

15
Años
2008 - 2023

NUEVA ÉPOCA No. 49

MAYO 2023

BOLETÍN DE ANÁLISIS Y REFLEXIÓN POLÍTICA

EL TOPIIL

ESTA ES UNA PUBLICACIÓN DE SERVICIOS PARA UNA EDUCACIÓN ALTERNATIVA A.C. EDUCA



CORREDOR INTEROCEÁNICO

UNA AMENAZA A LA VIDA DE LOS PUEBLOS



DIRECTORIO

EL TOPIL ES UNA PUBLICACIÓN DE SERVICIOS PARA UNA EDUCACIÓN ALTERNATIVA A.C. EDUCA



Escuadrón 201 N° 203.

Col. Antiguo Aeropuerto CP 68050

Oaxaca, Oaxaca, México.

Tel. (951) 513 60 23.

contacto@educaoaxaca.org

www.educaoaxaca.org

www.pasodelareina.org

www.endefensadelosterritorios.org

Esta publicación se realizó con el apoyo solidario de **Pan para el Mundo**.

Las fotografías que ilustran este número pertenecen a colectivos, organizaciones y medios independientes que participaron en la Caravana El Sur Resiste.

EDITORIAL

En esta edición especial de El Topil ofrecemos un análisis sobre los impactos sociales, económicos, culturales y ambientales del Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec. El megaproyecto, definido por el propio presidente Andrés Manuel López Obrador, como una de las principales obras de la cuarta transformación, se ha convertido en una verdadera amenaza para la vida de los pueblos del sureste mexicano.

Es por ello por lo que hemos convocado a diversas voces de especialistas, activistas y defensores del territorio para que, desde su visión, nos presenten un análisis global de los impactos y afectaciones, pero también de lo que está detrás de la iniciativa y cuál es la estrategia de largo plazo para esta zona geoestratégica del continente.

Giovanna Gasparello analiza: “El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y el Tren Maya son dos megaproyectos interconectados en los aspectos económicos y geopolíticos, además de tener en común inconmensurables impactos sociales y ambientales, así como fuertes resistencias por parte de la población que habita los territorios afectados por las obras”.

Ana Esther Ceceña reflexiona: “Para entender las claves de las grandes obras de infraestructura y reordenamiento integral de la vida que se impulsan en el sureste mexicano es necesario conjuntar piezas muy distintas entre sí: algunas nos llevan a revisar tramas históricas con orígenes confrontados; otras responden a proyectos continentales de integración subordinada; aparecen también las mezquindades de procesos más inmediatos o de menor dimensión, que pueden tener escala nacional o local”.

Rafael Lozano hace un recuento de las agresiones y el hostigamiento a las personas defensoras del territorio en la franja del megaproyecto: “Organizaciones y comunidades indígenas inconformes con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) denunciaron una escalada en la persecución y hostigamiento contra opositores, luego de la visita de Andrés Manuel López Obrador a Oaxaca el pasado 21 de marzo, en compañía de John Kerry, enviado especial de Estados Unidos para el Clima y el embajador Kenneth Salazar”.

Y, finalmente, **Mario Castillo de la APIIDTT**, propone organizar la resistencia: “Queda claro que si ese proyecto se concreta, no habrá paisaje después de tan brutal transformación del territorio, ¿qué sigue?, hay que dialogar, cuestionar, compartir, reflexionar y actuar para salvaguardar el futuro que queremos y necesitamos colectivamente, recordemos nuestra memoria y relación biocultural con el territorio, fortalezcamos la identidad y formas de organización comunitaria, compartamos la palabra, levantemos la voz, articulemos y defendamos lo que creemos y queremos, es momento de luchar por la vida”.

Servicios para una Educación Alternativa A.C. EDUCA





Tren Maya y Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: megaproyectos de Estado

Giovanna Gasparello
Investigadora/DEAS-INAH

El actual gobierno de México (2018-2024), autodenominado Cuarta Transformación o 4T, articula gran parte de las políticas públicas destinadas al sur del territorio nacional alrededor de una lógica de intervención estatal modernizadora que llevaría “desarrollo y progreso” en la que el presidente López Obrador definió como “la región

del país más abandonada”. Dicha visión se concreta en el impulso a cinco megaproyectos infraestructurales, definidos “proyectos prioritarios”: el Tren Maya en la península de Yucatán, Tabasco y Chiapas; el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec o Corredor Transístmico; el Tren Interurbano México-Toluca; la refinería de Dos Bocas en Tabasco y el aeropuerto Felipe Ángeles, en el Valle de México, este último ya concluido.

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y el Tren Maya son dos megaproyectos interconectados en los aspectos económicos y geopolíticos, además de tener en común inconmensurables impactos sociales y ambientales, así como fuertes resistencias por parte de la población que habita los territorios afectados por las obras. En particular, se impulsan en territorios habitados en mayor medida por población indígena: en Oa-

xaca, el 57% de la población se adscribe como indígena chontal, huave, mixe, zapoteca, y nahua; en Veracruz, el 25% de sus habitantes se reconoce como zoque, nahua y popoluca. Por su parte, en los cinco estados atravesados por el Tren Maya se concentra el 32% de toda la población indígena nacional, destacando los estados de Yucatán y Chiapas, respectivamente con el 27.4% y 23.7% de población indígena. Existe una elevada diversidad cultural ya que la raíz común maya se diferencia en 14 pueblos: akateko, awakateko, ch'ol, chuj, ixil, jakalteko, k'iche', kaqchikel, mam, maya, q'anjob'al, q'eqchi, tsetsal y tzotzil. La diversidad cultural se expresa en una multiplicidad de saberes y prácticas relacionadas con el uso y el aprovechamiento de los territorios, también diversos y particulares, para la reproducción de la vida y la cultura misma: una relación de interdependencia y respeto entre el hábitat y las formas de vida humana y no humanas que será trastocada por las profundas transformaciones sociales y territoriales que



implican dichos proyectos verticales de “modernización forzada”.

El Tren Maya prevé la adecuación y construcción de una línea férrea de 1460 kilómetros a través de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y la operación de un tren para transporte de carga y pasajeros, así como la construcción de un nuevo aeropuerto en Tulum. Los ejes del megaproyecto Tren Maya consisten en “ordenamiento territorial, infraestructura, crecimiento económico y turismo sostenible” (Sectur y Fonatur, 2020). Más allá de ser un servicio de transporte férreo y corredor turístico, el proyecto contempla “reordenar” el territorio que atravesará e integrará a otras regiones a partir del impulso a la industria energética, la agroindustria y el desarrollo tecnológico, todo en función de la industria turística. La vía férrea contará con 12 paraderos y 19 estaciones, alrededor de las que se construirán Polos de Desarrollo de hasta 1.000 has., esto es, la expansión de las urbes ya existentes o nuevos núcleos urbanos con vocación específicamente turística. La realidad palpable en zonas como Cancún y la Riviera Maya muestra las consecuencias de la urbanización turística: despojo de tierras de propiedad social y especulación inmobiliaria; devastación ambiental y

fragmentación del tejido social; descalificación de la vida campesina y explotación laboral de los empleados en el sector de los servicios turísticos; proliferación de las economías ilegales (narcotráfico, trata y prostitución de mujeres y menores); incremento desmedido de la inseguridad y los índices delictivos.

La página web oficial Proyectos Prioritarios afirma que “en adición al impulso al turismo en la zona, se espera que este proyecto propicie la reducción de los costos de traslado de mercancía en la zona”, en particular de gasolina y productos que se consumen en la zona turística llamada Riviera Maya en el norte de Quintana Roo y que, según información de Fonatur, provienen en un 90% del centro del país y sólo en un 10% corresponden a productos locales.

Por su parte, el traslado internacional y la producción industrial de mercancías para la exportación es el objetivo central del CIIT o Proyecto de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, en una franja de 303 kilómetros de longitud entre los estados de Oaxaca y Veracruz, y que se conectará con el Tren Maya por un ramal que atravesará el territorio zoque en el norte de Chiapas. Meollo del megaproyecto es el Corredor Multimodal Interoceánico, cuyo

La violación a los derechos individuales y colectivos y la perversión del marco jurídico es una marca de los megaproyectos de la 4T.

objetivo es conectar los océanos Pacífico y Atlántico para facilitar el tránsito de mercancías, plan que han perseguido todos los gobiernos desde 1980 sin lograr llevar a cabo la obra faraónica. La oposición popular a la obra se ha manifestado cada vez que el gobierno en turno proponía su versión del Corredor, llámese Plan Alfa Omega (gobierno de De la Madrid), Megaproyecto del Istmo (gobierno de Zedillo), el más amplio Plan Puebla Panamá (gobierno de Vicente Fox) o Plan Istmo Puerta de América (gobierno de Peña Nieto).

El megaproyecto actual se centra en la rehabilitación y modernización del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la ampliación de los puertos de Coatzacoalcos (Atlántico) y Salina Cruz (Pacífico), la construcción de nuevos ejes carreteros, de tres aeropuertos (Minatitlán, Ixtepec y Huatulco), de 10 parques industriales y de un gaseoducto para abastecer a las empresas que se asentarían en las dos zonas portuarias, antes declaradas “zonas económicas especiales”. Y al terminar la obra, todo el Istmo se declararía zona libre de impuestos.

Ambos megaproyectos incluyen como elemento central a los Polos de Desarrollo, una idea anticuada que plantea la concentración a gran escala de producción y servicios como un elemento dinamizador o punta de lanza para la incorporación al mercado capitalista de territorios amplios y poblaciones que aún se han mantenido al margen. Se trata de zonas urbanas o residenciales destinadas al turismo, en el caso



del Tren Maya; zonas industriales, en el caso del Istmo. Aquí, según ha declarado el presidente en abril de 2023, ya se cuenta con 10 terrenos de un promedio de tres has. para los llamados Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBI), que se licitarán a empresas privadas con el aliciente de subsidios y facilidades fiscales: “porque lo que necesitamos es que haya trabajo”, aunque sea al margen del marco jurídico nacional y con reducidas garantías de los derechos laborales. De dichos parques, cuatro serán plantas eólicas para la generación de energía eléctrica, actividad abiertamente rechazada por los pueblos istmeños, y que sin embargo se sigue impulsando como consecuencia de un acuerdo con Estados Unidos según el cual México incrementará la producción de energía “limpia” que venderá al país norteamericano (el llamado Plan Sonora es parte del mismo convenio). También el objetivo de frenar la migración centroamericana hacia EEUU, ofreciendo trabajo en las futuras maquilas

del Istmo, favorece directamente al vecino del norte.

La violación a los derechos individuales y colectivos y la perversión del marco jurídico es una marca de los megaproyectos de la 4T. El decreto que los declara “de interés público y seguridad nacional” (2021) permite que sean autorizados, aunque no hayan presentado aún los estudios de factibilidad y de impacto ambiental y social, para el cual se establece un plazo de 12 meses: un tiempo en el cual la obra puede ya estar sumamente avanzada, imposibilitando de hecho cualquier tipo de garantía. Dicha declaratoria tiene también el objetivo de invalidar todos los recursos jurídicos interpuestos por la población en contra de los megaproyectos, que por orden del Ejecutivo siguen avanzando a pesar de las múltiples suspensiones decretadas por el Poder Judicial.

Otra muestra evidente de la manipulación del marco jurídico, en ambos megaproyectos, es la realización de consultas indígenas

que intencionalmente violaron todos los estándares establecidos en la legislación y jurisprudencia internacional y que garantizan la calidad libre, previa, informada y de buena fe que deben tener los mecanismos consultivos. En el caso del Corredor Interoceánico, se violaron los tiempos necesarios para la realización de la consulta porque el anuncio público se difundió apenas tres días antes de su inicio, con lo cual no se permitió a la población interesada organizarse para reflexionar y actuar al respecto. En segundo lugar, el protocolo preveía la realización en un solo día de las etapas informativa, deliberativa, y de consulta y acuerdos, lo cual abiertamente ignora el respeto a los tiempos, usos, costumbres y formas de toma de decisión de las comunidades. ¿Cómo puede ser ponderada una decisión colectiva sobre transformaciones irreversibles al territorio, cuando se concedió el lapso de unas horas para que las personas recibieran la información —no traducida a sus idiomas—, la asimilaran, la discutieran, decidieran y votaran sobre su futuro? Por otra parte, la consulta del Istmo evita asumir la obligatoriedad del consentimiento, ya que plantea como objetivos: “recibir opiniones, propuestas, sugerencias” y “establecer acuerdos” con los pueblos y comunidades indígenas. En el caso del Tren Maya, la consulta se realizó a finales de 2019, a casi un año del arranque del proyecto, violando abiertamente el carácter previo que significa anterior incluso al anuncio público del proyecto. Otro elemento, señalado también por la

Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, fue que “las personas de las comunidades expresaban su conformidad con el proyecto como un medio para recibir atención a necesidades básicas como agua, salud, educación, trabajo, vivienda, medio ambiente sano y cultura, lógica que afecta el carácter libre de la consulta”.

Finalmente, un alarmante elemento común en ambos proyectos es la militarización de los territorios y de las obras mismas. La mitad del Tren Maya es construido directamente por el Ejército, que participa incluso en las labores de salvamento arqueológico, prerrogativa del INAH; la Secretaría de la Defensa Nacional construye y administrará seis hoteles de 600 cuartos cada uno, iniciándose como empresa turística; Tren Maya S.A. de C.V., adscrita a la Sedena y encabezada por un General, será encargada de operar y administrar la línea del tren, los aeropuertos de Tulum, Palenque y Chetumal, mientras más de 5.000 elementos de la Guardia Nacional vigilan la ruta y la zona arqueológica de Chichén Itzá. En el caso del CIIT, en 2022 los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos fueron asignados a la Secretaría de Marina, mientras que en marzo de 2023 todo el órgano público del CIIT fue adscrito al sector coordinado por la Semar, que asumió con eso todo el control del megaproyecto y del territorio del Istmo, incluso de la adjudicación de concesiones a inversionistas privados para los PODEBI.

La militarización de los megaproyectos, las obras y los territorios representa un hecho gravísimo pues otorga un poder inédito al sector estatal que, históricamente, más se ha evidenciado por cometer todo tipo de violaciones a los derechos humanos individuales y colectivos. Por cuanto el discurso oficial trate, actualmente, de maquillar la imagen de las fuerzas armadas como “pueblo uniformado” y otorgarles funciones importantes en la vida civil, incluso relativas a la protección del patrimonio y la promoción turística, la marca de violaciones históricas y actuales no se borra tan fácilmente y la función represiva sigue evidente. Muestra de ello son las múltiples amenazas y atropellos a las comunidades que se oponen al Corredor Interoceánico y los PODEBI en Oaxaca, la más recién en abril de 2023 cuando fue desalojado por elementos de la Marina el plantón de las comunidades mixes en Mogoñé Viejo y arrestadas varias comuneras. Asimismo, la militarización de la obra del Tren Maya ha servido para disuadir cualquier forma de inconformidad y de organización colectiva; la intimidación es evidente cuando los soldados impiden a ejidatari@s y campesin@s acercarse a la vía en construcción o cruzarla para alcanzar sus tierras de cultivo, como ha sido denunciado por comunidades de Quintana Roo frente al Tribunal Internacional por los Derechos de la Naturaleza, en marzo 2023.

t

¿A quién benefician los Megaproyectos del Sureste?

Ana Esther Ceceña

Investigadora / Observatorio Latinoamericano de Geopolítica

Para entender las claves de las grandes obras de infraestructura y reordenamiento integral de la vida que se impulsan en el sureste mexicano es necesario conjuntar piezas muy distintas entre sí: algunas nos llevan a revisar tramas históricas con orígenes confrontados; otras responden a proyectos continentales de integración subordinada; aparecen también las mezquindades de procesos más inmediatos o de menor dimensión, que pueden tener escala nacional o local; se agregan esos tejidos (semi)ocultos en los que se descubre a las fuerzas que realmente detentan el poder detrás de las máscaras; sin olvidar la confusión o descontrol de quienes apuestan por un mejoramiento incierto y más bien imaginario. Las piezas que deben embonarse son distintas en su significado, de diferentes tamaños, peso, contenido y repercusiones y, sin embargo, sólo todas juntas, en un armado complejo, darán las claves del resultado.

Es importante no apresurarse a sacar conclusiones. Es necesario explorar las señales encubiertas o que parecen lejanas y poner-



las en relación con las evidencias más tangibles para lograr un entendimiento más integral tanto de lo que representan y mueven estos proyectos, como de sus implicaciones a futuro, en todos los órdenes.

Intentemos evidenciar algunas de las claves geopolíticas para iniciar el recorrido, ubicando estos bellos territorios del sureste en el terreno de disputa mundial de los grandes poderes.

1. El siglo XX fue el siglo americano. Estados Unidos se colocó como líder indiscutible y con ello pudo imponer sus reglas al resto del mundo. Tan poderoso era que logró hacer que el mundo se encargara de su producción, instalando maquilado-

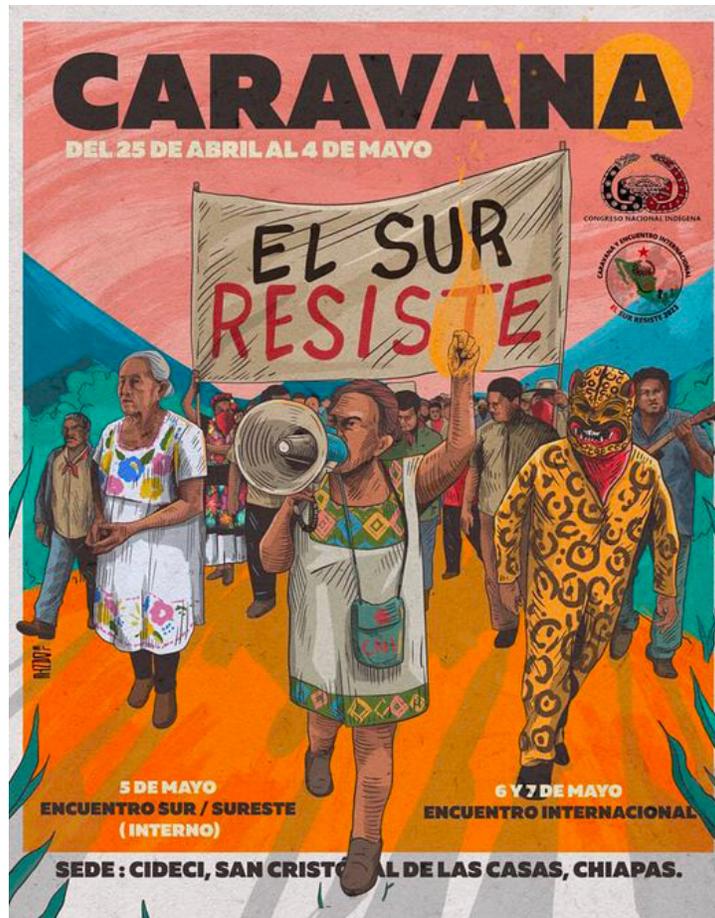
ras en todo el sur global. Estados Unidos controlaba y centralizaba, recogía las ganancias, empleaba fuerza de trabajo en el exterior, abundante y con bajos salarios, abaratando costos para hacer frente a la competencia. La pandemia prendió la alerta. Con una red de producción que abarcaba los cinco continentes, Estados Unidos no tenía condiciones de autosustentabilidad.

Esta constatación llevó a replantear las estrategias de suministro y producción y a revalorar la importancia del área de América del Norte, y de su diversidad interna. En 2019 se revisó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) para reforzar los vínculos de intercambio y complementariedad entre sus tres países. A partir de entonces

se habla con insistencia de fortalecer las cadenas de valor compartidas y de facilitar la fluidez de los intercambios con un sistema de transportes “moderno”. El 14 de abril se constituyó una super empresa ferroviaria, Canadian Pacific Kansas City, que se acoplará con los trenes del sureste (Maya y Transístmico) para vincular ágilmente todo el territorio de América del Norte y facilitar los suministros. “Estamos preparados para traer nueva competencia a la industria ferroviaria en Norteamérica en un momento en el que nuestras cadenas de suministro nunca lo habían necesitado tanto”, dijo Keith Creel, director de la nueva empresa (<https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2023/04/14/canadian-pacific-kansas-city-ferrocarril-uni-ra-mexico-eu-canada/>).

Asegurar los suministros internos en la región reduce sustancialmente su vulnerabilidad relativa y mejora su posición de fuerza y de competencia con el resto del mundo.

2. China ha emergido como gran gigante económico. Rusia como potencia militar con



capacidad de desafiar en más de un terreno a Estados Unidos. La amistad y acuerdos entre ambos significan una amenaza mayor al poder estadounidense. En el terreno económico, el deslizamiento de la economía mundial desde el Atlántico hacia el Pacífico agrega un desafío más al poder estadounidense ya que alrededor del 40% de su industria básica se encuentra en la costa este, mirando al Atlántico. El 80% del comercio mundial se mueve por barco, y también buena parte de los efectivos y pertrechos militares, de manera que las rutas de tránsito marino, el control de los estre-

chos y las alternativas que contribuyan a agilizar y asegurar los movimientos es absolutamente estratégica. Así, el paso por el Istmo de Tehuantepec cobra nueva importancia, en la medida que constituye la ruta más rápida y corta para conectar la Costa Este con sus mercados del Pacífico. El hecho de estar dentro del territorio de América del Norte, con la dependencia de México frente a Estados Unidos y los lazos militares cada vez más estrechos entre ambos, ofrece la posibilidad de que la vigilancia y control del paso quede, aunque sea sólo en calidad de

asesores, en manos de los cuerpos de seguridad (militares incluidos) de Estados Unidos. Esto dará tranquilidad al tránsito de *containers* seguramente, pero obligará a repensar el significado de la soberanía nacional.

3. Una pieza más, de otro carácter, pero relacionada con los 2 puntos anteriores, corresponde a un corrimiento general desde lo civil hasta lo militar que ya venía dibujándose desde el inicio del milenio pero que se acentuó a niveles inimaginables de 2019 hacia acá. En este momento destacaremos sólo su rela-

ción con los megaproyectos del sureste, en tres sentidos distintos.

*Que las fronteras de América del Norte se extienden hasta el sureste de México se pone en evidencia con la implantación de la política antimigrante que incrementó las detenciones, sobre todo en Chiapas, en un momento en que por múltiples causas el flujo de migrantes aumentó. En un inicio se pensó que la migración abonaría a los requerimientos de fuerza de trabajo de la construcción y operación de los trenes del sureste y sus actividades colaterales pero la cantidad y características de los migrantes no resultaron adecuadas para eso. Ahí la decisión, compartida con los asesores estadounidenses, fue militarizar la zona para lograr su control.

La cuestión a observar es que la extensión del territorio norteamericano hasta la frontera sur de México no supone la apertura de límites internos sino sólo el reforzamiento de los perimetrales. El cambio geopolítico se ubica en el campo de la seguridad y atañe a un compromiso, establecido bajo presión, de utilizar la recién creada Guardia Nacional en el control de la migración, a manera de *bor-*

der patrol. Una política de seguridad trazada desde Washington, pero ejecutada con los cuerpos de seguridad de México.

* Estos mismos cuerpos de seguridad previsiblemente tendrán a su cargo la garantía de tránsito de los trenes hacia el norte que llevarán los suministros para la industria y otras actividades económicas. Actualmente los trenes que transitan por México tienen una tasa elevada de asaltos que deben ser controlados para que la integración del Tratado comercial entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) tenga el efecto previsto. Montar una red privada (o semi) de transporte ferroviario, como la planeada por la Canadian Pacific Kansas City (CPKC), requiere garantías: cuidado de la propiedad privada de la propia infraestructura y de los cargamentos. De acuerdo con el esquema de seguridad adoptado por el gobierno actual, esto sólo podrá ser asegurado por las fuerzas armadas. Es una militarización vinculada con los trenes del sureste aunque ocurra en otras partes del territorio nacional porque justamente las cadenas de suministros inician en el sureste y conectan con los nuevos trenes en construcción.

*El tercer aspecto en el que la creciente militarización se relaciona con los proyectos del tren maya y el transísmico surge de la manera abrupta como fueron iniciados, de la falta de estudios de impacto ambiental, de suelos y de un plan maestro, en una región eminentemente indígena, con modos de vida que serán fuertemente alterados, donde no hubo ninguna información o consulta previa, como lo establece el Convenio 169 de la OIT. Territorio donde se encuentra el acuífero más importante del país, la segunda reserva de la biósfera del continente americano en tamaño (Calakmul) y la más biodiversa (Chimalapas), vitales y ya de suyo amenazadas.

En estas circunstancias, la resistencia a los proyectos provino tanto de los pueblos afectados, como de científicos y especialistas de todas las disciplinas del saber, así como de sabios locales. Los argumentos han sido respondidos militarizando el proceso, al extremo de declarar las obras de Seguridad Nacional. Un total sin sentido.

Sólo 3 piezas de un rompecabezas complejo. Pero quizá estas 3 permitan entender algunas claves de lo que está en juego en estos proyectos que, a pesar del daño que está siendo causado, de todos los argumentos y la resistencia en contra, se afirma que los proyectos *van porque van*. **t**

“La resistencia a los proyectos provino tanto de los pueblos afectados, como de científicos y especialistas de todas las disciplinas del saber, así como de sabios locales”.

Aumenta hostigamiento contra comunidades indígenas opositoras al Corredor Interoceánico en Oaxaca

Rafael E. Lozano

Periodista

Organizaciones y comunidades indígenas inconformes con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) denunciaron una escalada en la persecución y hostigamiento contra opositores, luego de la visita de Andrés Manuel López Obrador a Oaxaca el pasado 21 de marzo, en compañía de John Kerry, enviado presidencial especial de Estados Unidos para el Clima y el embajador estadounidense Kenneth Salazar.

Ejidatarios y pobladores de San Juan Guichicovi, Oaxaca, e integrantes de la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (UCIZONI) llevan 43 días bloqueando con un plantón los trabajos de modernización en las vías del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, en el tramo Mogoñé Viejo-Vixidu. Denunciaron que en la madrugada del 24 de marzo fueron agredidos por la MARINA, la Policía Estatal de Oaxaca e individuos vestidos de civil.



En entrevista para el medio, Carlos Beas Torres, miembro del equipo de coordinación de la UCIZONI, explicó que “alrededor de la una y media de la mañana, un grupo de individuos vestidos de civil acompañados por policías estatales de Oaxaca atacaron el plantón y golpearon a algunos de los campesinos, resultando de ellos lesionados. Además, se llevaron tres máquinas que estaban en ese lugar”.

Beas Torres sostiene que es una agresión a un movimiento pacífico que está reclamando sus de-

rechos frente a las afectaciones provocadas por las obras realizadas por el gobierno y las empresas “que vienen ocasionando despojos y daños tanto en las tierras como en el medio ambiente”. También agrega que, con estas agresiones, el gobierno está buscando detener el movimiento, ya que está propagando una “reacción en cadena”, pues derivado de la movilización de Mogoñé Viejo, ya hay más de 10 núcleos agrarios que “están levantando la voz, exigiendo atención a sus demandas”.

En una manifestación similar, el 15 de febrero de 2021, la UCIZO-NI denunció que “un pelotón de marinos desalojó a empujones” a ejidatarios de Palomares que suspendían momentáneamente las obras de modernización por las afectaciones detectadas en un arroyo de la región. En un comunicado acompañado de fotos y videos informaron que los elementos de la Marina “trataron de detener al delegado de Ucizoni, Raúl Martínez de Jesús. Acción que se evitó gracias a la resistencia de los campesinos”.

Finalmente, Carlos Beas expone que “la represión para ellos es el único mecanismo porque hemos estado planteando el diálogo de manera recurrente, pero el gobierno del estado se niega a reconocer su posibilidad de atender el conflicto porque dice que esto le corresponde al gobierno federal, y el gobierno federal está representado por la Marina, y la Marina no quiere el diálogo”.

Puente Madera, una resistencia binnizá

A 87 kilómetros al sur por la carretera interoceánica, otra comunidad indígena denuncia una “campaña de criminalización” ante “la imposición de uno de los Parques Industriales del Corredor Interoceánico en tierras de uso común de los Bienes Comunes de San Blas Atempa”.

Se trata de la asamblea comunitaria de Puente Madera, una comunidad binnizá (zapoteca) que se ha opuesto desde hace

dos años a la imposición de uno de los 10 parques industriales del CIIT en tierras de uso común conocidas como “El Pitayal”. Un área de selva baja cuyos bienes comunales y recursos naturales están siendo protegidos por las y los campesinos zapotecos de la región que no han permitido el inicio de las obras.

El 17 de enero de 2023 David Hernández Salazar, agente municipal de la comunidad de Puente Madera y vocero del proceso de defensa de “El Pitayal”, fue detenido por elementos de la Fiscalía General del Estado de Oaxaca y llevado a la capital del estado, en donde fue puesto a disposición de un juez que lo vinculó a proceso y determinó que podía continuar su proceso en libertad, imputado por incendio y daños dolosos.

Días más tarde, la Red Nacional de Organismos Civiles de derechos humanos Todos los derechos para todas y todos (Red TDT) emitió una acción urgente por

“la existencia de 17 órdenes de aprehensión en contra de personas defensoras e integrantes de la Asamblea de los Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio (APIIDTT) en la comunidad indígena binnizá de Puente Madera”, lo cual pone “en riesgo la libertad de personas defensoras del territorio en Oaxaca”. Además, alertaron sobre la vigilancia y hostigamiento que la APIIDTT ha detectado afuera de sus oficinas.

En entrevista para el medio, David Hernández Salazar, expresó que las órdenes de aprehensión son actos intimidatorios y de criminalización de la protesta, encaminados a imponer el parque industrial. “Es el Estado en complicidad con otros actores, que de una u otra manera quieren imponer ese parque industrial, el que está orquestando todas estas órdenes de aprehensión para callar a la comunidad, para meterle miedo, para que ya no salgan a defender lo que les corresponde como comunidad”.



Y es que comuneros de Puente Madera, como David Hernández Salazar, han controvertido legalmente las consultas y asambleas que pretenden avalar la adquisición de “El Pitayal” por parte del gobierno federal para la construcción del parque industrial. En marzo de 2021 promovieron un juicio de nulidad ante el Tribunal Unitario Agrario de Tuxtepec.

En este recurso agrario, al que tuvo acceso el reportero, los comuneros denuncian la falsificación de firmas (incluso de comuneros muertos), anomalías en las convocatorias, falta de información y falta de quórum en dichas consultas y asambleas, entre otras irregularidades.

Al respecto, Jesús Romero López, secretario de Gobierno de Oaxaca, reconoció en conferencia de prensa el 20 de marzo que “tenemos en el desarrollo de la obra dos focos rojos actualmente. Uno tiene que ver con un polígono de desarrollo que se encuentra en San Blas Atempa, en Puente Madera; hay un juicio agrario que promovieron algunos habitantes de esta comunidad”.

El otro foco rojo, menciona, es el de Estación Mogoñé, en donde señaló que existía la retención de maquinaria y la existencia de al menos 25 ciudadanos afectados por los trabajos del CIIT. “El mandato del gobernador es ofrecer siempre el diálogo. Hoy vuelvo a ratificar ese compromiso que ha hecho el gobernador”, prometió el secretario de Gobierno, Romero López, cuatro días antes de la

agresión de la Policía Estatal y sujetos vestidos de civil al plantón de Mogoñé Viejo.

Por su parte, a casi dos años de que habitantes de Puente Madera iniciaran la controversia agraria, el tribunal no ha resuelto nada, las obras del parque industrial de “El Pitayal” no han podido comenzar, y el ejecutivo federal ya anuncia el inicio de las licitaciones de los parques industriales para ofrecerlos a capitales nacionales y extranjeros.

Consultas simuladas. Promesas incumplidas

En su informe más reciente, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) reveló que “el CIIT, el INPI, y la SEGOB realizaron 4 procesos de consulta indígena”. Uno en 2019 relacionado con el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024, y tres en 2021 sobre la instalación de los parques industriales, también denominados Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIEN).

Derivado de estas consultas, la ASF constató que se recibieron un total de 1,005 peticiones de comunidades indígenas. Sin embargo, “125 fueron clasificadas como improcedentes, mientras que de las otras 880 hasta el cierre de 2021, se habían finalizado 175 (19.9%)”.

Ante la incapacidad del CIIT para cumplir los acuerdos pactados con los pueblos y comunidades indígenas afectadas, que asistie-

ron a las consultas, la propia ASF observó necesario que el CIIT fortalezca “sus mecanismos de colaboración con las distintas entidades” porque de lo contrario no se podrán evitar “protestas sociales que limiten los trabajos de la infraestructura logística y de la instalación de los PODEBIEN”.

Según un estudio del Observatorio Latinoamericano de Geopolítica de la UNAM llamado “El Istmo de Tehuantepec en riesgo”, en el área que abarca el Corredor Interoceánico existe “una riqueza cultural única que proviene de la alta proporción de población indígena que lo habita y de la variedad de los pueblos o civilizaciones que representa”.

Dicho estudio identifica al menos 25 pueblos y comunidades indígenas diferentes en el área y documenta que el 57% de la población que vive en la franja abarcada por el Corredor, en la región del Istmo oaxaqueño, se auto adscriben indígenas.

A pesar de que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 fijó como objetivo que, “a partir de 2020, el Corredor pueda competir en costos y tiempos frente a otras opciones de transporte interoceánico”, el 20 de marzo de 2023 Salomón Jara Cruz, gobernador de Oaxaca, reconoció que el CIIT apenas lleva un avance de 67%. 

No habrá paisaje después de la transformación

Impactos culturales, políticos y económicos en la región

Mario Castillo Quintero

Asamblea de los Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio / APIIDTT

Nuestras abuelas y abuelos fueron los primeros que anduvieron estas tierras, conocieron sus caminos, árboles, plantas, trazaron rutas y se encontraron entre pueblos distintos a veces enemistados, a veces compartiendo el hacer del territorio, otras como hermanos o familia; de ellos aprendimos que lo que habita no es sólo naturaleza y que Layú bee está repleto de otros seres que se cruzan de vez en vez en los caminos, las milpas, las cuevas, el agua, el mar para hacer presente su voz, aprendimos pues, a escuchar y que a ella se le conoce andándola, así es como se descubre la forma tan íntima en la que estamos relacionados, aunque nuestros pueblos sean distintos, lo que sucede en un lugar irremediamente afecta a otros. (Niltie)



Aquí estamos una vez más, compartiendo la palabra, la dignidad y la rebeldía, ante el contexto actual que nos vuelve a sentar en la mesa de lo común, del diálogo y de la vida. Un histórico enemigo se hace presente nuevamente con su ambición sobre la región del Istmo de Tehuantepec, para convertirla en un territorio de sacrificio.

La amenaza se cierne sobre las costas del Atlántico y el Pacífico, sus abundantes bienes naturales como el agua, bosques, selvas, tierras, flora, fauna, por su diversidad cultural y su posición geopolítica. Así, en lo colectivo, en este momento nos corresponde reflexionar ¿desarrollo para quién? ¿bienestar a qué costo?

Desde el siglo XVI, con las expediciones realizadas por Hernán Cortés, el Istmo se posicionó como la mejor ruta de comunicación entre los océanos. Pasaron los siglos, la avidez por la región se disputaba entre potencias, pasaron tres siglos para que, en 1859, el presidente Benito Juárez firmara el Tratado McLane-Ocampo, mediante el que entregaba a

Estados Unidos la perpetuidad y el derecho de tránsito y propiedad del Istmo de Tehuantepec. A pesar de que este tratado no fue ratificado por el senado de EE. UU., se marcó un punto de no retorno para que gobiernos y empresarios impulsaran políticas continentales que permitieron el saqueo de la región.

Ese mismo año de 1859, inician las obras de construcción de la vía férrea del Tren Transístmico, lo que movilizó a miles de personas a la región por empleo, los cerros fueron perforados y la roca fue extraída en enormes cantidades para obtener el material pétreo necesario para las vías del tren. Como bien sabemos, es histórica la práctica de inaugurar obras sin terminar, aquel primer tren que abrió las puertas a la privatización de las tierras de sureste mexicano, fue inaugurado sin estar acabado en 1894, posteriormente se entregó en contrato para modernización a la empresa inglesa Pearson and Sons. Fue hasta el 23 de enero de 1907 que se terminó, oficialmente, la construcción de la obra.

Ese mismo año, al concluir los trabajos del Tren Transístmico, se inició la construcción de la refinería de Minatitlán, “casualmente” asignada también a la empresa Pearson and Sons. Como en la hacienda La Rosa Blanca de la novela de Traven, los constructores se “encontraron” yacimientos de petróleo mientras realizaban las obras de modernización del tren, y propiciaron el boom petrolero que detonó e impulsó toda la industria energética en la región.



El escenario comienza a cambiar, el extractivismo se recrudece, la industrialización se vuelve imparable, la movilización de personas, el saqueo, el despojo y la contaminación, ¿y los pueblos?, trabajando de albañiles en las obras, haciendo el mantenimiento en puertos y trenes, algunos aprovechando para comerciar alimentos a pasajeros y trabajadores que viajan en tren, con mayor fuerza, el Estado avanza con la proletarización del campesinado indígena, abandonar la tierra por el empleo de la industria se convierte en la única opción.

Con el desarrollo de la industria petrolera en la región, las empresas exigían más y más, en respuesta (y como buena tradición presidencial), el gobierno mexicano impulsó obras “para beneficio de la población”. Entre 1942 y 1947 se construyó el tramo de la Carretera Panamericana Oaxaca – Juchitán, entre 1946 y 1958 se terminó la carretera Transístmica que conectó al puerto de Coatzacoalcos con Salina Cruz, quedan marcadas sobre la tierra las rutas para implementar el manual del despojo. Ante el intenso avance

de la industria, la región comienza a acumular graves impactos ambientales, sociales, políticos y culturales, los pueblos originarios en aras de sobrevivir se adaptan a las nuevas condiciones de vida, sin que esto represente abandonar totalmente su cosmovisión, tradiciones y cultura, había que ceder sin perder, y ganar sin morir.

En aquel periodo de 1942, también se inician las operaciones de la Cooperativa de Cementos Cruz Azul en la localidad de Las Lagunas (Oaxaca) y, con ella, la exploración y explotación de tierras y cerros en toda la región para la construcción de las grandes obras impulsadas por gobiernos municipales, estatales y empresas. Comienza también la transformación del hábitat en la región, promoviendo el uso del cemento como el mejor material de construcción, que no solo prometía seguridad, sino también estatus social, las ideas de aspiración y meritocracia impregnan el consciente colectivo como una necesidad de bienestar individual, siempre por encima del buen vivir comunitario.

Por si fuera poco, la construcción (1956 - 1961) de la Presa Benito Juárez en Jalapa del Marqués (Oaxaca) se suma a esta reconstrucción territorial, destruyendo la historia, organización y vida comunitaria de un pueblo que se vio desplazado de sus hogares, de su panteón y con ello de sus ancestros, y sobre todo, de las extensas y fértiles tierras de cultivo. Ahora, en decenas de pueblos istmeños la tradición oral sigue recordando a Jalapa como el granero del Istmo, el punto del que salían los granos y productos del campo tan necesarios cuando escaseaba el alimento.

La presa dio paso a la construcción e inauguración (1962) del Distrito de Riego de Tehuantepec, con las promesas ya conocidas de desarrollo, empleo y bienestar, el mismo cuento que se había estado contando por más de cincuenta años. El gobierno provocó cientos de conflictos sociales y agrarios, permitiendo el acaparamiento, robo y despojo de tierras por caciques, líderes políticos y empresarios de la planicie costera. Las empresas se beneficiaron del distrito de riego para abastecer sus complejos y zonas industriales, mientras tanto los pueblos se adaptaban y organizaban para ocupar al agua que les llegaba a sus unidades de riego.

Llegamos así a 1994, entra en vigor el tratado de libre comercio, el neoliberalismo se profundiza en el país y los impactos acumulados en la región se suman a los que existían alrededor del mundo. El Istmo de Tehuantepec es

un referente geopolítico en un mundo globalizado y en expansión, la amenaza del Cambio Climático se convierte en realidad, y con ella, desde arriba, gobernantes y empresario imponen la solución, no para actuar sobre el problema, sino para sostener la industria. Mientras tanto, aquí abajo, las sequías e inundaciones comienzan a preocupar.

Para detener el cambio climático, se inventó abrir la puerta a la industria de las energías renovables, desde los primeros estudios del potencial eólico en 1985 y los tres primeros aerogeneradores en 1994, la región terminaría de transformarse. La imposición del Corredor Eólico del Istmo de Tehuantepec (1994 – 2023) desató infinidad de conflictos agrarios, sociales, políticos, así mismo representó una serie de violación a los derechos humanos, de los pueblos indígenas, de la naturaleza, la solución se convirtió en problema.

Al día de hoy hay más de 2100 aerogeneradores distribuidos en 29 parques eólicos, 26 per-

tenecen a empresas privadas transnacionales, integradas por consorcios corporativos, teniendo preferencia y subsidio para sostener la tensión en la línea de transmisión. Empresas inversoras y filiales que distribuyen su energía principalmente para el sector minero, el industrial y el comercial. Así, toma forma física la perversión del gobierno y la industria. Todo se vale con el fin de sostener su mercado global, enumerar los impactos y conflictos que esto ha provocado, sería cuento de no acabar.

Casi terminamos está película de terror para iniciar su secuela, todo lo antes escrito, ha implicado una transformación profunda sobre la vida comunitaria y agraria de los pueblos que el día de hoy comparten la región. El territorio ha sido modificado a tal grado que los paisajes son ajenos y casi apocalípticos. No obstante, el Gobierno de la Cuarta Transformación y el actual Gobierno de la Primavera Oaxaqueña, impulsan el actualizado CORREDOR INTEROCEÁNICO (1895 – 2023).



Después de 123 años de políticas imperialistas, neoliberales, despojo, saqueo, destrucción, contaminación, ruptura de la organización y vida comunitaria, cooptación y folklorización de las tradiciones, costumbres y cultura. Con todo lo acumulado y en favor de los grandes capitales corporativos, el gobierno mexicano (en sus 3 niveles) pretende imponer 10 parques industriales, modernizar las carreteras, puertos y aeropuertos, con todo esto se concretaría el corredor energético, industrial, comercial y militar más importante del mundo

moderno. De esta forma, se instalaría una nueva frontera sur del país, para detener el avance de las migraciones humanas provenientes de Centroamérica, Sudamérica y sitios tan remotos como el sureste asiático y distintos países africanos. Todo en favor de la protección de las fronteras de Estados Unidos y con la amenaza que esto representa.

Sin duda, el contexto actual es un poquito complicado, queda claro que si ese proyecto se concreta, no habrá paisaje después de tan brutal transformación del territorio, ¿qué sigue?, hay que dialogar,

cuestionar, compartir, reflexionar y actuar para salvaguardar el futuro que queremos y necesitamos colectivamente, recordemos nuestra memoria y relación biocultural con el territorio, llamemos a nuestros ancestros y ancestas, revitalicemos las tradiciones y costumbres, fortalezcamos la identidad y formas de organización comunitaria, compartamos la palabra, levantemos la voz, articulemos y defendamos lo que creemos y queremos, a nuestra familia, pueblo, región, continente, planeta, es momento de luchar por la vida. 



BOLETÍN DE ANÁLISIS Y REFLEXIÓN POLÍTICA
EL TOPIL

ESTA ES UNA PUBLICACIÓN DE SERVICIOS PARA UNA EDUCACIÓN ALTERNATIVA A.C. **EDUCA**