamá. Banco Interamericano de Integración Económica, Banco Interamericano de Desarrollo, Comisión Económica de América Latina.*
-  *Beas, Juan Carlos (2000). Megaproyecto del Istmo. La invasión global. Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo, Abya Yala Fund, H. Congreso del Estado de Oaxaca Comisión de Ecología, Ce-Acatl, A.C. México,.*
-  *Berenice P. Ramírez López. Instituto de Investigaciones Económicas. UNAM. versión Preliminar.*
-  *Berenice P. Ramírez López. Investigadora Titular Instituto de Investigaciones Económicas. UNAM perspectivas de la integración comercial de Centroamérica. Versión Preliminar.*
-  *BID-CEPAL. (2001). Plan Puebla-Panamá. Iniciativas Mesoamericanas y Proyectos. Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan Puebla-Panamá, Banco Interamericano de Integración Económica, Banco Interamericano de Desarrollo, Comisión Económica de América Latina con el apoyo del INCAE. El Salvador*
-  *Boisier, Sergio (1996). Modernidad y Territorio. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, CEPAL,*

-  Cadena Montenegro José Luís, *Gaceta geográfica* Octubre de 2005
Órgano informativo del instituto de geografía de la UNAM año 1, No. 5, *El PPP: Una revisión geopolítica*.
-  Caravaca Barroso Inmaculada (1998). "Los nuevos espacios ganadores y emergentes", *Revista EURE*, Vol XIV, No.73, Santiago de Chile.
-  Coordinación del Plan Puebla Panamá. *Antecedentes Avances y Perspectivas*. 20 de Mayo de 2002
-  Coordinación del Plan Puebla Panamá. *Documento Base: Capítulo México*. 12 de Marzo 2001
-  Coordinación del Plan Puebla Panamá. *Informe de Avances y Perspectivas*. Junio de 2002
-  Conferencia de prensa de Florencio Salazar Adame, encargado del Plan Puebla Panamá, sistema de Internet de la presidencia de México, San Salvador, Republica de el Salvador, 15 de junio de 2001.
-  CHARLES P., KINDLEBERGER *Comercio Exterior y Economía Nacional* Edit. Aguilar, España 1990.
-  Dávila, Kassel, Georgina y Levy, Santiago, 2000, *El sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional mexicano*, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Subsecretaría de Ingresos, mimeo, México.
-  Dávila Enrique, Georgina Kessel y Santiago Levy (2000). *El Sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México*. Secretaría de Egresos, secretaria de Hacienda y Crédito Público.
-  Delgadillo, Javier, Felipe Torres y José Gasca (2001). "Distorsiones del Desarrollo Regional en México en la perspectiva de la globalización", *Momento Económico*, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, (En prensa).

-  Directorio del centro de la ocde en México para América Latina
Gabriela I. Ramos Directora mexico.contact@oecd.org
Alejandro Camacho Director Adjunto para Publicaciones alejandro.camacho@oecd.org
Adriana Montejano Coordinadora de Asuntos Públicos adriana.montejano@oecd.org
Carolina Ziehl Coordinadora de Medios carolina.ziehl@oecd.org
Ivonne López Coordinadora de Mercadotecnia y Ventas ivonne.lopez@oecd.org
Luis Perera Coordinador Administrativo luis.perera@oecd.org
Annabel Boissonnade-Fotheringham Coordinadora Editorial annabel.boissonnade@oecd.org
Sitios web: <http://www.oecd.org>,
<http://www.ocdemexico.org.mx>,
<http://www.ocdemexico.org.mx/ForoOCDE/default.htm>
-  Dr. Salvador Mercado H. Comercio Internacional Lic. Florencio Salazar Adame. Coordinador General. Presentación ante las comisiones de desarrollo regional y desarrollo social. Cámara de Senadores. 17 de Julio de 2001.
-  El ministro mexicano de Economía, Fernando Canales, analizará con sus homólogos de Guatemala, Honduras y El Salvador los mecanismos para profundizar el ...
www.bilaterals.org/article.php3?id_article=2468 - 42k
-  Gasca Zamora José, El sureste de México en la estrategia del PPP ¿Una oportunidad de desarrollo para las regiones olvidadas?
-  Garza Villareal, Gustavo (1986). "Las políticas urbano-regionales en México (1915-1985)", en *El Pensamiento Iberoamericano*, No. 10, Julio-Diciembre, Madrid, España. pp. 209-223
-  Garza Villarreal, Gustavo (1992). *Desconcentración espacial, tecnología y localización industrial en México. El conjunto de parques y ciudades industriales 1953-1988*. El Colegio de México, México.
-  Gómez Luna, José Luís (2001). *Reunión de trabajo y presentación Plan Puebla Panamá. Grupo de Impacto Socio-económico y ambiental. Ciudad de Puebla. Inédito*
-  Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan Puebla-Panamá BCIE-BID-CEPAL con el Apoyo del INCAE. *Plan Puebla-Panamá: Iniciativas Mesoamericanas y Proyectos*. Junio 15 de 2001

-  INEGI. *Compendio de Información de la Región Puebla-Panamá.* México. 2001
-  Información económica del PPP.
www.mesoamericasite.org/primeras/segundas/terceras/econoppp.html
-  Informe de la Comisión de Financiamiento. Mayo 2002
-  Martínez Laguna, Norma (2000). *Desarrollo de la industria Petroquímica en el Sureste de Veracruz. Impactos territoriales durante el periodo 1970-1997.* Tesis de Doctorado, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM.
-  Messmacher Linartas, Miguel (2000). "Desigualdad regional en México. El efecto del TLCAN y otras reformas estructurales", Documento de Investigación No. 2000-4. Dirección General de Investigación Económica, Banco de México.
-  Ornelas Delgado, Jaime (1993). *Estructuración del territorio y política regional en México.* Universidad Autónoma de Tlaxcala, México.
-  Pérez Velázquez, Mónica (2001). "El Plan Puebla-Panamá, de seguridad nacional", Reportaje del Diario Milenio, 21 de Febrero.
-  Presidencia de la Republica .Plan Puebla Panamá. Documento base.2001 Secretaría de desarrollo Económico y Turístico del Estado de Tabasco
-  Presidencia de la Republica .Plan Puebla Panamá. Documento base.2001 plan nacional de desarrollo 2001-2006 gobierno federal
-  Presidencia de la República (2001). *Plan Puebla-Panamá. México, Síntesis del Proyecto,* Presidencia de la República. México.
-  Presidencia de la República (2001a). *Plan Puebla-Panamá. Capítulo México. Documento Base México,* Presidencia de la República. México.
-  Puerto de Dos Bocas, Tabasco, es una instalación portuaria medular en la. actividad petrolera del sureste y ... General del Plan Puebla Panamá en México. ... portal.sre.gob.mx/ppp/pdf/puertodosbocas.pdf
-  Revel-Mouroz, Jean (1980). *Aprovechamiento y colonización del trópico húmedo mexicano.* Fondo de Cultura Económica, México.

-  Rojas, Carlos (2000). *Iniciativa del Sur. Chiapas, Guerrero y Oaxaca. Senado de la República, México.*
-  Rudiño, Lourdes Edith (2001). "Plan Puebla-Panamá, megaproyecto regional", *Reportaje del Financiero*, 19 de febrero del 2001.
-  *Revista Vértigo, Año I, No. 4, 15 de abril de 2001*
-  SAGAR, SCT, SEDESOL, et. al. (1999). *Programa Nacional de Atención a Regiones Prioritarias. SAGAR, SCT, SEDESOL, SEMARNAP, Sector Agrario, SEP, SECOFI, SSA. México.*
-  Santos, Milton (1996). *De la totalidad al lugar. Oikos-Tau, Barcelona.*
-  Santos, Milton (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo, razón y emoción. Editorial Ariel Geografía, Barcelona.*
-  Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2001). *Proyecto Estratégico de la SCT para el Plan Puebla-Panamá. Proyectos Estratégicos. Subgrupo: Casa de Proyectos, SCT. México. (Documento inédito)*
-  Secretaría de Economía (2001). *Acuerdo por el que se determinan las reglas de operación e indicadores de evaluación y gestión para la asignación del subsidio destinado a la operación del programa marcha hacia el sur para el ejercicio fiscal 2001. Secretaría de Economía, México*
-  Sistema de Integración Centroamericano. (2000). *Propuesta de proyectos regionales para apoyar la ejecución de la estrategia de transformación y modernización de Centroamérica en el siglo XXI (Fichas informativas de proyectos). SICA.*
-  Toledo, Alejandro (1995). *Geopolítica y Desarrollo en el Istmo de Tehuantepec. Centro de Ecología y Desarrollo, A.C., México,.*
-  Torres Rivas, Edilberto *Interpretación del Desarrollo Social centroamericano EDUCA. Número de Ejemplares: 1. SIECA Y PARLACEN Publicaciones Varias*

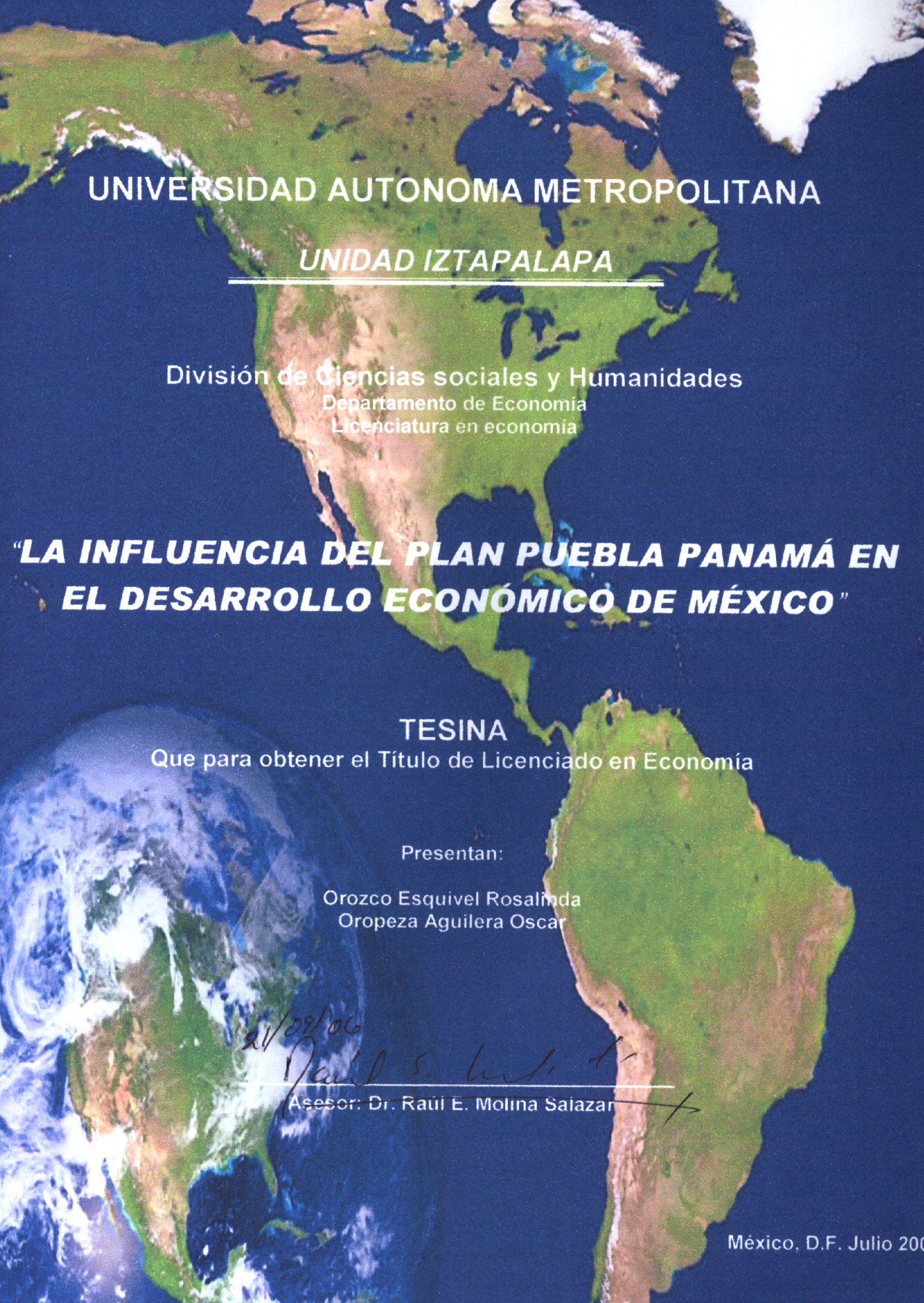
 Varios (2000). *Memoria de la 2ª. Reunión sobre los impactos socio-ambientales del desarrollo en el Sureste de México y Centroamérica. Comisión Ecológica LII Legislatura del Estado de Oaxaca, Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo y Centro de Apoyo al Movimiento Popular Oaxaqueño, A.C. Oaxaca, México, 26-28 de mayo.*

 Villafuerte Solís Daniel. "La Globalización en el Sur de México y Centroamérica". En: rev. *Memoria, pueblos indígenas de México zapotecos / binnizá del istmo de tehuantepec* Manuel mantuz

 Wong González, Pablo (1993). "Impactos regionales del TLC", Ponencia presentada en el Seminario Sonora Ante el TLC", Hermosillo, Sonora, México.

 Wong González, Pablo (1997): *Integración de América del Norte: implicaciones para la competitividad y competencia internacional de las regiones. Dirección de Políticas y Planificación Regional, ILPES, Docto. 97/17, Santiago de Chile.*

 World Bank (2000). *Project Appraisal Document on a Proposed Grant From the Global Environment Facility Trust Fund in The Amount of SDR 11.5 Million to Nacional Financiera, S.N.C. for a Mexico Mesoamerican Biological Corridor Project. Document o World Bank, Report No. 2136-ME.*

A satellite map of the Americas, showing North and South America in green and brown, set against a dark blue background of the ocean. The map is oriented with North at the top.

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

División de Ciencias sociales y Humanidades
Departamento de Economía
Licenciatura en economía

**“LA INFLUENCIA DEL PLAN PUEBLA PANAMÁ EN
EL DESARROLLO ECONÓMICO DE MÉXICO”**

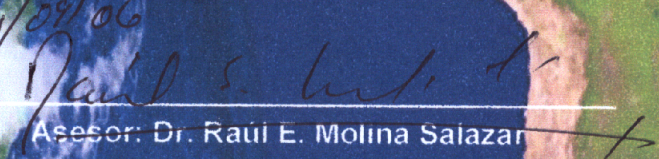
TESINA

Que para obtener el Título de Licenciado en Economía

Presentan:

Orozco Esquivel Rosalinda
Oropeza Aguilera Oscar

21/08/06

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Raúl E. Molina Salazar', is written over a horizontal line. Below the line, the name 'Asesor: Dr. Raúl E. Molina Salazar' is printed.

Asesor: Dr. Raúl E. Molina Salazar

México, D.F. Julio 2006