



El síndrome del tratado McLane-Ocampo

Por: [Gilberto López y Rivas](#)

Globalización, 10 de agosto 2018

[La Jornada](#) 10 agosto, 2018

Región: [América Latina, Caribe, EEUU](#)

Tema: [Geopolítica](#)

¿Cuál podría ser la razón para que el próximo gobierno de México sostenga, contra viento y marea, el proyecto de crear un corredor económico y comercial en el Istmo de Tehuantepec, y, con ello, destaca el ahora presidente electo en carta a Donald Trump, facilitar el transporte de mercancías entre los países de Asia y la costa este de Estados Unidos? ¿Por qué revivir, en pleno siglo XXI, uno de los actos de gobierno más controvertidos del presidente Benito Juárez, que fue el tratado de tránsito y comercio McLane-Ocampo, que en su artículo I cedía: a Estados Unidos y sus ciudadanos y bienes, en perpetuidad el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec, de uno a otro mar?

El artículo V de dicho tratado estipulaba: *en el caso excepcional de peligro imprevisto o inminente para la vida o las propiedades de ciudadanos de Estados Unidos, quedan autorizados las fuerzas de dicha República para obrar en protección de aquellos, sin haber obtenido previo consentimiento.* Por fortuna, el tratado no fue ratificado por el Senado de Estados Unidos, que, de haberlo hecho, México hubiera quedado como un virtual protectorado de ese país.

Los gobiernos neoliberales de la partidocracia que se han sucedido en estas décadas hicieron realidad otros artículos igualmente vergonzosos del tratado McLane-Ocampo (VI, VII y VIII), en los que México cedía el derecho de tránsito entre puntos de la frontera entre los dos países y puertos del Golfo de México y el océano Pacífico.

Hoy día, las líneas de ferrocarril de la corporación estadounidense Kansas Southern de México (KCSM), considerada como *eslabón confiable de la cadena logística global*, con sus 4 mil 251 kilómetros de vías férreas, según sus publicistas, *mueve más de 30 por ciento de la carga ferroviaria del país atendiendo a industrias diversas, transportando productos en contenedores, semiterminados y terminados.* Esta red ferroviaria de contenedores es parte importante del objetivo planteado en el Programa Nacional de Infraestructura respecto de convertir a México en la "[Gran Plataforma Logística de Norteamérica.](#)"

Mientras la izquierda social y los pueblos originarios se manifestaban contra el Plan Puebla-Panamá, que amenazaba los territorios y recursos naturales del sureste, en sigilo, y desde la frontera norte, se estableció esta importante red de comunicación corporativa al servicio de la recolonización neoliberal. Andrés Barreda, en significativo artículo publicado en nuestro diario, señalaba que: "[El corredor Lázaro Cárdenas-Nuevo Laredo \(mancuerna del corredor carretero Manzanillo-Nuevo Laredo\)](#) fue concesionado desde 1996 a la firma Kansas City Southern. Es uno de los flujos intermodales más importantes de Norteamérica, por la excepcional profundidad del puerto Lázaro Cárdenas, que ofrece una alta capacidad para recibir buques de carga descomunales".

Por su parte, los *expertos empresariales* resaltan: *KCSM tiene presencia en 15 estados del centro y noroeste del país. Cruza el corazón industrial de México, pasando por Lázaro*

Cárdenas, Morelia, Querétaro, San Luis Potosí, Monterrey, Saltillo y Nuevo Laredo. Tiene la ruta más corta y segura desde el Pacífico y centro del país hacia la frontera con Estados Unidos. Su conexión con los puertos de Lázaro Cárdenas, Michoacán; Tampico y Altamira, Tamaulipas, y Veracruz, así como la sinergia positiva que ha alcanzado con los servicios portuarios y de autotransporte le permite ser altamente competitivo a escala mundial

José Iniesta en 2005 notificaba que: “el grupo ferroviario Kansas City Southern, Hutchison Ports México y la Administración Portuaria Integral, harán oficial su alianza con las principales navieras del mundo para el establecimiento del corredor intermodal transpacífico entre este puerto y la ciudad de Kansas City, el cual hará posible el tránsito de mercancías de Asia con destino a Estados Unidos a través de este puerto y del territorio mexicano (...) esta ruta se erigirá como una alternativa a las saturadas rutas logísticas entre Asia y Estados Unidos a través de los puertos de Los Ángeles y Long Beach, California, las cuales enfrentan problemas de congestión ante la evolución que ha tenido el intercambio comercial entre China y la Unión Americana”. De aquí el mote *ruta Kansas-Shanghái*.

[Luis Hernández Navarro](#) analiza la propuesta transísmica, recorre la historia moderna del megaproyecto y llega a una conclusión coincidente: *el corredor transísmico, la extensión de las ZEE, la pretensión de convertir a México en un paraíso de la inversión, anuncian un inminente choque de estos proyectos con los pueblos indígenas.*

¿Cuándo cesará el maleficio McLane-Ocampo?

Gilberto López y Rivas

La fuente original de este artículo es [La Jornada](#)

Derechos de autor © [Gilberto López y Rivas](#), [La Jornada](#), 2018

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Gilberto López y Rivas](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca