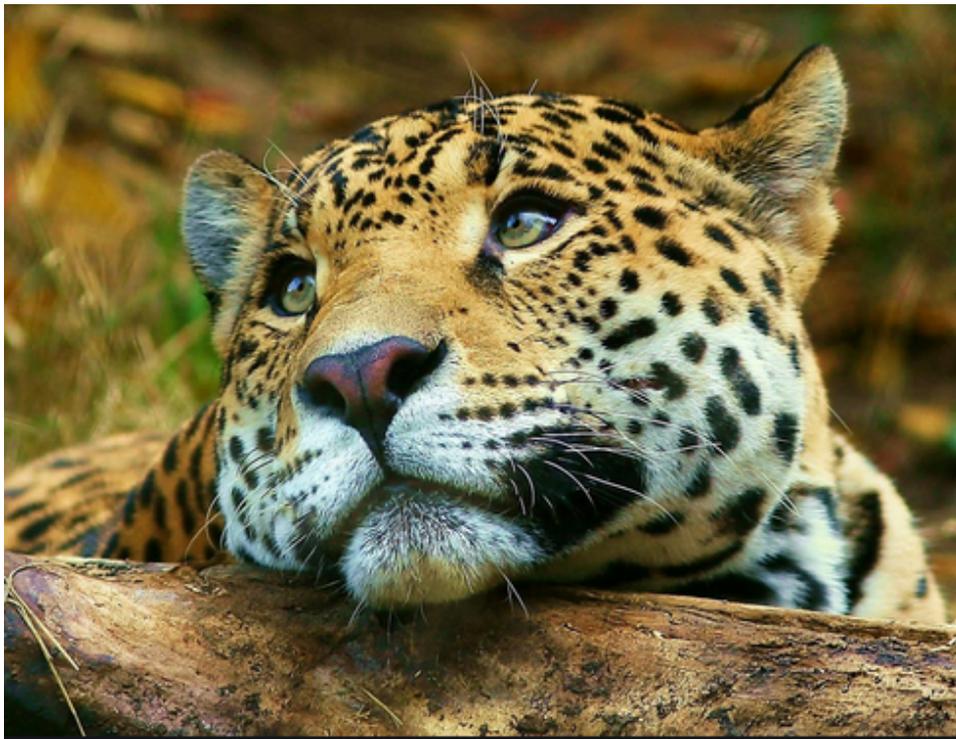


El Istmo de Tehuantepec en riesgo



Observatorio Latinoamericano de Geopolítica



El Istmo de Tehuantepec *en riesgo*

Ana Esther Ceceña

David Barrios

Adriana Franco

Ana Katia González

Alberto Hidalgo

Paulina Moreno

Violeta Núñez

Sandy Ramírez

Yetiani Romero

Fernanda Tejada

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Enrique Luis Graue Wiechers *Rector*

Leonardo Lomelí Vanegas *Secretario General*

Leopoldo Silva Gutiérrez *Secretario Administrativo*

Alberto Vital Díaz *Coordinador de Humanidades*

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS

Armando Sánchez *Director*

Isalia Nava *Secretaria Académica*

OBSERVATORIO LATINOAMERICANO DE GEOPOLÍTICA

Ana Esther Ceceña *Coordinadora*

La presente publicación es resultado de un trabajo colectivo realizado en el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica (OLAG) con sede en el Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM. Agradecemos al Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (Proyecto IG300318) de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la UNAM.

Ciudad Universitaria, febrero 2021.

Índice

El Istmo de Tehuantepec

Parte 1. El territorio

Un territorio de riquezas naturales

Un medio ambiente invaluable

Las riquezas minerales

Dilema sociocultural en el Istmo

Composición sociocultural

Migración

Militarización, narcotráfico e ingeniería del conflicto

Lo económico en el Istmo de Tehuantepec

Producción bruta total

Inversión extranjera directa

Población ocupada y desempleo

Parte 2. El megaproyecto

El proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

Un proyecto de larga duración

La otra cara del proyecto: “polos de desarrollo para el bienestar”.

Los puertos del Corredor Transístmico Impactos ambientales

Parte 3. La visión geopolítica

Geopolítica del Corredor Transístmico

Hegemonía disputada

Los riesgos y daños ir reversibles del Corredor Transístmico

El Istmo de Tehuantepec

El Istmo de Tehuantepec, con 200 km de tierra que separan al Golfo de México y el Océano Pacífico, se formó lentamente más allá de la historia de la humanidad, remontándose a la era geológica del llamado Mesozoico, hace 250 millones de años aproximadamente. En ese largo recorrido se formaron yacimientos de hidrocarburos y de minerales que hoy constituyen una de las grandes riquezas de la región y del país. Como espacio de reproducción de la vida humana, su historia se remonta a las formaciones sociales de Mesoamérica de hace 3,500 años, por lo menos. Desde ese momento, el Istmo ya significa un territorio estratégico para las culturas mesoamericanas por ser un cruce natural de caminos y por las condiciones geográfico-ambientales que lo hicieron albergue de una gran cantidad de especies, migrantes y sedentarias, vegetales y animales, incluyendo a la humana, en un periodo más reciente. Sus características geológicas propiciaron la formación de una gran cantidad de nichos ecológicos y permitieron la coexistencia, en un territorio relativamente reducido, de ecosistemas muy variados.

En este lugar del mundo con características tan específicas, valiosas e irrepetibles, el advenimiento de la modernidad (s. XV en adelante) se acompañó, hasta ahora, de una estrechez de visión que se enfoca solamente en sus características directamente rentables: los yacimientos de hidrocarburos, el potencial eólico y el paso interoceánico.

Después de múltiples intentos fallidos a lo largo de la historia moderna de México, el gobierno que inició en 2018 relanza el proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec pero con la novedad de que lo extiende a todo el sureste de México, combinándolo con el proyecto del Tren Maya. Con esto, que podría parecer interesante por articular el tránsito, los hidrocarburos y el turismo y ser potencialmente una buena fuente de ingresos, se ponen en riesgo todas las selvas tropicales que quedan en México, y por tanto en América del Norte, que tienen un valor ecológico altísimo. Asimismo, se amenaza la zona de mayor densidad indígena del país, donde se mantienen vivos sistemas de vida milenarios que, entre otras cosas, han demostrado su complementariedad con todas las otras formas de vida y su capacidad no sólo de cuidar y mantener el medio ambiente sino de desarrollarlo.¹

Si bien los riesgos y directamente los daños previsibles son muy evidentes, la viabilidad económica de estos megaproyectos en cambio no está de ningún modo asegurada, mucho menos en momentos en que el sistema moderno se desbaranca por una crisis profunda y extendida que va haciendo erupción por todos sus poros: climático, ambiental, sanitario, social, cultural y, en general, por todos los espacios que la

¹ Sobre este punto hay un conjunto de investigaciones que demuestran cómo las poblaciones de la época precolombina extendieron las selvas. Particularmente con respecto a la selva amazónica las referencias se encuentran en Mann, 2006.

complejidad material y social contemporánea ofrece.

La profunda crisis socioambiental que vivimos ha establecido claramente los límites que no pueden ser sobrepasados a riesgo de provocar un colapso generalizado. Los estudiosos señalan que ha iniciado el proceso de la sexta gran extinción y que es de la mayor responsabilidad hacer todo por detenerlo y, si todavía fuera posible, revertirlo, al menos en parte. En muchos casos se rebasó ya el punto de no retorno y la irreversibilidad del proceso indica el estrechamiento de las condiciones de posibilidad de perpetuar la vida en la Tierra. Y el daño no es sólo en el terreno ambiental sino en todos los que conforman las dinámicas de la vida. Socialmente, además de problemáticas de hambruna o desastre inducido que se multiplican y provocan, entre otros, migraciones sin punto de llegada y sin posibilidades de retorno, también se está llegando a situaciones de arrasamiento total de la diversidad cultural y de cancelación de modos de vida como aquéllos que hicieron crecer las selvas. La pérdida es en todas las dimensiones de una vida compleja y con infinitud de interacciones ecológicas en todos los niveles.

En este contexto, y considerando la insistencia y preocupación que desde todos los ámbitos del conocimiento, científico o derivado de las sabidurías experimentales, indica la urgencia de aplicar un freno a los estilos de vida industrial, megaurbanística, de colonización geográfica y de negligencia socioambiental que se esconden detrás de la idea del desarrollo y que aspiran a alcanzar dimensiones siempre crecientes, proyectos de esta naturaleza parecen completamente fuera de tiempo y de una alta irresponsabilidad. La búsqueda por detener y remediar los daños en una región tan frágil y valiosa, y por impedir la desaparición de un área vital única del planeta apela, en este momento, a una movilización general en contra de megaproyectos de estas características y nos lleva a una revisión cuidadosa de las especificidades de la región que va a ser afectada, de los planes de desarrollo del proyecto y de las razones que conducen a esta intervención.

Así lo entienden los pueblos que habitan la zona y las varias organizaciones en que muchos de ellos se agrupan y se han estado manifestando. La región, marcadamente indígena, tiene una larga historia de lucha por el reconocimiento de sus modos de vida y sus formas comunitarias de gobierno, que incluyen el cuidado de sus selvas y montes y de los seres vivos con los que conviven y se complementan. El Tren Transístmico y los polos de desarrollo que le acompañan, marcadamente bajo la figura de parques industriales, tanto como el compromiso de convertirse en la zona de encierro de las diásporas migrantes que buscan llegar a Estados Unidos son una amenaza de arrasamiento cultural, ambiental y físico de su hábitat y sus modos de vida que conducirían a un proceso de extinción que se resisten a admitir. Paramilitares, la Guardia Nacional, grupos delincuenciales, tratantes de personas y un conjunto de fuerzas oscuras deambulan por la zona sumando sus efectos devastadores a los del megaproyecto. Los pueblos del Istmo no han otorgado su consentimiento al proyecto, lo cuál debería ocurrir en una Consulta apegada al

Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). No obstante, se han pronunciado clara y abiertamente en contra a través de foros, declaraciones y movilizaciones y buscando el diálogo con las autoridades responsables, lo que no han podido lograr. El Istmo de Tehuantepec, con toda la complejidad y riqueza que lo conforma, está en riesgo. Con él también los pueblos que lo habitan desde hace más de 3,500 años y el futuro de nuestra vida en el planeta.

Parte 1. El Territorio

Sofía, observando la multitud de esas criaturas efímeras, se asombraba ante la continua destrucción de lo creado que equivalía a un perpetuo lujo de la creación: lujo de multiplicar para suprimir en mayor escala; lujo de tanto engendrar en las matrices más elementales como en las torneadoras de hombres-dioses para entregar el fruto de un mundo en estado de perpetua devoración.

Alejo Carpentier, *El siglo de las luces*

Un territorio de riquezas naturales

UN MEDIO AMBIENTE INVALUABLE

En la parte central del Istmo confluyen la Sierra Madre de Oaxaca, la Sierra Madre del Sur y la Sierra Atravesada, y dentro de éstas se presentan sierras abruptas con mucha vegetación y con presencia de yacimientos minerales. El clima es predominantemente tropical, lo que estimula el cultivo de frutas como mango, tamarindo, nanche, chicozapote, coco, plátano, naranja, papaya y limón. Las montañas más altas son el cerro de San Miguel Chimalapa o de la Fortuna (2,250 m) y el cerro Baúl (2,028 m), en el distrito de Juchitán, y los cerros de San Pedro Sosoltepec (2,450 m), de Lachiguiri o las Flores (2,150 m) y de Tlacotepec o Indio Dormido (1,250 m) en el de Tehuantepec (Nahón y Sigüenza, 2011, p. 11).

En la Sierra Atravesada destaca la selva de los Chimalapas, en el límite noreste del estado de Oaxaca y casi en el corazón del Istmo de Tehuantepec. La región es definida como prioritaria por su gran extensión y por presentar una de las masas forestales más extensas de América, con un elevado índice de especies endémicas debido a su relieve abrupto (CONABIO, 2017). De igual manera, los niveles tan altos de precipitación que caracterizan a la región han permitido que el área se haya comportado como un refugio florístico, lo cual fomenta la existencia de una zona relictual² en la que se albergan elementos muy antiguos de la selva tropical que han sobrevivido condiciones climáticas adversas ocurridas en épocas geológicas pasadas. Ello posibilita la existencia de múltiples especies,

² Que contiene remanentes de un ecosistema en estado de regresión por causas naturales o antrópicas.

ya sean endémicas o no, que se encuentran en peligro de extinción en otras partes del mundo, pero que en la selva han logrado sobrevivir. Esta selva es considerada uno de los grandes centros de endemismos de poblaciones disyuntivas (con un origen común pero que se separaron) de la región mesoamericana. Así pues, las condiciones del relieve y el buen estado de conservación determinan que la selva zoque sea considerada la más biodiversa de México al concentrar entre el 35 y 40% de la biodiversidad del país (Tejiendo Organización Revolucionaria, 2020, pp. 11-12).

Dada su ubicación, la región de los Chimalapas cuenta mayoritariamente con climas cálidos, pero su relieve con grandes diferencias de altitud, de 200 a 2,000 metros, da lugar a climas templados con una temperatura media anual que oscila entre los 12 y 23^o C. Mientras que el clima del Istmo de Tehuantepec se caracteriza por ser cálido, en el caso de los Chimalapas es diferente, pues la altitud de la selva y los vientos húmedos provenientes del Atlántico y del Pacífico fomentan altos niveles de precipitación, así como temperaturas más bajas (Grupo de Análisis Ambiental, 2020, pp. 62-63). De igual manera, al localizarse en una zona de influencia de vientos alisios provenientes del Golfo de México, tiene climas húmedos en las zonas más bajas orientadas hacia el este, mientras que en la vertiente del Océano Pacífico los climas son sub-húmedos. El clima cálido húmedo permite que haya abundantes lluvias en verano, predominando en la mayor parte del área y especialmente en el norte, siendo el promedio de precipitación generalmente superior a los 1,500 milímetros de agua (INECC, 2007). Los suelos de la selva son sustratos edáficos característicos de las laderas de las sierras mexicanas con materiales no consolidados parecidos a la roca madre (Grupo de Análisis Ambiental, 2020, p. 63).

En la región habita entre el 20 y el 40% de las especies del país en cada uno de los grupos de vertebrados, tratándose de la zona más rica en especies dentro del territorio mexicano. La selva representa aproximadamente el 60% de las especies reconocidas para el estado de Oaxaca. La gran diversidad en los Chimalapas se debe principalmente a un patrón latitudinal típico de la distribución de los mamíferos y otros taxones del país, en donde la cantidad de especies aumenta de acuerdo con la disminución del gradiente latitudinal desde las zonas templadas hasta las tropicales (Grupo de Análisis Ambiental, 2020a pp. 63-64). La selva alberga una de las mayores poblaciones de jaguar (*Panthera onca*) de México, al igual que el quetzal, pavón, tapir, mono araña, mono aullador, águila arpía, puma, guacamaya y ocelote. En general, se reporta un total de 569 especies de vertebrados terrestres entre las que se cuentan 35 anfibios (29 anuros, 5 salamandras y una cecilia), 105 reptiles, 464 aves, 103 mamíferos y 445 mariposas diurnas (CONABIO, 2017). También destaca la riqueza de murciélagos, con cinco de las ocho familias que forman parte de la fauna quiróptera mexicana

localizada en las regiones tropicales del sureste. Del total registrado de anfibios y reptiles, nueve especies son endémicas al estado de Oaxaca (tres anfibios y seis reptiles), restringidas a la selva de los Chimalapas.³ Algunas especies de anfibios se encuentran en peligro de extinción y su distribución se limita a la zona de Uxpanapa – Chimalapas⁴ (Grupo de Análisis Ambiental, 2020a, p. 64).

Por su parte, la hidrología de la región se caracteriza por la presencia de montañas que conforman la cuenca alta de los ríos Coatzacoalcos, Uxpanapa y Grijalva-Usumacinta en la vertiente del Golfo de México, al igual que de los ríos Espíritu Santo, Niltepec, Ostuta y Tapantepec, de cuyas aguas se abastece a los sistemas lacustres más importantes del país, en Oaxaca, como son la Laguna Superior, la Laguna Inferior y el Mar Muerto. En conjunto, estos sistemas hidrológicos llevan aproximadamente más del 40% de todo el flujo acuático de México, mientras en la vertiente del Pacífico alimentan a los sistemas lagunares que sustentan una gran cantidad de especies de flora y fauna acuática. Además, los diversos ecosistemas que ahí se concentran, funcionan como reguladores climáticos de una parte importante del sur y sureste del país, y operan como una de las principales fuentes de oxígeno para la atmósfera por su alta capacidad de fotosíntesis. Simultáneamente, estabilizan la precipitación pluvial a lo largo del año y conservan la humedad de la atmósfera, por lo que evitan sequías prolongadas en el Istmo de Tehuantepec (INECC, 2007).

La selva de Los Chimalapas está constituida por 594 mil hectáreas, de las cuales 300 mil continúan sin ser alteradas. Dada esta extensión, las características biológicas y el grado de conservación, es una de las regiones tropicales y banco de recursos genéticos (germoplasma) más importante de México y Mesoamérica. Se estima que solamente una hectárea de vegetación tropical inalterada en Chimalapas llega a albergar alrededor de 900 especies vegetales y más de 200 especies animales. En cuanto a los principales tipos de vegetación, la selva destaca por su extensión de bosques bajos lluviosos y bosque mesófilo de la montaña. La que predomina es la selva alta perennifolia con árboles de 25 a 40 metros de altura, pero también hay presencia de la selva alta y mediana subperennifolia, selva baja caducifolia, bosques mixtos de pino-encino y de pino, y bosque templado

³ Las ranas *Exerodonta chimalapa* (ranita de Chimalapa) y *Craugastor silvicola* (rana ladradora del bosque), y los reptiles *Abronia ornelasi* (lagarto alicante de Cerro Baúl) y *Anolis breedlovei* (Grupo de Análisis Ambiental, 2020a, p. 65).

⁴ Es el caso de *Craugastor lineatus*, *Agalychnis moreletii* (rana de Morelet), *Exerodonta bivocata*, *Plectrohyla hartwegi*, *Bolitoglossa veracruzis* (salamandra lengua de hongo del Coatzacoalcos) e *Ixalotriton parvus* (tlaconete enano)

de lauráceas, en conjunto con varias zonas pequeñas de vegetación relictual del Pleistoceno⁵. También esta zona se identifica como una de las que tienen mayor convergencia y densidad de flora fanerógama (plantas con semillas).

La región alberga 3,685 especies de plantas, de las cuales 94 son endémicas. En agosto de 2009 se redescubrió una orquídea, que actualmente se encuentra en riesgo, denominada “zapatilla de dama” o *Mexipedium xerophyticum*, la cual sólo se ha colectado en una pequeña localidad de dos hectáreas en la región de los Chimalapas y es una representante sobreviviente de un grupo antiguo dentro de la familia.

Ilustración 1. *Mexipedium xerophyticum*



Lo anterior sugiere que es una especie emparentada con orquídeas ancestrales, siendo su estudio relevante para la comprensión de la historia evolutiva de la Familia Cyripedioideae, cuyo origen se rastrea entre 111 y 119 millones de años, y algunos de sus ejemplares se conservan en la selva de los Chimalapas. Por su parte, el Cerro Guiengola, ubicado al noroeste de la ciudad de Tehuantepec y de la Sierra Madre Oriental hacia la transición de la costa del Océano Pacífico, cuenta con 420 especies de plantas y 5 especies microendémicas. De esas plantas, resalta la *Agave guiengola* o “maguey plateado”, el cual se encuentra en peligro de extinción.

Ilustración 2. *Agave guiengola*



En la región de Nizanda, de clima cálido húmedo, se encuentra una rica flora endémica, con 119 familias de plantas registradas. Esta área acoge plantas que han sido señaladas por encontrarse en alguna categoría de riesgo: *Agave nizandensis* (maguey de Nizanda), *Barkeria whartonia* y *Cephalocereus nizandensis* (“órgano viejo”) (De la Fuente, 2020, pp. 83-86).

⁵ El pleistoceno comienza hace alrededor de 2,5 millones de años y se prolonga hasta el año 10 mil antes de nuestra era. Los primeros fósiles humanos que se conocen datan de esa época.

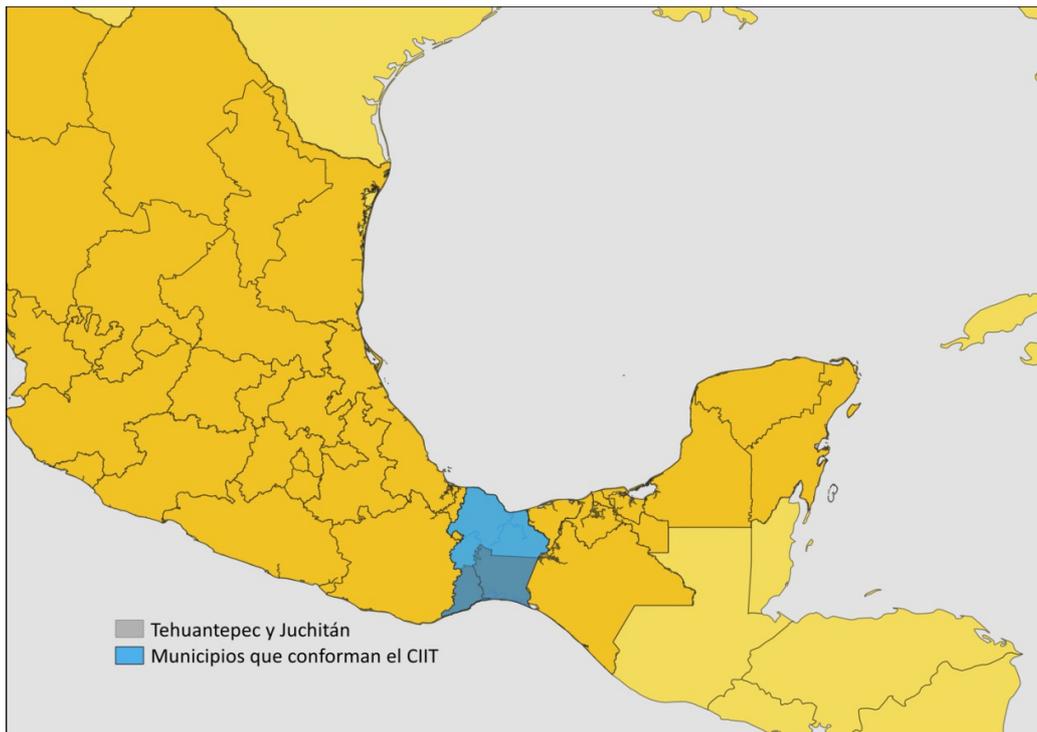
Ilustración 3. *Cephalocereus nizandensis*



Entre los árboles más comunes se distinguen el *Ficus insípida*, *Brosimum alicastrum*, *Dialium quianense*, *Pithecellobium arboreum*, *Guarea glabra*, *G. Chichon* y *G. Bijuga*, *Astrocarium mexicana*, *Chamaedorea tepejilte*, *Salix taxifolia*, *Pachira aquatica*, *Bursera sp.*, *Pedilanta sp.* y *Bernardia sp.* Específicamente en las áreas montañosas de la Sierra de Tres Picos y la Sierra Atravesada, caracterizadas por diversos tipos de bosques de niebla, existen zonas de *Pinus oocarpa*, *p. pseudostrobus*, *Coatepensis*, *P. michoacana*, *Quercus pedunculuaris*, *Q. Mexicana* y *Q. conspersa*. Las especies vegetales endémicas más importantes son *Begonia lynceorum* (flor begonia), *Colubrina johnstonii*, *Diplopterys mexicana*, *Dorstenia uxpanapa*, *Ocotea uxpanapa*, *Rinorea uxpanapana*, *Zamia purpurea* y *Annonaceae*.

Además, la región cuenta con grandes reservas de madera, entre las que se incluyen maderas tropicales de alta calidad como el cedro (*Cedrela odorata*) y la caoba (*Swietenia macrophylla* y *Calophyllum brasiliense*). En total, existen alrededor de 222 especies de interés forestal y algunas de las especies endémicas como la *Sterculia sp.* son utilizadas a nivel local para la manufactura de madera fina. Asimismo, se encuentra una gran diversidad de árboles frutales tales como el zapote y el mamey, así como otras especies no maderables, como la palmita comedora, que contribuyen a la economía local (INECC, 2007). El Istmo de Tehuantepec abarca parte de los estados de Chiapas, Tabasco, Veracruz y Oaxaca. Específicamente, en el territorio que pertenece al estado de Oaxaca, la región del Istmo está constituida por los distritos de Juchitán y Tehuantepec, los cuales abarcan 41 municipios en una superficie de 19,975 km². El área limita al norte con la Sierra Norte y con el estado de Veracruz, al sur con el océano Pacífico, al este con Chiapas y al oeste con las regiones de la Sierra Norte, la Sierra Sur y una porción de la Costa. En ella, el grupo étnico que predomina es el zapoteco, pero también está habitada por comunidades huaves, zoques, mixes y chontales (Nahón y Sigüenza, 2011, pp. 10-11).

Mapa 1 Corredor Interoceánico y zona del Istmo



Fuente: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica

LAS RIQUEZAS MINERALES

Petróleo

En su conjunto, el sur del estado de Veracruz, el norte del estado de Chiapas, el estado de Tabasco y las aguas del sur del Golfo de México constituyen el área de mayor extracción y reservas probadas de hidrocarburos en el país. A esta área se le conoce como Cuencas del Sureste y es la provincia de la cual se ha extraído el mayor volumen de petróleo en la historia de México, llegando a superar a la provincia de Tampico-Misantla, la cual fue pionera en la extracción nacional de petróleo y llegó a tener los pozos más productivos del mundo en los primeros años del siglo XX (Colectivo GeoComunes, 2020b).

Son tres las provincias petroleras de México que sobresalen por su potencial: Cuencas del Sureste, Golfo de México Profundo y Tampico-Misantla. Históricamente, las Cuencas del Sureste han sido las de mayor aporte, acumulando 50,035.6 millones de barriles de petróleo crudo equivalente (mmbpce) u 82% de la producción total. Además, cuenta con el mayor volumen de reservas totales⁶

⁶ Las reservas de hidrocarburos estimadas tienen algún grado de incertidumbre, la cual depende de la cantidad

con un 63% y con un importante monto de recursos prospectivos, estimado en 14,033 mmbpce (SENER, 2019, p. 30).

Tabla 1. Reservas de petróleo identificadas en México al 1º de enero de 2019 (mmbpce)

Provincia petrolera	Producción acumulada		Reservas			Recursos prospectivos	
	Volumen	%	1P	2P	3P	Convencionales	No convencionales
Burgos	2.524,9	4,0	191,7	350,8	540,7	3.282,0	10.472,9
Cinturón Plegado de Chiapas	22,9	0,0	0,3	5,7	13,1	1.172,0	
Cinturón Plegado Perdido						29,8	
Cuencas del Sureste	50.035,6	82,0	6.301,6	10.888,5	15.995,5	14.033,4	
Golfo de México Profundo			63,5	164,7	891,2	27.852,6	
Plataforma de Yucatán						1.856,1	
Sabinas-Burro-Picachos	130,4	0,0	5,5	6,5	9,3	374,0	14.246,9
Tampico-Misantla	7.479,9	12,0	865,4	3.328,4	6.128,3	2.281,0	34.921,6
Veracruz	949,8	2,0	456,6	1.037,8	1.442,1	1.778,0	562,8
Reservas Asociadas a CFE			12,5	53,8	85,9		
Total	61.143,5	100,0	7.897,1	15.836,2	25.106,1	52.629,0	60.204,2

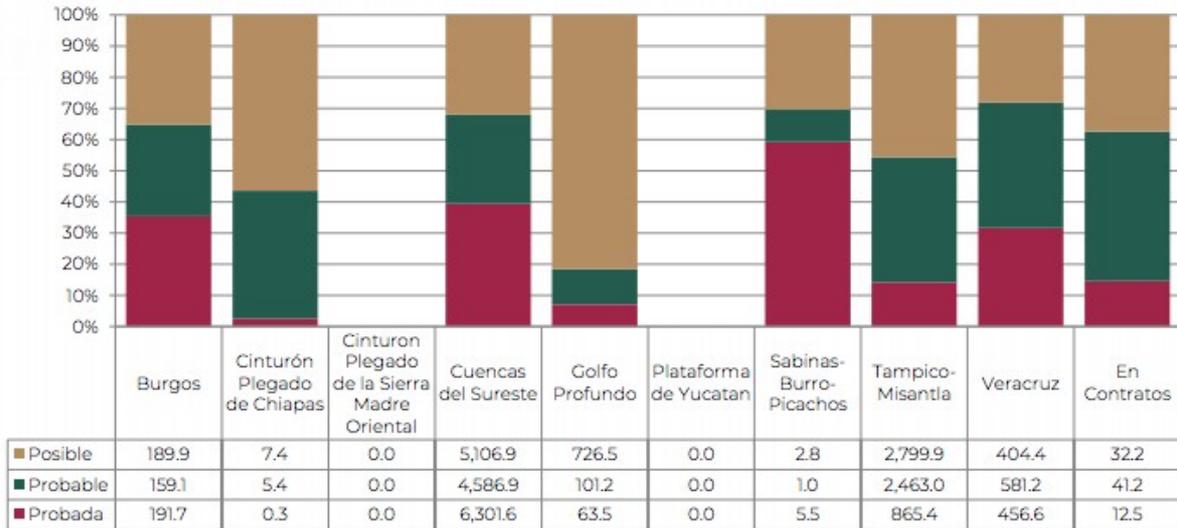
Fuente: SENER, 2019, p. 29.

La Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), responsable de cuantificar y evaluar las reservas, señala que al 1º de enero de 2019 México contaba con reservas totales por 25,106.1 mmbpce. El 90.7% de las reservas probadas se concentran en las Cuencas del Sureste y Tampico-Misantla, con el 89% de las reservas probables y posibles en las Cuencas del Sureste. Del volumen de reservas probadas de todo el país (7,897.3 MMbpce), las Cuencas del Sureste cuentan aproximadamente con

y calidad de la información geológica, geofísica, petrofísica y de ingeniería, al igual que de su disponibilidad al tiempo de la estimación e interpretación de la información. El nivel de incertidumbre es el que determina la clasificación de reservas probadas, probables y posibles. Las reservas probadas (1P) son las cantidades estimadas de combustibles fósiles que, mediante herramientas de las geociencias y la ingeniería, demuestran con certidumbre razonable que podrán ser recuperadas en un futuro próximo bajo condiciones económicas y de operación existentes a una fecha específica. Las reservas probables (2P) son aquellos depósitos no comprobados en donde el análisis de la información geológica y de ingeniería sugiere que son más factibles de ser comercialmente recuperables que lo contrario. Las reservas posibles (3P) son aquellos cuya información sugiere que es menos segura su recuperación que las reservas probables.

el 79% (6,301.6 mmbpce).

Tabla 2. Reservas de hidrocarburos de México por provincia petrolera (mmbpce)



Fuente: SENER, 2019, p. 32.

Gas natural

Así como en el caso del petróleo, las reservas de gas natural de las Cuencas del Sureste son las que han sostenido la extracción histórica a escala nacional. Como se muestra en la siguiente tabla, en 2017 la producción nacional de gas fue de 4,240 millones de pies cúbicos por día (mmpcd), con una contribución del Sureste de 2,977 mmpcd, 70% de la producción (CNH, 2018, p. 87).⁷

⁷ En la producción del Sureste sobresalen los campos Akal y Xux con 457.4 y 367.0 mmpcd respectivamente, siendo Akal el mayor productor a nivel nacional (CNH, 2018, p. 90-91). Del total de los recursos prospectivos identificados en yacimientos convencionales, el 71% corresponde a aceite y el 29% restante a gas natural, de los cuales 16% es gas húmedo y 13% gas seco (CNH, 2018, p. 66). Los tipos de gas natural que predominan en la provincia del Sureste son gas seco y gas húmedo, contando con recursos prospectivos de 1.4 billones de pies cúbicos (mmmpc) de gas húmedo y 5.1 mmmpc de gas seco (CNH, 2018, p. 67). Sin embargo, de los recursos prospectivos convencionales, la mayor parte se encuentra en el Golfo de México Profundo, en donde se concentra el 58% del total nacional con 44.40 mmmpc. Por su parte, el Sureste cuenta con 6.80 mmmpc de recursos prospectivos convencionales y con 6.75 mmmpc de reservas probadas, 10.17 mmmpc de probables y 13.81 mmmpc de reservas posibles. En reservas destaca nuevamente el campo Akal como el de mayor reserva 3P de gas natural del país. (CNH, 2018, p. 69).

Tabla 3. Evolución de la producción nacional de gas desglosada por provincia petrolera, 2010-2017 (mmpcd)

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Producción Nacional	6.337	5.913	5.676	5.679	5.758	5.504	4.887	4.240
Sureste	3.837	3.625	3.537	3.619	3.829	3.766	3.444	2.977
Burgos	1.438	1.302	1.234	1.246	1.194	1.087	866	763
Veracruz	819	717	601	495	455	392	323	264
Tampico-Misantla	203	227	269	279	252	247	240	223
Sabinas, Burro-Picacho	41	42	35	40	27	12	13	13
Golfo de México Profundo	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: CNH, 2018, p. 87.

Tabla 4. Reservas y recursos prospectivos de gas natural al 1 de enero de 2018 (mmmmpc)

Reservas y recursos prospectivos (R.P)	Provincias petroleras						
	Sabinas, Burro-Picachos	Burgos	Golfo de México Profundo	Tampico-Misantla	Sureste	Veracruz	Total
Reservas 1P	0,03	1,05	0,36	1,21	6,75	0,63	10,03
Reservas 2P	0,05	1,74	0,94	5,37	10,17	1,11	19,38
Reservas 3P	0,07	2,28	2	10,07	13,81	1,79	30,02
R. P. Convencionales	2	13,1	44,4	4,5	6,8	5,5	76,3
R. P. No Convencionales	67	53,8		20,7			141,5
Total R. P.	69	66,9	44,4	25,2	6,8	5,5	217,8
% del total R.P.	32	31	20	12	3	3	

Fuente: CNH, 2018, p. 68.

Petroquímica

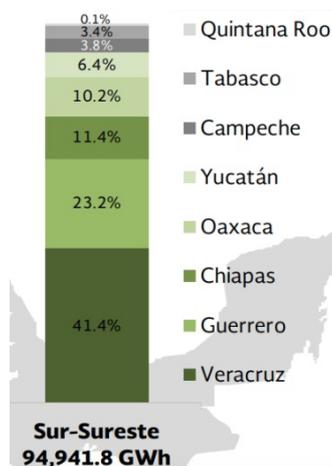
La mayor parte de las materias primas para la industria petroquímica derivan del gas natural. El gas natural proveniente de la explotación de campos petroleros es separado en gas natural y líquidos por medio de procesos industriales. Como resultado de este procesamiento, se obtienen productos petroquímicos como metano, etano, propano, butano y otros más pesados. De igual manera, el petróleo crudo es procesado en las refinerías obteniendo productos químicos como butano, butadieno, naftas y materia prima negro de humo (CNH, 2018, p. 73). En esta área de producción, la región del Sureste en 2017 llegó a representar el 92% del total de los petroquímicos básicos producidos en México (Colectivo GeoComunes, 2020b), siendo rica en metano (72.23%), etano (9.65%), propano (4.61%) y butano (0.88%) (CNH, 2018, p. 80).

Electricidad

La región del Sureste cuenta con la segunda posición en el total de generación de energía eléctrica con 94,941 GWh (gigavatio-hora). Destaca por una amplia participación de generación de energías

“limpias”, pues en la zona se localizan muchas de las principales centrales hidroeléctricas, eólicas y la única central nuclear con la que cuenta el país. En 2016, la entidad federativa que genera más electricidad es Veracruz con el 41.4% (SENER, 2017, p. 55).

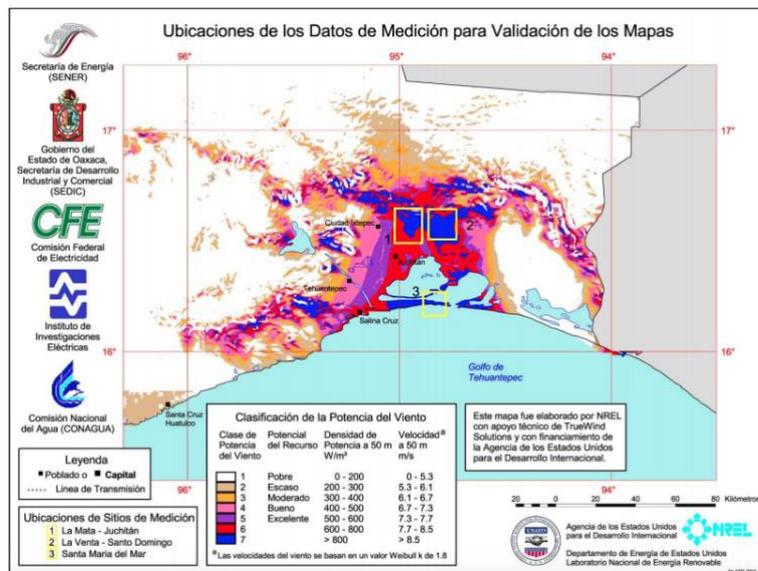
Tabla 5. Generación bruta de energía eléctrica por entidad federativa



Fuente: SENER, 2017, p. 56.

El Istmo de Tehuantepec se ha vuelto una región crucial para el desarrollo en la generación de energía eólica a gran escala, ya que el promedio de la velocidad anual de los vientos excede los 10 metros por segundo (m/s), mientras que en el resto del mundo se tienen vientos de 6.5 m/s para la generación de energía (Juárez-Hernández y León, 2014, p. 141). La característica orografía del Istmo permite la existencia de una especie de embudo entre dos altas sierras y océanos, lo que posibilita la construcción de parques eólicos. La planicie costera es el área en la que más se aprovecha la producción de energía, dada su cercanía al nivel del mar, la falta de obstáculos topográficos y el paso de tres flujos eólicos predominantes: vientos de Noreste a Norte de octubre a febrero, vientos del Este de marzo a mayo y vientos alisios de Este a Noreste de junio a septiembre (Elliot *et al.*, 2004, p. 26).

Mapa 2. Potencial eólico de la planicie costera del Istmo



Fuente: Elliot, 2004, p. 39.

De esta manera, la región cuenta con la mayor generación de energía eólica en México, llegando a concentrar la mitad de todos los parques que operan a nivel nacional y el 46% de la capacidad instalada (Tejiendo Organización Revolucionaria, 2020, p. 12). Aproximadamente tres cuartas partes de la capacidad eólica (1,500 MW) es generada en parques de empresas cuyos propietarios son extranjeros, correspondiendo la mitad al capital español, en tanto que solo una octava parte (250 MW) es producida por empresas mexicanas (Grupo de Análisis Ambiental, 2020c, p. 94).

Minerales

El estado de Oaxaca se ubica en el sexto lugar en producción de oro a nivel nacional con un volumen de 195 kg y en el quinto lugar en producción de plata con un volumen de 22,971 kg en el mes de agosto de 2020 (INEGI, 2020). El territorio cuenta con un alto potencial para la exploración y explotación de minerales como oro, plata, cobre, zinc y hierro. En el estado se encuentran registradas 322 concesiones mineras con 41 proyectos, de los cuales únicamente dos están en etapa de explotación comercial: “San José”, localizada en el municipio de San José del Progreso, y “El Águila” en el municipio de San Pedro Totolapan. De igual manera, de esos 41 proyectos, dos se encuentran en etapa de desarrollo, 36 en etapa de exploración y uno en etapa de postergación (OXFAM, 2018, p. 36). La superficie concesionada para la minería metálica es de 793,525 hectáreas, lo que se traduce en el 8.45% del territorio estatal con 154 títulos mineros vigentes. En el caso del Istmo de Tehuantepec, los municipios que cuentan con proyectos son Chimalapas, Zanatepec, Tapanatepec, Ixtepec y Laollaga (Chaca, 2015).

En Oaxaca existen 9 regiones mineras, entre las cuales se encuentra Tehuantepec. Las zonas mineras que ahí se localizan son Las Minas, Las Valencias, Lachiguiri, Lachiviza, Chipehua, Tequisistlán y Nizaduga, y los minerales que contienen principalmente son oro plata, cobre, hierro y ónix (Servicio Geológico Mexicano, 2018, p. 14). Sin embargo, en todo el estado hay varias concesiones para la explotación minera no metálica de arena, azufre, sal, grava y yeso, entre otros, así como de minerales metálicos como oro, zinc, plata, cobre, aluminio, plomo, antimonio, hierro, bronce, etc. En el área del Istmo, existen más de 10 plantas activas de minerales no metálicos vinculadas a la construcción, principalmente de cemento (Cooperativa Cruz Azul en Lagunas), mármol y ónix (Empresa Comunal Primo Tapia en Magdalena Tequisistlán), sal (Unión de Salineros del Marqués, Salinas Punta Diamante, Salinera del Rosario, Salina El Fraile, todos en Salina Cruz; Unidad de Producción Comunal La Chontal de Santiago Astata y Salinera del Istmo en Juchitán) y agregados pétreos (Roberto López Medina de Salina Cruz, María del Pilar González y Gravera Huilotepec, los dos de San Pedro Huilotepec) (Chaca, 2015).

En los cuatro estados de la zona del Istmo destaca la producción de azufre. Solamente en el mes de agosto de 2020 Tabasco produjo 19,106 toneladas, Chiapas 4,829, Veracruz 2,686 y Oaxaca 245 (INEGI, 2020). El azufre es utilizado en algunos procesos industriales como la producción de ácido sulfúrico para baterías, la fabricación de pólvora, el desarrollo de fungicidas y la manufactura de fosfatos fertilizantes.

Mapa 3. Volumen de producción de azufre en agosto de 2020



Fuente: INEGI (2020)

En la región del Istmo existen concesiones mineras vigentes, en trámite y en fase de exploración.

Destacan el proyecto de exploración de Riqueza Marín de la empresa australiana Oz Mineral con tres concesiones entre Salina Cruz y Tehuantepec en aquellos sitios con potencial para depósitos de sulfuros masivos volcanogénicos (VMS), los cuales contribuyen a la producción mundial de cobre, zinc, plomo y plata (Oz Minerals, 2017, p. 1) y el proyecto de Santa Marta de la empresa canadiense Minaurum Gold, cerca de Santo Domingo Zanatepec, para explorar 7,310 hectáreas en busca de minerales como oro y cobre, lo cual amenazaba gran parte de la zona de Chimalapas. Frente a esta situación, el pueblo zoque se organizó y el 12 de noviembre de 2020 logró que el gobierno federal negara la aprobación de la Manifestación de Impacto Ambiental de Minaurum Gold (*Desinformémonos*, 2020).

Asimismo, Geocomunes apunta que, pese a que el sector minero no ha sido considerado como un elemento fundamental del Corredor Transístmico, la infraestructura energética y de transporte puede servir a los intereses del sector. Esta suposición puede ser respaldada por las declaraciones en 2019 del Subsecretario de Minería de la Secretaría de Economía, Francisco Quiroga, quien definió a Oaxaca como el estado con mayor potencial minero; y por un antiguo proyecto que podría reactivarse con la ampliación del puerto de Salina Cruz, que es la construcción de una siderúrgica para aprovechar grandes reservas de hierro que se encuentran en la zona istmeña (Colectivo GeoComunes, 2020a, p. 24).

Dilema sociocultural en el Istmo

El Istmo de Tehuantepec es una porción del territorio nacional, cuya ubicación estratégica y característica geográfica la hacen única. Es, asimismo, una región de enorme diversidad cultural nutrida por la presencia milenaria de los pueblos indígenas Binnizá (Zapoteco), Ayuuk (Mixe), Zoque, Ikoots (Huave), Chontal, Chinanteco, Mazateco y Mixteco, en la porción que hoy corresponde al estado de Oaxaca, así como los pueblos Popoluca, Náhua, Totonaco y Chinanteco, en el que toca al estado de Veracruz. Todos estos pueblos, en mayor o menor medida, han enfrentado escenarios adversos a lo largo de los siglos para mantener sus tierras, territorios y recursos naturales como parte de su patrimonio.

Programa Regional Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

COMPOSICIÓN SOCIOCULTURAL

El Sureste de México tiene 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. En el área abarcada por el Corredor Interoceánico habitan 2.4 millones de personas, de las cuáles 827,910 (34.5 %) se autodenominan indígenas, de acuerdo con datos del INEGI. No hay información suficiente y confiable para agregar a esta cuenta el número de miembros de poblaciones indígenas de otros lados (Chiapas, por ejemplo) que se han trasladado a la región.



De la población que vive en la franja abarcada por el Corredor, en la región del Istmo oaxaqueño 57 % se auto adscriben indígenas; no obstante, sólo 30.4 de las personas hablan alguna lengua indígena. Por su parte, la presencia indígena en los municipios de Istmo Veracruzano asciende a 25.8 % para las personas que se auto adscriben indígenas y 7.8 % para aquéllas que hablan alguna lengua indígena. (DOF, 2020).

Tabla 6. Diversidad étnica en el área del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

Estado	Etnias	Hablantes reconocidos en la región del Istmo	Por migración forzada presentes en ambos estados
Veracruz	Huasteco, Nahuatl, Oluteco, Otomí, Popoluca de la Sierra, Sayulteco, Tepehua, Texistepequeño, Totonaco, Mazateco, Chinanteco	Zoque, Zapoteco, Mixe, Mixteco, Mazateco, Náhuatl, Popoluca, Totonaco	Mixtecos, Tsotsiles, Chinantecos, Mazatecos, Chocholtecos (o Chochos) y Afrodescendientes
Oaxaca	Amuzgo, Cuicateco, Chatino, Chinanteco, Chocholteco, Chontal de Oaxaca, Huave, Ixcateco, Mazateco, Mixe, Mixteco, Nahuatl, Mixteco (Tacuete), Triqui, Zapoteco, Zoque	Zoque, Zapoteco, Mixe, Mixteco, Mazateco, Huave, Chocholtecos (o Chocho) y Chontal	

Fuente: Atlas de los pueblos indígenas de México y Rodríguez, 2003.

MIGRACIÓN

El fenómeno migratorio en el Istmo de Tehuantepec es inherente a su geografía física, es un paso histórico de tránsito, intercambio y comunicación entre pueblos desde tiempos prehistóricos hasta el presente. Como menciona Emanuel Gómez Martínez (2005), “por el Istmo circularon los primeros pobladores de América al cruzar de norte a sur en busca de mastodontes y mamuts, con lo que geografiaron tierras, bosques, montañas, selvas y costas” aunque, igualmente probable es que transitaran por la misma ruta quienes venían del sur. El istmo es un punto esencial de la ecología, pues no únicamente pasan humanos en su devenir nómada, es ruta de gran cantidad de especies de aves migratorias que siguen los ciclos solares para sostener su reproducción y la ecología continental.

La migración de personas se ha convertido en una de las preocupaciones más acuciantes del presente y denota uno de los signos más evidentes de la polarización en curso. En la escala más general, el volumen de personas migrantes se ha incrementado de manera constante y en 2019 se reportó que hay 272 millones de migrantes internacionales (McAuliffe y Khadria, 2019). Es por ello que en los últimos años han sido suscritos pactos mundiales en la materia para ordenar y regular la

migración.⁸ Daría la sensación de que esto forma parte de un proyecto con miras a fortificar a los países y regiones que constituyen el horizonte de arribo para millones de personas, así como para formalizar el estatus de los espacios de tránsito en los que quedan retenidas las oleadas migratorias. Hoy en día, el estrecho mesoamericano de Tehuantepec juega un papel central en ese proceso, pues es un paso casi obligado para las grandes corrientes migratorias que transitan hacia el norte del continente. En la ruta del tren que va del Soconusco, Chiapas a Ixtepec, Oaxaca, y continúa rumbo a Medias Aguas, Veracruz, el albergue “Hermanos en el Camino” en Ciudad Ixtepec habla de atención humanitaria anual a 20 mil personas migrantes (Hermanos en el camino, n.d.). Según datos de la Unidad de Política Migratoria, en 2019 se retuvo a 18,773 transeúntes indocumentados sólo en el municipio de Acayucan, Veracruz. Sin embargo, según datos de la Organización Internacional para la Migración, aproximadamente 450 mil migrantes atraviesan anualmente México en su camino hacia Estados Unidos (La Jornada, 2017). Al ser en su gran mayoría población proveniente del Triángulo Norte Centroamericano⁹ (compuesto por los Estados nacionales de Guatemala, Honduras y El Salvador), atraviesan casi obligatoriamente el Istmo de Tehuantepec ya sea por la ruta del tren, carreteras federales o caminos paralelos. En términos numéricos, México, con 12 millones de personas viviendo en el extranjero, es el segundo país con mayor diáspora a nivel mundial después de la India, mientras que los países del Triángulo Norte de Centroamérica contando con poblaciones pequeñas, tienen altos porcentajes de ésta en condición migrante, en donde destaca El Salvador con más del 20 por ciento (McAuliffe y Khadria, 2019).

El fenómeno migratorio ha tenido una tremenda repercusión política en las relaciones internacionales entre México y Estados Unidos. La firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) de 1994 y la creación de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN) en 2005, propiciaron un fenómeno de “cooperación en el diseño de políticas conjuntas” (Papadodima, 2009) que como consecuencia ha generado un fenómeno de reordenamiento y militarización de las fronteras nacionales con especial foco en la frontera de México con Centroamérica. En 2001 México implementó el Plan Sur, que transformó la frontera sur del país en la “frontera sur de Norteamérica” (Sandoval, 2001).

⁸ Se trata del "Pacto Mundial por la Migración Segura, Ordenada y Regular", promovido por la ONU, adoptado por 165 países en diciembre de 2018 y el Pacto Mundial sobre Refugiados, al que adhirieron 181 países unos días después (Albiac, 2019).

⁹ En años recientes se han sumado significativamente migrantes provenientes de Haití, Brasil, Venezuela, Cuba e incluso flujos humanos transoceánicos provenientes desde África.

Esto se enmarca en un proceso general en que la migración ha sido identificada como una amenaza para potencias económicas, entre las que destaca Estados Unidos como el principal lugar de arribo de personas en el mundo, lo que ha derivado en un tratamiento securitario a la problemática. De esta manera el tránsito de personas ha sido asociado con actividades delictivas diversas como el trasiego de estimulantes ilegales, tráfico de armas, o de personas. Pero también, de manera paulatina, el propio éxodo de personas en busca de trabajo, huyendo de procesos de violencia, o como derivación de la crisis ambiental, ha sido redefinido como un desafío a la seguridad de los Estados, lo que permite invocar medidas excepcionales, incluidas las militares (Peoples y Vaughan-Williams, 2010).¹⁰ Planes de “responsabilidad conjunta” en cuestión de seguridad y migración han continuado, como la iniciativa Mérida (2007), el Plan Frontera Sur (2014), o el plan de “Tercer País Seguro” (Remain in Mexico, 2019). En el ejercicio de estas iniciativas, México ha adoptado la característica de señalar a la migración como un asunto de “seguridad nacional” (Soto, 2020), que como hecho concreto deviene en la aplicación de una práctica de securitización de la política migratoria, basada en “detención” y, en el caso del Plan Frontera Sur,¹¹ de “repatriación” de migrantes (Castañeda, 2016). El Plan Mérida, firmado entre México y Estados Unidos con inicio en 2007, y con inversiones hasta el presente (Seelke, 2017; Strategy & Funding, 2020), se ha enfocado en el “desarrollo” del sureste mexicano con énfasis en el combate al crimen organizado. Los apoyos económicos aprobados por el Congreso estadounidense de \$ 1.5 billones de dólares, han tenido un gran peso en el financiamiento militar en México, con \$ 420.7 millones de dólares para este rubro (Funding, 2020).

¹⁰ En Centroamérica y en específico el Triángulo Norte se concatenan las distintas determinantes migratorias, desde procesos que sitúan a los tres países en los primeros escaños de violencia letal a nivel mundial por tasas de asesinato, los efectos sociales de sequías y canículas que expelen al campesinado al mismo que provocan inseguridad alimentaria. A ello se agrega la generalización del agronegocio y el monocultivo, que también impacta en los procesos de violencia por disputas de tierra. Una motivación migratoria adicional, derivada de las anteriores consiste en el anhelo de las familias por reencontrarse en los lugares de destino, en especial en Estados Unidos (PMA-OIM, 2015). Todas estas causas deben ser entendidas en una escala más amplia, debido a que no sólo responden a las características de territorialización locales, sino que dan cuenta de las relaciones desiguales necesarias para la reproducción del sistema capitalista.

¹¹ “A pesar de que el Programa Frontera Sur se planteó como uno de sus propósitos ‘garantizar el estricto respeto de los derechos humanos’, en los hechos esto no se cumplió, ya que en los constantes operativos de aseguramiento de parte de la autoridad migratoria mexicana expone a los migrantes a los abusos y extorsiones por parte de las autoridades del INAMI” (Castañeda, 2016).

En 2011, dicho plan tomó la forma de contención migratoria al comprometerse México a instaurar cuatro pilares clave, entre los que se encuentra la aplicación de una política de securitización de fronteras, estableciendo el fenómeno de tecnologización de éstas con el compromiso de establecer una “frontera de s. XXI” entre México y Estados Unidos, así como la implementación de un “reforzamiento dentro de México y a lo largo de su frontera sur”.¹² (Strategy & Funding, 2020).

En el verano de 2014, Estados Unidos declaró una crisis humanitaria en la frontera sur de este país debido al alto volumen de migración centroamericana, en particular de menores no acompañados. El gobierno norteamericano estableció negociaciones con los gobiernos de la región para contener este flujo migratorio. En el contexto de la Iniciativa Mérida, el gobierno mexicano de Enrique Peña Nieto decretó en ese año el establecimiento del Plan Frontera Sur. Durante su gobierno, se instalaron 12 bases navales avanzadas sobre los ríos fronterizos Usumacinta y Hondo, tres cordones de seguridad fronteriza que se extienden 160 km dentro de México bordeando las fronteras con Guatemala y Belice y vigilancia aérea mediante el patrullaje con drones (Seelke, 2020). Asimismo el Instituto Nacional de Migración (INAMI) recibió nuevos entrenamientos por parte de equipos especiales en migración de Estados Unidos (Strategy & Funding, 2020), fuerza que junto a los militares y la policía federal incrementaron el control de las rutas clásicas de migrantes a lo largo de las vías del tren denominado “La Bestia”, forzando a los transeúntes a moverse por espacios menos seguros frente a las estructuras de la economía criminal que en el siglo XXI incorporaron el tráfico de personas como parte de sus actividades.

William Brownfield complementa que en 2012 se instauró una base de datos y control fronterizo mediante información biométrica (Partlow, 2018) en los 52 centros de detención de migrantes de largo y corto plazo de México. Para este proyecto, el Departamento de Estado (DoD) ha brindado a México más de 100 millones de dólares (Strategy & Funding, 2020) en equipo especializado como el de inspección no intrusiva (NII),¹³ quioscos móviles, equipos caninos, vehículos aéreos no tripulados y “entrenamiento para la INAMI, así como para las fuerzas militares.

El primer año del programa fue un “éxito” en la contención migratoria al sumar entre junio de 2014 a mismas fechas del 2015 la exorbitante cifra de 198,141 personas indocumentadas detenidas en todo el país, de los cuales, un 76.28 % fue retenido en los estados de Chiapas, Oaxaca, Tabasco y

¹² “Creating a 21st-century U.S.-Mexican border while improving immigration enforcement in Mexico and security along Mexico’s southern borders”.

¹³ Los equipos NII pueden ser detectores de calor y rayos x, entre otros.

Veracruz (Unidad de Política Migratoria, 2015). En las estadísticas estadounidenses, el cambio fue significativo al reducir en un 58 % el flujo de migrantes menores no acompañados retenidos por instituciones de aquel país entre 2014 y 2015 (Castañeda, 2016).

Tabla 7. Migrantes retenidos (ingresados en las instalaciones migratorias del INM) en los Estados que forman parte del proyecto del corredor interoceánico

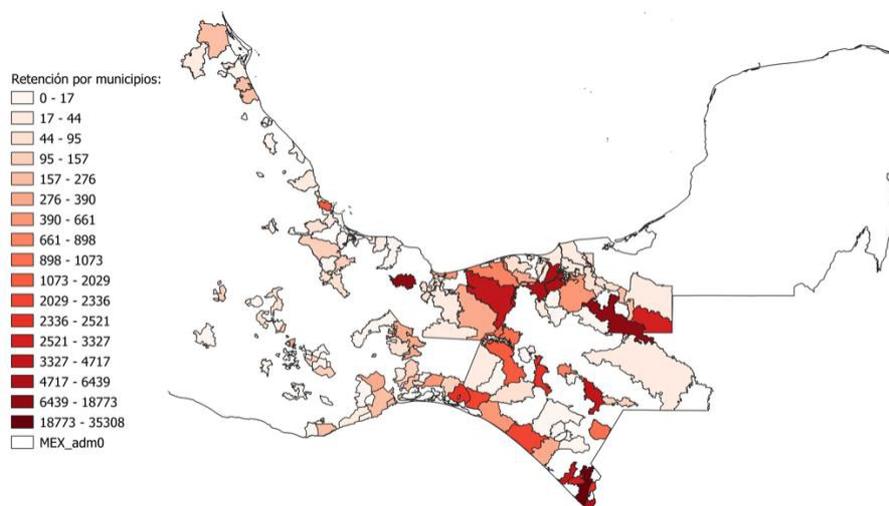
Año	Chiapas	Oaxaca	Tabasco	Veracruz	Total nacional	Porcentaje del total nacional	Total nacional	Centroamericanos retenidos
2019	79 838 (1)	8 426 (5)	16 817 (3)	22 630 (2)	182 940	69.81%	182 940	155 302
2018	58 860 (1)	7 448 (5)	13 287 (2)	13 111 (3)	131 445	70.52%	131 445	117 141
2017	37 649 (1)	5 627 (4)	12 628 (2)	11 127 (3)	93 846	71.42%	93 846	80 599
2016	81 515 (1)	9 653 (5)	19 433 (3)	21 100 (2)	186 216	70.72%	186 216	151 429
2015	90 223 (1)	9 242 (4)	20 864 (3)	31 238 (2)	198 141	76.28%	198 141	179 618
2014	50 881 (1)	9 124 (4)	13 961 (3)	22 082 (2)	127 149	75.53%	127 149	119 714
2013	34 767 (1)	7 332 (3)	6 923 (4)	15 738 (2)	86 298	75.04%	86 298	80 757

*El número entre paréntesis significa el lugar que el estado ocupó a nivel nacional en la retención de migrantes en el año señalado.

Fuente: Elaborado con datos de la Unidad de Política Migratoria.

Como podemos observar en las siguientes tablas, la contención migratoria en México se ha concentrado en gran medida en los estados del sur del país, estados que de forma directa (Oaxaca y Veracruz) o de forma indirecta (Chiapas y Tabasco) forman parte del proyecto actual del corredor Interoceánico. De la misma manera podemos notar el componente mayoritario de población centroamericana respecto a las deportaciones totales.

Mapa 4. Principales municipios de retención de migrantes en 2019



Fuente: Elaborado con datos del Boletín mensual de Estadísticas Migratorias, INEGI

Tabla 8. Migrantes deportados (devueltos) por los Estados que forman parte del proyecto del Corredor Interoceánico

Año	Chiapas	Oaxaca	Tabasco	Veracruz	Total nacional	Porcentaje del total nacional	Centroamericanos devueltos
2019	58 179 (1)	5 846 (5)	14 318 (3)	31 526 (2)	149 812	73.33	145 508
2018	49 582 (1)	5 859 (5)	12 027 (3)	16 163 (2)	115 686	72.29	112 720
2017	29 888 (1)	4 586 (4)	11 957 (2)	11 939 (3)	82 237	70.97	78 309
2016	58 920 (1)	8 250 (4)	18 410 (3)	27 278 (2)	159 872	70.59	150 919
2015	80 295 (1)	7 128 (4)	19 969 (3)	36 053(2)	181 163	79.18	176 726
2014	45 639 (1)	6 818 (4)	12 219 (3)	17 760 (2)	107 814	76.46	105 303
2013	34 252 (1)	6 264 (3)	6 494 (4)	15 504 (2)	80 902	77.27	78 733

*El número entre paréntesis significa el lugar que el Estado ocupó a nivel nacional en la deportación (devolución) de migrantes en el año señalado.

Fuente: Elaborado con datos de la Unidad de Política Migratoria

La actual administración mexicana del presidente López Obrador comenzó su gestión en cuestión

migratoria con dos pilares centrales:

Promover la migración ordenada, segura y legal, señalando la importancia de priorizar los derechos humanos y la creación de ‘camino’ legales para migrantes, complementándolo con inversiones económicas dirigidas a contener las causas de la migración irregular en el sur de México y Centroamérica” (Soto, 2020)

Asimismo, se promulgó el Plan de Desarrollo Integral para Centroamérica firmado con *El Salvador*, Guatemala y Honduras con financiamiento mexicano y estadounidense de carácter público y privado. Este programa ha sido avalado por la CEPAL con el objetivo de “construir una Centroamérica más próspera y segura y así, abordar las causas subyacentes de la migración” (Secretaría de Relaciones Exteriores, 2018), teniendo ciertas derivaciones como la aplicación (poco clara)¹⁴ de los programas “Sembrando vida” y “Jóvenes construyendo el futuro” en Honduras y El Salvador. Cabe recalcar que la firma de dicho acuerdo, potencia el interés en Centroamérica pero con gran énfasis en “ampliar la infraestructura y generar oportunidades de empleo en el sur de México” (Secretaría de Relaciones Exteriores, 2018), con el fin de “abordar las causas fundamentales de la migración”.

En dicho acuerdo México se compromete a inversiones por \$ 25 mil millones de dólares por los siguientes cinco años, mientras que Estados Unidos, a través de la Corporación de Inversión Privada en el Exterior (OPIC), con “4.8 mil millones de dólares, incluyendo \$ 2 mil millones para proyectos

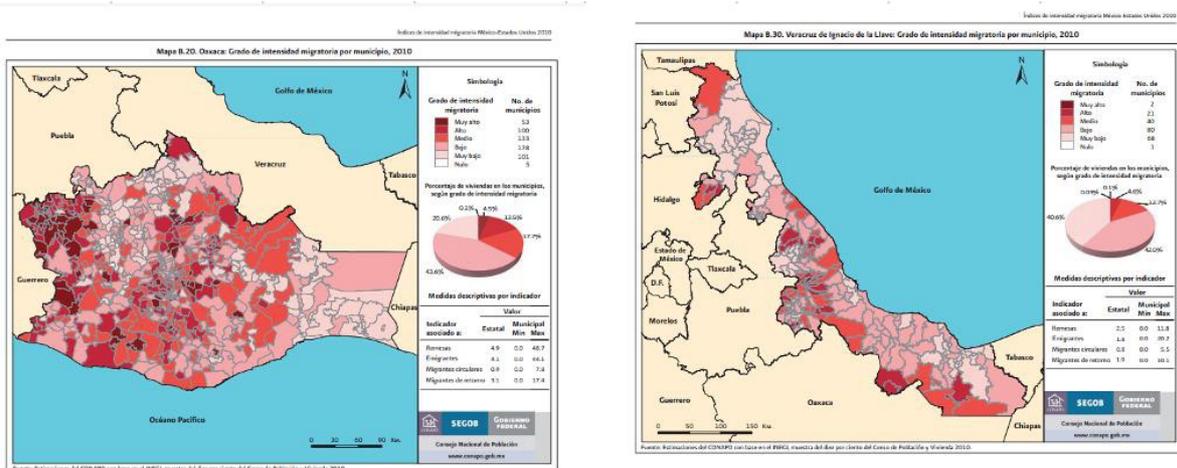
¹⁴ En investigación de Alberto Pradilla (julio de 2020) para Animal Político se menciona la falta de informes sobre el avance de operaciones de los prometidos 100 millones de dólares destinados a los programas Sembrando Vida y Jóvenes Construyendo el Futuro que proyectaban ser reportados por primera vez en marzo del 2020 y cita al Canciller Marcelo Ebrard declarando que se “suspendieron temporalmente las actividades para operar los dos programas sociales. Sin embargo, hasta que se cerraron las fronteras y se decretaron cuarentenas debido a la pandemia provocada por el SARS-COV-2, las labores para poner en marcha Sembrando Vida y Jóvenes Construyendo el Futuro tampoco cumplían con el calendario anunciado por el canciller, Marcelo Ebrard, en la conferencia matutina del 14 de agosto”. Diversos medios de El Salvador, así como la investigación de Pradilla son críticos ante la falta de claridad en la ejecución del programa. Por su cuenta en comunicados de octubre de 2020, en los que únicamente es mencionada la participación del Banco del Fomento Agropecuario en El Salvador y Banco Azteca en Honduras (SRE, 2020), la Secretaría del Bienestar reporta la reanudación del programa, sin precisar datos abiertos de las sumas, los municipios y la cantidad de población, más allá de nombrar que “las y los inscritos en Sembrando Vida son originarios de veinte municipios, los cuales registran los mayores índices de migración, violencia y pobreza”. (SRE, 2020b).

apropiados en el sur de México” (Secretaría de Relaciones Exteriores, 2018), como los megaproyectos planteados en la región del Istmo de Tehuantepec, el Tren Maya y la refinería Dos Bocas, ubicada en Tabasco.

Como se cita en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), los megaproyectos tendrán un significativo papel en la detención migratoria en su flujo al norte, ya que se busca “que los proyectos regionales actúen como ‘cortinas’ para captar el flujo migratorio en su tránsito hacia el norte: el Tren Maya, el Corredor Transístmico y la Zona de la Frontera Norte generarán empleos y condiciones de vida digna para atraer y anclar a quienes huyen de la pobreza” (Plan Nacional de Desarrollo, 2019). De tal suerte, los compromisos con Estados Unidos implican tanto la extrapolación de la política migratoria al sureste mexicano como la posibilidad del establecimiento de nodos estadounidenses para la extracción de las riquezas de la región. En carta del presidente López Obrador al mandatario estadounidense Donald Trump el 12 de julio de 2018, se menciona que “La construcción de estas obras y las fábricas que se instalen, generarán un importante número de empleos y se evitará, con ello, que los jóvenes de la región sigan emigrando hacia el norte en busca de trabajo” (López Obrador, 2018). Se plantea la construcción de “10 parques industriales que operarán con facilidades fiscales en la región del Istmo –similares a los de la frontera norte- que conformarán una cortina de empleos para reducir la migración en la región” (La Jornada, 2020). Cinco de ellos se encontrarán en Veracruz, dos en el municipio de Coatzacoalcos, uno en Oluta, uno en Cosoleacaque y otro en Sayula de Alemán, mientras que en el Estado de Oaxaca se encontrarán en Ciudad Ixtepec, Santa María Mixtequilla, Asunción Ixaltepec y Salina Cruz (Carvajal, 2020). Resaltan Coatzacoalcos (por su cercanía con Acayucan, Ver.) y Ciudad Ixtepec por ser ciudades de gran flujo migratorio en su rumbo al norte.

Cabe cuestionar a qué población y qué región se refiere en el caso de los proyectos del Istmo de Tehuantepec cuando se habla de reducir la migración en la región, ya que, según datos del Consejo Nacional de Población (2010), pese a que Oaxaca y Veracruz son Estados de alta densidad migratoria, los municipios del estrecho de Tehuantepec se encuentran en su gran mayoría en índices de bajo o muy bajo grado de intensidad migratoria, como podemos ver en los siguientes mapas de la institución federal.

Mapa 5. Intensidad migratoria



Fuente: Estimaciones de CONAPO con base en INEGI, *Censo de población y vivienda 2010*.

La política migratoria de la actual administración federal de México ha cambiado con el paso del tiempo. En enero de 2019, los “más de 13 mil hondureños, guatemaltecos y salvadoreños llegaron a Chiapas en diversas caravanas de acompañamiento y fueron regularizados con tarjetas de residente por motivos humanitarios en el puente Rodolfo Robles, que separa México de Guatemala” (Pradilla, 2020).

Sin embargo, con el peso de la política internacional, la administración ha continuado el reforzamiento de la contención migratoria de las caravanas en su destino a Estados Unidos. En especial, esto ocurre en la frontera sur de México, lo que si bien reitera lo acaecido en gobiernos anteriores, se ve potenciado por las labores de detención migratoria del INAMI, así como por el papel protagónico de la Guardia Nacional.¹⁵ Fuerza que en cuestión migratoria tiene a su cargo “revisar documentos migratorios, apoyar en aseguramiento y resguardo de personas, vigilar instalaciones migratorias, así como apoyar y participar en prevención de delitos en los puntos fronterizos” (López Portillo y Storr, 2020).

El 30 de mayo de 2019 la administración estadounidense del presidente Trump urgió al gobierno mexicano a reforzar su papel para frenar la migración, amenazando de forma directa con la imposición inmediata de aranceles sobre los productos mexicanos que cruzan al país del norte. La

¹⁵ Tal institución puede considerarse de contención y represión migratoria, pues han cometido diversos abusos contra la población migrante como se desprende de las recomendaciones de la Comisión Nacional de Derechos Humanos (Expansión Política, 2020).

medida iniciaría con un incremento del 5 % y aumentarían progresivamente conforme el análisis de la gestión de contención migratoria en México, amagando con elevarlos hasta 10 % en una revisión programada para el 1º de julio, y hasta 25 % de no observar mejoría para octubre (Karni, 2019).

El 7 de junio de 2019, los gobiernos llegaron a un acuerdo migratorio para evitar los aranceles. Según la declaración conjunta se acordaron los siguientes 5 puntos:

- 1) Por parte de México, fortalecer los controles migratorios en la frontera México-Guatemala y en el interior mediante el despliegue de la Guardia Nacional.
- 2) Aceptar más solicitantes de asilo no mexicanos devueltos por Estados Unidos como parte de la expansión de los Protocolos de Protección al Migrante (MPP, también conocido como Permanecer en México) comprometiéndose a brindarles acceso a empleo, atención médica y oportunidades educativas mientras esperan su resolución de asilo.
- 3) Estados Unidos se comprometió a acelerar el procesamiento de casos de asilo y otros procedimientos de deportación bajo el MPP.
- 4) México y Estados Unidos reiteraron su compromiso de cooperar para dismantelar las redes de tráfico de personas y sus mecanismos de financiamiento.
- 5) Ambos gobiernos se comprometieron a abordar las causas fundamentales de la migración a través de inversiones para el desarrollo en el sur de México y Centroamérica mediante la coordinación de esfuerzos con socios regionales e internacionales, como a través del Plan de Desarrollo Integral (Soto, 2020).

Para finales de septiembre de 2019, el gobierno mexicano había desplegado 25 mil efectivos para asistir en cuestión migratoria, olvidando los motivos humanitarios por los que previamente se había regularizado el tránsito de la población transeúnte. México niega cualquier visa de tránsito o salvoconducto (Ramos, 2020). Los ofrecimientos se redujeron a la participación en los programas Sembrando Vida y Jóvenes Construyendo el Futuro, cuyos beneficiarios han sufrido extorsiones, secuestros y reclutamiento por parte de organizaciones criminales en la frontera sur (Bellinghausen, 2019).¹⁶ En su gran mayoría, los migrantes que aceptan estos *beneficios* son haitianos, africanos y

¹⁶ En Comitán, Chiapas, se trata de organización que secuestra a los beneficiarios del programa federal Jóvenes Construyendo el Futuro quienes son despojados de la mitad de los 3 mil pesos mensuales que reciben. El procedimiento consiste en la retención de las tarjetas en las que reciben los depósitos, con lo cual los jóvenes tienen que acudir cada mes para recuperar mil quinientos pesos. Ese contacto constante ha llevado a que se den procesos de reclutamiento entre las personas favorecidas por el programa (Bellinhausen, 2019). Respecto a Sembrando vida al menos en Campeche y Tabasco, existen denuncias de que los extorsionadores son operadores y técnicos del programa, quienes quitan una parte del apoyo a los beneficiarios, so pena de ser sacados del mismo (Infobae, 2020).

los garífunas de Honduras (NVInoticias, 2019).

Con los acuerdos de julio de 2019 se expande el denominado Protocolo de Protección al Migrante con Estados Unidos y se entra a una lógica de Tercer País Seguro. Tal acuerdo permite que el Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos (DHS) envíe a México a migrantes no mexicanos que lleguen a su frontera sur en espera de que sus tribunales de inmigración procesen sus casos. “Para enero del 2020 se calcula que 59 mil migrantes han sido enviados a México bajo el actual programa” (Seelke, 2020). Ante las modificaciones de la política estadounidense y con implicaciones en la política mexicana como consecuencia de las medidas de contención, la población migrante recurre más al refugio como estrategia, como demuestran los números de solicitantes de asilo que se han disparado exponencialmente en la actual administración:

Tabla 9. Número de solicitantes de asilo a la República mexicana

Año	Solicitantes de asilo
2013	1296
2014	2137
2015	3424
2016	8796
2017	14619
2018	29647
2019	70302

Fuente: Datos de COMAR (2020)

Cabe recalcar que pese al gran interés estadounidense por frenar la migración antes de llegar a sus fronteras, para junio de 2020 (Muñoz, 2020) el presidente de México anunciaba la falta de cumplimiento de la promesa de inversión del país del norte en las cortinas de “desarrollo” proyectadas para reducir la migración.

MILITARIZACIÓN, NARCOTRÁFICO E INGENIERÍA DEL CONFLICTO

El decreto para la realización del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) fue establecido en 2019 y aunque se trata de una iniciativa con diversos antecedentes, ahora ocurre en condiciones que es oportuno traer a cuenta. Se trata del año con más asesinatos en México desde que se llevan a cabo este tipo de registros, con más de 36,476 óbitos (INEGI, 2020) sin considerar la “cifra negra” relacionada con la generalización de técnicas para hacer desaparecer cuerpos, lo que incluye, para el caso de México, la proliferación de fosas clandestinas. Aunque esto forma parte de

una tendencia inscrita en el recorrido del país desde hace al menos tres lustros, algunas expresiones de violencia podrían verse potenciadas en la región del Istmo con la implementación del programa referido.

Incluso antes de que se desarrolle el proyecto, en lo que corresponde a Veracruz, tres de los municipios afectados por la iniciativa: Coatzacoalcos, Minatitlán y Acayucan, aparecen entre los primeros lugares de violencia letal del estado (Toriz, 2020). Respecto al feminicidio, el estado de Veracruz tuvo el primer lugar en la comisión en este tipo de crímenes para 2019, por volumen total de incidencia en el país con 163 casos, siendo Coatzacoalcos uno de los municipios más afectados (Kánter, 2020).¹⁷ Además de ello, durante el periodo de diciembre 2018 a octubre de 2020, Veracruz es el estado donde se contabilizan más fosas clandestinas, 190, en todo México (Infobae, 2020).

En Oaxaca los asesinatos se han duplicado en un periodo de 10 años (INEGI, 2020) y la zona que hace parte del Istmo cuenta con tres de los municipios con más asesinatos del estado (Juchitán de Zaragoza, Matías Romero y Salina Cruz), esto sin considerar San Juan Bautista Tuxtepec en la Cuenca del Papaloapan, que siendo limítrofe con Veracruz es el municipio con mayores índices de violencia letal (NSS-Oaxaca, 2020). Respecto a feminicidios, con la excepción de Chahuite, los otros seis municipios con mayores índices en este tipo de crímenes dentro del estado hacen parte de la región del Istmo (en la que también destaca la desaparición de mujeres) y de las áreas de implementación del CIIT, a saber: Juchitán de Zaragoza, Salina Cruz, Asunción Ixtaltepec, Unión Hidalgo, Santo Domingo Tehuantepec y San Juan Guichicovi (Consortio Oaxaca, 2020). En 2020 y en estrecha relación con la resistencia a la implantación de megaproyectos (eólicos o el propio corredor interoceánico) y fenómenos como trata de personas (Rea, 2020; Manzo y Pérez, 2020), el municipio de San Mateo del Mar fue escenario de una masacre en la que asesinaron a 17 indígenas Ikoots, lo que constituyó uno de los episodios de mayor impacto durante el año (Integralia, 2020).

Finalmente, en los puertos del Pacífico se ha incrementado la violencia letal durante 2020 con un promedio de 45 % más asesinatos respecto al año previo y, en específico, Salina Cruz reporta un alza del 21 % en este tipo de delitos (López, 2020). Esto podría estar relacionado con la importancia que

¹⁷ Estimaciones que varían de acuerdo a la definición empleada respecto a la violencia letal contra las mujeres, por lo que si se habla en términos generales de homicidios de mujeres y niñas, más la definición jurídica de feminicidio, Guanajuato y Estado de México superan a la entidad ubicada en el Golfo de México (Kánter, 2020, p.8). La problemática en torno a la definición del feminicidio, que en buena medida está relacionado con maquillar las cifras, conduce a que sea considerado uno de los delitos con subregistro más pronunciado (Causa en común, 2020).

tienen los puertos ubicados en el Occidente de México que, de acuerdo con informaciones disponibles, centralizan en 5 de sus instalaciones (Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Mazatlán, Ensenada y La Paz) buena parte de la actividad de los tráficos de estupefacientes superando a los del Golfo (Ciudad del Carmen) (Espino, 2020). De las grandes organizaciones dedicadas a los tráficos ilícitos que despuntaron en México en las últimas décadas del siglo pasado y el comienzo del actual, sólo perviven las que surgieron en el Pacífico mexicano: El Cartel de Sinaloa y el Cartel Jalisco Nueva Generación.

Tabla 10. Indicadores de violencia letal en México para 2019 (primeros 12 estados)

Entidad	Asesinatos	Tasa de homicidio por cada 100 mil habitantes	Feminicidios
Guanajuato	3 974	64	18
Estado de México	3 237	19	125
Chihuahua	2 935	70	31
Baja California	2 811	79	24
Jalisco	2 495	30	41
Michoacán	2 448	51	13
Guerrero	1 919	53	16
Veracruz	1 497	18	163
Sonora	1 372	45	56
Ciudad de México	1 300	14	68
Puebla	1 274	19	60
Oaxaca	1 163	28	28

Fuente: INEGI, 2020 y Kanter, 2020.

La consultora *Stratfor* ha producido información sobre la evolución de los cárteles mexicanos desde 2006 y han identificado que desde 2013 la fragmentación de las grandes organizaciones preexistentes hace infructuoso dar cuenta de sus fluctuaciones puntuales, ya que se verifican modificaciones de manera constante. De acuerdo con distintos balances, de 4 grandes organizaciones identificables en 2006 al inicio de la “Guerra contra el narco”, ahora se cuentan más de 200 facciones (Ellis, 2018), aunque hay análisis que hablan incluso de 463 grupos de diverso tamaño (Esberg, 2020). Es por ello que *Stratfor* propone considerar 3 núcleos geográficos principales, desde los que provienen las organizaciones de menor tamaño, que en la actualidad existen en distintas partes del país.¹⁸ Desde esa perspectiva, en la región donde se proyecta la

¹⁸ La DEA identifica en 2020 a nueve cárteles de gran tamaño, a saber: Sinaloa, Los Zetas, Tijuana/AFO,

implantación del CIIT prevalecen dinámicas que apuntan hacia un escenario de profundización de las disputas entre las estructuras de la economía criminal:

1. En la porción que corresponde al estado de Oaxaca tienen presencia el CJNG, células del Cártel del Pacífico (Sinaloa), así como grupos remanentes de La Familia Michoacana, Los Caballeros Templarios y el Cártel de los Beltrán Leyva.
2. En lo que respecta a Veracruz están presentes tanto las organizaciones antes mencionadas como remanentes del Cartel del Golfo y de Los Zetas.

En relación con la militarización del país, destacan las reformas emitidas en el primer año de gobierno de Andrés Manuel López Obrador, que autorizaron la participación de las Fuerzas Armadas en tareas de seguridad pública (hasta 2024) (DOF, 2019), a pesar de que la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) había determinado el carácter inconstitucional de estas atribuciones a través del análisis y ulterior invalidación de la Ley de Seguridad Interior (Gil, 2019).

La medida, que contradice la postura previa del actual presidente, está relacionada con el objetivo declarado de preparar y sanear a las policías municipales y estatales, sobre las cuales pesa la desconfianza en un porcentaje muy elevado de la población (Moreno, 2020; Varela, 2020), incluso en 2020 y a dos años de gobierno de la llamada 4T.

Además de su habilitación formal para tareas de seguridad pública, destaca el uso de las Fuerzas Armadas para implementar distintos proyectos del gobierno federal. Por un lado el aeropuerto de Santa Lucía, bajo la supervisión de la SEDENA. A ello se agrega la construcción de 2,700 sucursales del Banco del Bienestar, también encomendadas al Ejército, al igual que la edificación de cuarteles para la Guardia Nacional. Respecto al llamado “Tren Maya”, se le asignó la construcción de los dos últimos tramos, el 6 (Tulum con Bacalar y Chetumal) y el 7 (Bacalar a Escárcega) (Medellín, 2020). En fechas recientes también se asignó al Ejército la construcción del aeropuerto de Tulum (Sin Embargo, 2020).

Esto se refleja también en un incremento de recursos a la SEDENA, que pasó de 81 mil millones de pesos en 2018 a 94 mil millones de pesos de acuerdo al presupuesto de egresos de la federación en 2020 (Ortiz y Espino, 2020). No está de más señalar que en el pasado reciente el Ejército Mexicano ha desviado fondos dedicados a diversas actividades hacia empresas fantasma por al menos 156

Juárez/CFO, Beltrán Leyva, Cártel del Golfo, La Familia Michoacana, Caballeros Templarios, y Cartel Jalisco Nueva Generación (CJNG). Sin embargo en el documento del Congressional Research Service consultado se recupera el mapa de Statfor (Beittel, 2020).

millones de dólares (Gallegos, 2020).

Pieza central de la estrategia y que refuerza el proceso de militarización, fue la creación de la Guardia Nacional, que no es sino la versión actualizada de los modelos de policía militarizada que se han implementado desde el sexenio de Ernesto Zedillo (Policía Federal Preventiva, Policía Federal y Gendarmería Nacional) y que han resultado en todos los casos un rotundo fracaso.¹⁹ A esto hay que agregar que el grueso del componente de la Guardia Nacional proviene de la SEMAR, del Ejército y la ex Policía Federal, con alrededor del 80 por ciento para mayo de 2020, a lo que se agrega que los nuevos efectivos están siendo capacitados en bases militares (López-Portillo y Storr, 2020), o sea que tienen una formación anclada en preceptos castrenses y no civiles. Esto quiere decir que la mayor parte de quienes integran la Guardia Nacional ya tuvo algún tipo de participación en la “guerra contra el narcotráfico”, estando las tres instituciones (Ejército, SEMAR y la extinta PF) relacionadas con la comisión de distintas violaciones a los derechos humanos, entre ellas asesinatos, desaparición forzada y tortura. Un balance del periodo 2007 - 2017 contabiliza a 1,069 víctimas, la mayor parte de ellas a manos de la Marina y el Ejército (CMDPDH, 2018). De acuerdo con la información presentada en mayo de 2019, de manera específica en el estado de Veracruz han sido desplegados 13,702 efectivos federales (SEMAR, SEDENA, GN), mientras que en Oaxaca fueron asignados 10,445 (Guardia Nacional, 2019).

Sobre la conflictividad social, es necesario recordar que la región del Istmo, en especial en la porción que corresponde al estado de Oaxaca, se caracteriza por tener importante tradición de lucha, lo que contribuye a explicar por qué ha resultado tan difícil realizar proyectos en la región y en especial la negativa respecto a los intentos previos de trazar el corredor.

Un elemento adicional que puede ser incorporado a la dinámica de violencia asociada con los tráfico ilícitos es la convergencia entre flujos migratorios, trata de personas con objetivos de explotación laboral y sexual, así como la disputa que suele darse por el control de infraestructura (puertos y vías de comunicación). Estos fenómenos se relacionan con lógicas reticulares que exceden el ámbito jurídico estatal, pero que podrían presentar mayor densidad con la instauración del corredor en el Istmo.

¹⁹ Lo que hace parte de una tendencia regional en lo que toca a los países que no contaban con modelos de policía ya militarizados como ocurre en Colombia, Chile o Brasil. A partir de la década de los años noventa, lo cual coincide con el tránsito a gobiernos civiles y la instauración de formas de democracia procedimental, ha sido común en países como Argentina, México, o el Triángulo Norte de Centroamérica la militarización de las policías o la policialización de las Fuerzas Armadas (Kaminsky, 2005).

Lo económico en el Istmo de Tehuantepec

Para continuar con el análisis, es necesario detallar algunas de las características económicas más importantes de la región del Istmo. Las cuatro entidades de la región del Istmo aportaron entre 11.5 y 9.9 % al PIB nacional de 2003 a 2019. La entidad con mayor participación fue Veracruz, en gran medida por las actividades relacionadas con los hidrocarburos, que entre esos años contribuyó en promedio con 4.8 %, seguida de Tabasco (3.2 %), Chiapas (1.8 %) y Oaxaca (1.6 %).²⁰

PRODUCCIÓN BRUTA TOTAL.²¹

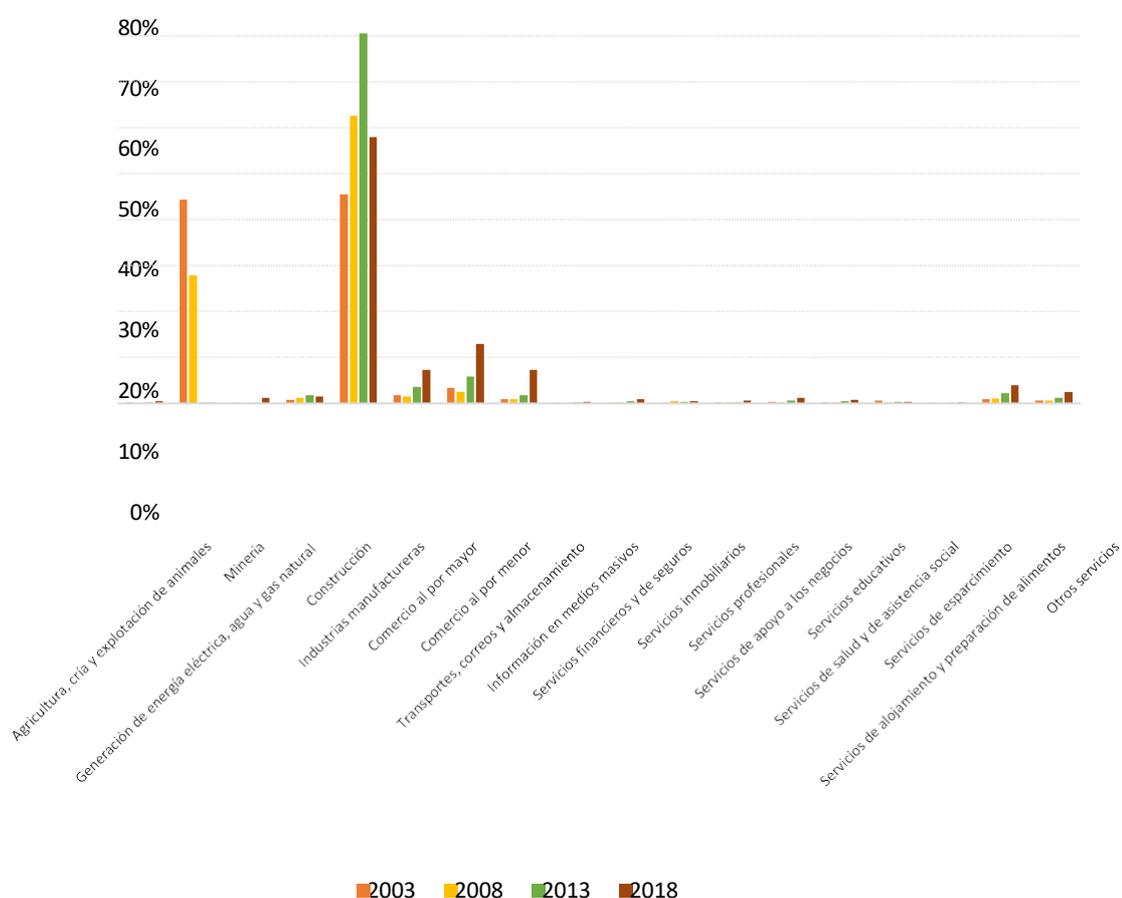
Como región económica, el Istmo tiene una marcada vocación manufacturera. De acuerdo con datos de los Censos Económicos, entre 2003 y 2018, la producción bruta total se concentró en ese sector aportando en 2003 el 45.5 %, en 2008 62.6 %, en 2013 80.5 % y con una caída en 2018 hasta el 57.9 %. El segundo sector en importancia económica es la minería, que también presenta una baja relativa. Los datos disponibles indican que el peso de este sector pasó de 44.3 a 27.9 % de 2003 a 2008. El tercer y cuarto lugar lo ocupan los sectores de comercio minorista y al por mayor.

La información que ofrece INEGI dificulta detallar la proporción de la extracción petrolera en minería y la de procesamiento de petróleo y producción de derivados en manufactura. En 2003 no aparece desglosada aunque para 2013 ya se especifica. Las siguientes tablas nos indican la vocación productiva de la región.

²⁰ En todos los casos, el aporte al PIB nacional ha caído marcadamente desde 2012.

²¹ La producción bruta es "...el valor de todos los bienes y servicios producidos o comercializados por los establecimientos en un periodo determinado. Se integra por la suma de la producción de todas las actividades económicas" (INEGI, 2014). Los municipios que conforman la región del Istmo son: 33 de Veracruz, 46 de Oaxaca, 14 de Chiapas y 5 de Tabasco (CESOP, 2019).

Gráfico 1. Producción bruta total de municipios del Istmo por sectores
Participación porcentual



Fuente: INEGI, 2019. Censos Económicos.

Oaxaca

En Oaxaca, más de 80 % de la producción bruta está concentrada en 10 subsectores, aunque la dinámica económica está dominada sólo por uno. Los datos de los Censos económicos de 2003, 2008 y 2018 indican que la Fabricación de productos derivados del petróleo y carbón representó entre 55 y 72% de la producción bruta en la entidad.²² El resto de los subsectores no representan ni 5% de la

²² En 2003 los Censos Económicos no reportan información para el subsector 324 Fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón. Sin embargo, se identificó que, a un mayor nivel de desagregación, la rama 3241 Fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón generó 51 843.8 millones de pesos, cifra que representa 55.1% de la producción bruta total de Oaxaca en 2003. Este ejercicio no pudo ser replicado

producción bruta estatal.

Tabla 12. Producción bruta total de Oaxaca

Oaxaca					
Millones de pesos					
	2003		2008		
	Valor	%	Valor	%	
Total Oaxaca	94.006	100%	186.271	100%	
312 Industria de las bebidas y del tabaco	6.578	7%	312 Industria de las bebidas y del tabaco	11.094	6%
431 Comercio al por mayor de abarrotes, alimentos, bebidas	3.005	3%	221 Generación y comercialización de energía eléctrica, agua y gas natural	7.495	4%
311 Industria alimentaria	2.951	3%	311 Industria alimentaria	4.692	3%
221 Generación y comercialización de energía eléctrica, agua y gas natural	2.805	3%	722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas	3.473	2%
327 Fabricación de productos a base de minerales no metálicos	2.463	3%	431 Comercio al por mayor de abarrotes, alimentos, bebidas	3.450	2%
461 Comercio al por menor de abarrotes, alimentos, bebidas	2.247	2%	327 Fabricación de productos a base de minerales no metálicos	3.360	2%
722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas	1.936	2%	517 Telecomunicaciones	3.271	2%
468 Comercio al por menor de vehículos de motor	1.506	2%	461 Comercio al por menor de abarrotes, alimentos, bebidas	2.624	1%
434 Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias	1.478	2%	434 Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias	2.441	1%
561 Servicios de apoyo a los negocios	1.275	1%	468 Comercio al por menor de vehículos de motor	1.732	1%
<i>Subtotal 10 primeros</i>	<i>26.243</i>	<i>28%</i>	<i>43.631</i>	<i>23%</i>	
<i>Subtotal Resto</i>	<i>67.763</i>	<i>72%</i>	<i>142.640</i>	<i>77%</i>	

	2013		2018		
	Valor	%	Valor	%	
Total Oaxaca	295.524	100%	334.616	100%	
324 Fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón	213.329	72%	324 Fabricación de productos derivados del petróleo	198.534	59%
312 Industria de las bebidas y del tabaco	10.539	4%	722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas	10.609	3%
311 Industria alimentaria	6.667	2%	462 Comercio al por menor en tiendas de autoservicio	10.453	3%
722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas	5.577	2%	312 Industria de las bebidas y del tabaco	10.252	3%
431 Comercio al por mayor de abarrotes, alimentos, bebidas	5.491	2%	311 Industria alimentaria	9.706	3%
327 Fabricación de productos a base de minerales no metálicos	4.987	2%	434 Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias	9.276	3%
522 Instituciones de intermediación crediticia y financiera no bursátil	4.786	2%	468 Comercio al por menor de vehículos de motor	7.442	2%
461 Comercio al por menor de abarrotes, alimentos, bebidas	3.684	1%	431 Comercio al por mayor de abarrotes, alimentos, bebidas	7.363	2%
462 Comercio al por menor en tiendas de autoservicio	3.388	1%	461 Comercio al por menor de abarrotes, alimentos, bebidas	6.471	2%
434 Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias	3.175	1%	327 Fabricación de productos a base de minerales no metálicos	4.272	1%
<i>Subtotal 10 primeros</i>	<i>261.622</i>	<i>89%</i>	<i>274.377</i>	<i>82%</i>	
<i>Subtotal Resto</i>	<i>82.195</i>	<i>28%</i>	<i>60.238</i>	<i>18%</i>	

Fuente: INEGI (2019), Censos Económicos.

A pesar de la importancia de la refinación de crudo en términos absolutos, es una de las actividades que ha registrado mayores retrocesos en los últimos cinco años en la entidad. Efectivamente, entre 2013 y 2018, el subsector menos dinámico fue el de Fabricación de productos a base de minerales no metálicos (-14.3 %), seguido de la Fabricación de derivados del petróleo (-6.9 %) e Industrias de las bebidas y el tabaco (-2.7 %). En contraste, los subsectores con mayor crecimiento fueron el comercio al por menor en tiendas de autoservicio (208.5 %), comercio al por mayor de productos agropecuarios y forestales (192.1 %), preparación de alimentos y bebidas (90.2 %) y comercio al por menor de abarrotes (75.7 %).

Los 44 municipios incluidos en el proyecto representaron entre 64 y 68.2 % del valor de la producción bruta total estatal en 2003 y 2018, respectivamente, aunque alcanzaron 77.8 % en 2013.²³ Salina Cruz es el municipio con mayor aportación a este indicador: en 2003 contribuyó con 56.6 % y en

para el año 2008.

²³ Aunque los documentos oficiales reportan 46 municipios oaxaqueños, sólo se consideraron 44 debido a que 2 aparecen repetidos (Santa María Petapa y San Pedro Comitancillo). Véase CESOP (2019), *El proyecto del tren transístmico*, Carpeta informativa núm. 119.

2018 con 62.3 %. La principal actividad económica del municipio, y del estado, está relacionada con la refinación de petróleo. En efecto, la refinería de Pemex “Ing. Antonio Dovalí Jaime” es una de las dos instalaciones dedicadas a la refinación de crudo en Salina Cruz y cuenta con la mayor capacidad de procesamiento del país (hasta 330 mil barriles diarios) (Pemex, 2019).²⁴ Aunque actualmente opera sólo 39 % de la capacidad instalada, es una de las industrias más contaminantes de la entidad, del país y del mundo. Según un reporte de monitoreo de emisiones de dióxido de azufre de la NASA, la refinería Antonio Dovalí es la quinta instalación más contaminante del planeta (Lozano y Hernández, 2020).

Veracruz

La segunda entidad atravesada por el corredor interoceánico es Veracruz. Aunque el peso del sector manufacturero en la producción bruta total estatal es mayor a 50 % en los cuatro años, sólo destacan 4 subsectores. En promedio, de 2003 a 2018, la industria química representó 21 % de la producción bruta, la industria de alimentos 11.3 % y, muy atrás, las industrias metálicas básicas (5.5 %) y de bebidas y tabaco (2.2 %). Por su parte, la extracción de petróleo y gas se mantiene en niveles muy bajos: en 2003 aportó 5.2 % a la producción bruta total y hacia 2018, 6.5 %.

Los sectores de comercio y servicios, por otra parte, han tenido mayor dinamismo en los últimos 5 años. Las tasas de crecimiento de 2013 a 2018 indican que los subsectores con mejor desempeño son servicios de transporte (124.4 %), comercio minorista en tiendas de autoservicios (123.7 %), preparación de alimentos y bebidas (72.1 %). En el extremo opuesto se encuentran la industria química que decreció 21.6 %, así como la extracción de petróleo que registró una caída de 10 % entre los mismos años.

²⁴ Según el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), sólo existen dos establecimientos registrados en la rama 3241 Fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón en Salina Cruz: Ergon Asfalto México y la Refinería Antonio Dovalí Jaime. La información puede consultarse en: <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>.

Tabla 11. Producción bruta total de Veracruz

Veracruz					
Millones de dólares					
	2003		2008		
	Valor	%	Valor	%	
Total Veracruz	257.258	100,0%	577.374	100,0%	
325 Industria química	59.060	23,0%	157.055	27,2%	325 Industria química
311 Industria alimentaria	30.977	12,0%	68.736	11,9%	324 Fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón
221 Generación de energía eléctrica, agua y gas natural	20.399	7,9%	51.436	8,9%	311 Industria alimentaria
211 Extracción de petróleo y gas	13.494	5,2%	34.122	5,9%	331 Industrias metálicas básicas
331 Industrias metálicas básicas	11.724	4,6%	14.544	2,5%	221 Generación de energía eléctrica, agua y gas natural
312 Industria de las bebidas y del tabaco	7.243	2,8%	11.187	1,9%	517 Telecomunicaciones
488 Servicios relacionados con el transporte	6.290	2,4%	10.616	1,8%	431 Comercio al por mayor de abarrotes, alimentos, bebidas, hielo y tabaco
431 Comercio al por mayor de abarrotes, alimentos, bebidas, hielo y tabaco	6.249	2,4%	8.828	1,5%	462 Comercio al por menor en tiendas de autoservicio y departamentales
327 Fabricación de productos a base de minerales no metálicos	5.069	2,0%	8.576	1,5%	722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas
722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas	4.532	1,8%	7.683	1,3%	561 Servicios de apoyo a los negocios
<i>Subtotal 10 primeros</i>	165.037	64,2%	372.783	64,6%	
<i>Resto</i>	92.221	35,8%	204.592	35,4%	

	2013		2018		
	Valor	%	Valor	%	
Total Veracruz	674.359	100,0%	885.309	100,0%	
325 Industria química	142.503	21,1%	112.485	12,7%	311 Industria alimentaria
311 Industria alimentaria	77.612	11,5%	111.683	12,6%	325 Industria química
211 Extracción de petróleo y gas	63.004	9,3%	68.073	7,7%	221 Generación de energía eléctrica, agua y gas natural
331 Industrias metálicas básicas	40.010	5,9%	56.687	6,4%	211 Extracción de petróleo y gas
431 Comercio al por mayor de abarrotes, alimentos, bebidas, hielo y tabaco	16.934	2,5%	49.509	5,6%	331 Industrias metálicas básicas
462 Comercio al por menor en tiendas de autoservicio y departamentales	15.210	2,3%	34.030	3,8%	462 Comercio al por menor en tiendas de autoservicio y departamentales
722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas	10.982	1,6%	26.126	3,0%	434 Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias
327 Fabricación de productos a base de minerales no metálicos	10.117	1,5%	21.431	2,4%	312 Industria de las bebidas y del tabaco
312 Industria de las bebidas y del tabaco	9.362	1,4%	20.662	2,3%	488 Servicios relacionados con el transporte
488 Servicios relacionados con el transporte	9.206	1,4%	18.897	2,1%	722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas
<i>Subtotal 10 primeros</i>	394.942	58,6%	519.584	58,7%	
<i>Resto</i>	279.417	41,4%	365.725	41,3%	

Fuente: INEGI (2019), Censos Económicos.

Los 33 municipios veracruzanos contemplados en el corredor interoceánico aportaron menos de la mitad de la producción bruta total de la entidad en los 15 años considerados. En 2003, su contribución fue de 40.5 %, porcentaje que se redujo a 36.2 % en 2018. Los datos también indican una relativa concentración espacial, pues sólo dos municipios (Coatzacoalcos y Minatitlán) representaron entre 32.4 y 27.5 % de la producción bruta del estado en 2003 y 2018, respectivamente.

De acuerdo con la información de los Censos económicos, en Coatzacoalcos y Minatitlán la industria química es el subsector dominante, en especial en el primero de esos municipios. En 2018, la producción química de Coatzacoalcos representó 71 % del valor de la producción bruta del municipio y 8.1 % a nivel estatal. A nivel subsector, la industria química de este municipio representó 64 % de toda la industria química estatal. Aunque el subsector más importante en Minatitlán también es la industria química, esta no alcanza la dimensión de Coatzacoalcos. En Minatitlán, en 2018, este subsector representó 1.5 % de la producción bruta estatal, mismo porcentaje que aportó el Transporte por ductos, el segundo subsector más importante del municipio.

En ambos casos, la dinámica de la industria química está explicada principalmente por la elaboración de petroquímicos a partir de gas natural y petróleo refinado. En Coatzacoalcos se localizan tres complejos petroquímicos gestionados por Pemex: Pajaritos, Morelos y La Cangrejera, además del polémico Proyecto Etileno XXI (ahora, complejo Braskem Idesa).

En 2009, la asociación formada por la empresa brasileña Braskem (75% de participación) y la

mexicana Idesa (25% de la participación) se adjudicó un contrato con Pemex para la producción de polietileno. Este contrato aseguraba el abasto de gas etano por parte de Pemex a la planta Etileno XXI a precios por debajo de los del mercado y fijaba penalizaciones económicas en caso de que la paraestatal no cumpliera con las cuotas acordadas. A febrero de 2019, las pérdidas de Pemex por las ventas de la materia prima a Etileno XXI superaban los 3 mil 600 millones de pesos. Además del desfaldo económico que significaba este contrato para Pemex, el complejo Braskem Idesa ha sido señalado por su participación en el esquema de sobornos que utilizó Odebrecht para financiar la campaña de Enrique Peña Nieto, a través del ex director de Pemex, Emilio Lozoya Austin (Olmos, 2020).²⁵

Por su parte, en Minatitlán se ubica una refinería propiedad de Pemex (Gral. Lázaro Cárdenas), así como el complejo petroquímico Cosoleacaque. De manera similar a la refinería de Salina Cruz, las instalaciones de Pemex en Coatzacoalcos y Minatitlán han reducido su producción a lo largo del último decenio (Pemex, 2020, pp. 13-14).

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA

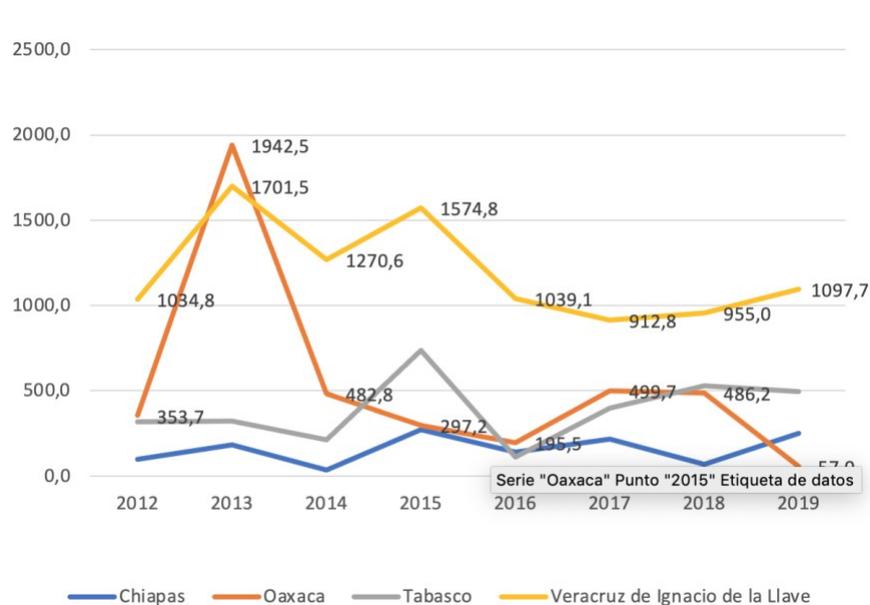
La gran mayoría del capital destinado para la construcción del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es de tipo nacional, ya sea público o privado. No obstante, cabe mencionar que la zona del país que abarca Veracruz, Oaxaca, Tabasco y Chiapas ha recibido una cantidad importante de Inversión Extranjera Directa (IED) en la última década.

Este tipo de inversión ha sido fuertemente focalizada a los sectores energético y manufacturero, los cuales podrían verse beneficiados de la construcción de infraestructura que les permitiera transportar parte de su producción en mayor cantidad y en menor tiempo. La IED podría tener un aumento significativo en los siguientes años, especialmente en los casos de Oaxaca y Veracruz.

En este sentido Carlos Beas, dirigente de la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (UCIZONI), señala que podrían ser las empresas transnacionales las que se benefician de las obras y del proyecto del Tren Interoceánico y no las comunidades y pueblos como indican las autoridades federales y locales. (Pie de Página, 2020).

²⁵ Más información sobre el proyecto puede encontrarse en: <https://www.braskem.com.br/Idesa/historia>

Gráfico 2. Flujos de IED por entidad (mdd)



Fuente: Secretaría de Economía

Composición de la IED en Veracruz

Veracruz es el estado de la zona que ha recibido una mayor cantidad de inversión extranjera directa. Del periodo comprendido entre 2010 y 2019 acogió cerca de 12,915 millones de dólares (mdd). Cerca de la mitad de esta inversión (6,944.8 mdd) se dirigió a las industrias manufactureras (en particular al subsector químico y de bebidas). La minería (1,022 mdd) y el comercio (1,353.6 mdd) fueron otras de las actividades a las que se destinó la inversión (Secretaría de Economía).²⁶

Tabla 13. Inversión extranjera en Veracruz. 2010-2020

País de origen	Millones de dólares
Estados Unidos de América	3,452.1
Brasil	2,883.6
España	1,476.8
Países Bajos	1,326.0
Argentina	568.0
Canadá	536.8
Otros países	2,671.7

Fuente: Secretaría de Economía

²⁶ Es importante mencionar que una cantidad significativa de la información relativa a cifras de inversión se encuentra como “clasificada” en los documentos de la Secretaría de Economía por lo que el monto total de inversión extranjera directa podría variar en mayor medida. A pesar de esta limitante se puede destacar la inversión por país de origen.

Composición de la IED en Oaxaca

En los últimos 10 años Oaxaca recibió cerca de 4,853.6 mdd que se concentraron en las industrias manufactureras (1,782.9 mdd) y en la generación, transmisión y distribución de energía eléctrica (1,887.6 mdd). No obstante, la tabla desagregada por subsector y rama no especifica si se trata de energía eólica o de otro tipo, aunque es presumible que se trata de la primera.²⁷

Tabla 14. Inversión extranjera en Oaxaca. 2010-2020

País de origen	Millones de dólares
España	1,661.8
Bélgica	1,126.2
Japón	423.7
Estados Unidos de América	351.8
Canadá	215.6
Otros países	1,074.5

Fuente: Secretaría de Economía

Composición de la IED en Tabasco

Tabasco es el tercer estado del grupo seleccionado en cuanto a destino de la inversión extranjera directa. Durante el periodo de 2010 a 2020 acumuló un total de 3,838.3 mdd y destaca que la inversión ha ido en constante aumento desde 2016. Se incluyó a dicho estado por tener cifras significativas en torno a las actividades mineras (1,456.8 mdd) y manufactureras (635.8 mdd), las cuales podrían dinamizarse en los próximos años debido a la influencia regional del proyecto del Corredor Interoceánico.

Cerca de la mitad del total se ha concentrado en minería, principalmente en extracción de petróleo y gas, y en servicios relacionados con la minería en general. Lo destinado a las industrias manufactureras se dirigió a bebidas y a fabricación de maquinaria y equipo agropecuario para la construcción y para la industria extractiva.

²⁷ Al igual que en el caso de los demás estados, gran parte de la información y de las cifras se encuentran como clasificadas debido a que el dato corresponde sólo a lo aportado por una o dos empresas. Se clasifica de esta manera debido a las disposiciones localizadas en el artículo 31° de la Ley de Inversión Extranjera.

Tabla 15. Inversión extranjera en Tabasco. 2010-2020

País de origen	Millones de dólares
Estados Unidos de América	1,685.8
España	640.6
Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte	266.3
Alemania	165.8
Francia	142.2
Otros países	937.6

Fuente: Secretaría de Economía

Composición de la IED en Chiapas

Por último, el estado de Chiapas es el que ha recibido menos inversión extranjera directa en la última década, en comparación con Veracruz, Oaxaca y Tabasco. Durante este periodo acogió 1,599.1 mdd que se concentraron en tres sectores: industrias manufactureras (500.9 mdd), minería (298.6 mdd) y comercio (299.6 mdd).

Tabla 16. Inversión extranjera en Chiapas. 2010-2020

País de origen	Millones de dólares
Estados Unidos de América	814.4
España	302.9
Suiza	119.0
Otros países	362.8

Fuente: Secretaría de Economía

POBLACIÓN OCUPADA Y DESEMPLEO

En el anuncio oficial de la construcción del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se hizo mención de que el proyecto traería la generación de empleos. No obstante, no se ha hecho pública la cantidad total aproximada de puestos de trabajo que podrían generarse con la construcción del total de la obra a pesar de haber sido señalado como uno de los supuestos beneficios para las comunidades locales. Tampoco ha sido difundida pública y abiertamente la información relativa a qué tipo de empleos son los que se ofrecerán y si es necesario algún tipo de experiencia o cualificación.

De acuerdo con información recabada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en Veracruz aumentó la población en situación de pobreza de 51.2 % a 61.8 % mientras que el porcentaje de pobreza extrema aumentó de 16.8 % a 17.7 % entre 2008 y 2018. (Artera, 2019) También resalta que Veracruz, a pesar de ser uno de los estados de la zona con mayor inversión nacional y extranjera directa en los últimos 5 años, ha visto crecer la cantidad de población que gana de 1 a 2 salarios mínimos a la par de un descenso en el número de personas que

perciben de 2 a 5 salarios mínimos. (INEGI, 2020). Cabe mencionar que ha aumentado la población que labora de manera informal, lo que nos permite cuestionar la relación entre generación de empleos dignificantes y la IED, la cual podría incrementarse con el CIIT

Desempleo estatal

Oaxaca y Veracruz han mostrado tasas de desempleo por debajo de los niveles nacionales, aunque con tendencias contrapuestas. Entre 2005 y 2019, Oaxaca tuvo una tasa de desocupación de 2.3 en promedio, Veracruz de 3.1 y la tasa nacional fue 4.2. Sin embargo, como se ve en la gráfica, Veracruz sobrepasó ligeramente la tasa nacional en 2017 y mantiene una tendencia creciente en contraste con el comportamiento a nivel nacional.

Remuneraciones a nivel estatal

Aunque la tasa de desocupación se mantiene en niveles relativamente bajos en ambos estados, los ingresos y la calidad de los puestos de trabajo de la población de las dos entidades muestran un mayor deterioro. Por ejemplo, en Oaxaca, el segmento de población trabajadora más abundante es la que gana hasta un salario mínimo (o menos), cuya proporción ha superado el 21 % desde 2005 y llegó a 34 % en 2019. Le sigue la población trabajadora que gana de 1 a 2 salarios mínimos, segmento que ha rondado el 20 % en los mismos años. En contraste, la población ocupada con mayores salarios (más de 5 salarios mínimos) ha caído de 5.2 % en 2005 a 1.3 % en 2019.

En Veracruz, la situación es menos dramática, aunque igualmente grave. La población trabajadora recibe en su mayoría remuneraciones de menos de 2 salarios mínimos, y muestra una tendencia ascendente, alcanzando casi 35 % de la población ocupada del estado en 2019. En segundo lugar, se ubican los trabajadores que ganan un salario mínimo, población que tuvo un descenso entre 2005 y 2008, año a partir del cual ha crecido más de diez puntos porcentuales. En el otro extremo, los trabajadores que perciben más de 5 salarios mínimos se han reducido significativamente: de 9.1 % de la población ocupada en 2008 a 1.8 % en el último año.

Población ocupada en la región del Istmo por sector económico

La información disponible muestra que la población trabajadora del Istmo está concentrada en actividades de bajo valor agregado y, por tanto, con bajas remuneraciones. De los tres primeros sectores que generan trabajo, dos pertenecen a las actividades terciarias: comercio al por menor (32.7 % en promedio) y servicios de alojamiento temporal (11.2 % en promedio), ocupando a 43.9 % de la población trabajadora de la región del Istmo. Las industrias manufactureras, por su parte, dieron empleo a alrededor de 16 % de los trabajadores, siendo la más importante la industria alimentaria.

Parte 2. El megaproyecto

En su afán de servir a los ciudadanos, la empresa se ve en el caso de tomar medidas desesperadas. Hace circular trenes por lugares intransitables. Esos convoyes expedicionarios emplean a veces varios años en su trayecto, y la vida de los viajeros sufre algunas transformaciones importantes. Los fallecimientos no son raros en tales casos, pero la empresa, que todo lo ha previsto, añade a esos trenes un vagón capilla ardiente Y un vagón cementerio.

Juan José Arreola, *El Guardagujas*

El proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

El Proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec,²⁸ largamente acariciado, se centra en el desarrollo del transporte multimodal con el objetivo de articular los diversos modos de transporte para que el traslado de materiales y mercancías sea más rápido y eficaz. Sin embargo, éste va más allá de un desarrollo logístico comercial, ya que implica la transformación de la territorialidad de la región del Istmo y sus alrededores.

El proyecto contempla la construcción de un corredor multimodal que atravesará las entidades de Oaxaca y Veracruz; la rehabilitación del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; la ampliación de los puertos de Coatzacoalcos (Veracruz) y Salina Cruz (Oaxaca); el mejoramiento y adecuación de la infraestructura carretera y de caminos rurales, de la red aeroportuaria y la construcción de un gasoducto. El proyecto también incluye la declaración de zonas libres (beneficios fiscales, facilitación aduanera y exención en impuestos al comercio exterior) para atraer inversiones del sector privado, así como el establecimiento de “polos de desarrollo” en 10 municipios.

De acuerdo con los documentos oficiales, el proyecto impactará directamente 79 municipios, 33 de Veracruz y 46 de Oaxaca, pero la región del Istmo se conforma, además, por 14 municipios de Chiapas y 5 de Tabasco.²⁹

²⁸ Aprobado mediante decreto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del 14 de junio de 2019.

²⁹ En la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), que comprende de las inmediaciones de Medias Aguas, Veracruz a los 1,400 metros delante de Tolosita, Oaxaca, con la rectificación de 32 curvas (SEMARNAT, 2020a, p. 4), se señala que el proyecto consiste en: “...la rehabilitación de la vía férrea del ferrocarril del Istmo en un tramo de 132.824 km, consistente en el cambio de los rieles en mal estado, durmientes, balasto, trabajos de

UN PROYECTO DE LARGA DURACIÓN

El Istmo de Tehuantepec, por sus riquezas, posición geográfica y posibilidades geopolíticas, es un paso obligado de múltiples movimientos de población, con habitantes fundamentalmente indígenas. Como espacio geográfico su historia se remonta al siglo XVI, momento a partir del cual ha habido tres modalidades históricas en que se ha pensado el Istmo: la línea, que une los litorales y se materializa en ferrocarril, carretera o canal; los puntos, que son nodos estratégicos; y el espacio o región interna, que se encuentra entre los puntos y es atravesado por la línea. De estas tres, se ha privilegiado a la línea, que es una fuerza desterritorializadora (Rodríguez, 2006, p. 297).

Para Enrique Rajchenberg y Catherine Héau-Lambert (2002), la historia de Tehuantepec como posible paso interoceánico también se remite a la conquista española y al siglo XIX. Si bien es importante precisar que antes del momento de la llegada de los españoles, la región de Tehuantepec tenía significados distintos a los de sus posibilidades geoestratégicas, vale la pena tener en cuenta antecedentes remotos de la región en tanto que hablan de la configuración histórica, política, cultural, social y natural del espacio que se pretende convertir en una zona de paso de mercancías y capitales.

Época Prehispánica

En la arqueología se entiende el Istmo como una región de importancia para las relaciones mesoamericanas. Esto a partir de una ruta que vincula el Altiplano mexicano con el de Guatemala y las tierras bajas mayas por medio del movimiento de bienes. En la región se encuentran zonas arqueológicas que hablan de una historia de 3,500 años y dan cuenta de las relaciones entre distintas culturas mesoamericanas. Se ha documentado que alrededor de los años 1800 y 1500 a.n.e esta región se caracterizaba por ser paso de un fluido intercambio de bienes entre el norte y el sur, principalmente de obsidiana, pero también de otros productos que las poblaciones de Teotihuacán, Tula y Tenochtitlan estaban interesadas en adquirir. El comercio de obsidiana fue esencial para las interacciones entre las unidades políticas mesoamericanas por su importancia en la elaboración de

calzado y nivelación de la vía, soldadura aluminotérmica, revisión y, de ameritar. reconfiguración de terraplenes, limpieza de cunetas consistente en el retiro de malezas, podas laterales en los sitios que la vegetación haya invadido, retiro de construcción que haya invadido el derecho de vía, desazolve de alcantarillas, revisión y en su caso cambio o reparación de las estructuras de los puentes, colocación de nuevos señalamientos visuales (Preventivos, informativos y restrictivos) tanto para uso del personal/maquinista del tren y para automovilistas o personas que utilicen los cruceros ferroviarios” (SEMARNAT, 2020a, p. 2).

herramientas, cuya producción se remonta aproximadamente al 1800 a.n.e (Fahmel, 2005; Cossens, 2019). A la llegada de los españoles, la región era dominada por los zapotecas, lo que junto a la extensión de la red comercial prehispánica fue tomado en cuenta por los conquistadores como ventaja para concluir su misión militar (Fahmel, 2005).

Periodo Colonial

Existe consenso en que desde la llegada de Hernán Cortes a la región, el Istmo se empieza a pensar a partir de su posición estratégica. “En la Nueva España los caminos reales servían para el control político del territorio conquistado, la recaudación del tributo y el transporte de bienes y servicios” (Fahmel, 2005, p. 17). Funcionaba como una ruta de vinculación entre el norte y el sur del territorio colonial. No obstante, Cortés advirtió sobre sus posibilidades de vincular los dos litorales, por lo que desde ese momento se empezó a valorar más como un territorio de tránsito que como uno que alberga riquezas, donde la tierra se ve como un obstáculo a vencer (Rodríguez, 2006, p. 299). Como paso interoceánico, se pensó desde la conquista española, y aunque fue olvidado, se retomó a partir del siglo XVIII:

Cuando Hernán Cortés comunica al rey de España que el continente se estrecha en un lugar del amplio imperio americano o incluso cuando, en 1774, el virrey Bucareli encomienda el reconocimiento del istmo para establecer ahí una posible vía de comunicación entre los dos océanos, Tehuantepec es concebido solamente como un territorio de tránsito (Rajchenberg y Héau-Lambert, 2002, p. 2).

Hernán Cortés, en sus cartas de Relación, ya plantea una ruta transístmica en 1524. Posteriormente, durante la colonia, Bucareli, virrey de la Nueva España en el siglo XVIII, solicita que se hagan estudios para hacer una ruta que uniera al puerto Espíritu Santo (actualmente Coatzacoalcos) con el Pacífico (UCIZONI, 2020, p. 9).

Aunque el Istmo como tal no fue usado como paso interoceánico en el periodo novohispano, la región sí formó parte de los circuitos comerciales coloniales. Al menos entre 1540 y 1590, el puerto de Huatulco, situado en los márgenes de la región istmeña, fue el punto de partida de embarcaciones con rumbo al Virreinato del Perú y al Lejano Oriente, destacando como uno de los astilleros más antiguos de América (Fahmel, 2005, p. 13).

Además, aunque no hay fuentes abundantes sobre el papel de Tehuantepec en el comercio novohispano, se sabe que el destino de Acapulco estaba ligado a los astilleros del Istmo (Fahmel, 2005). La importancia de mencionar aquel puerto se debe a que funcionaba como ruta para las mercancías de la *Nao de China* rumbo a Veracruz y luego a otros destinos del dominio español como

Cuba, la Nueva Granada (Venezuela) y de ahí hacia Europa. Al respecto, la elección del puerto de Acapulco como punto principal del comercio colonial entre Filipinas y la Nueva España obedeció tanto a ventajas políticas como geográficas, por su cercanía a la Ciudad de México.

El desplazamiento y olvido de Tehuantepec a pesar de su ventaja estratégica, se debió a una razón mucho más técnica: los fuertes vientos que azotan el golfo de Tehuantepec hacían imposible la instalación de un puerto ahí, además de que terminaban destruyendo los navíos coloniales (Farías, 2007, p. 85). Sin embargo, hacia finales del periodo colonial, el Istmo de Tehuantepec vuelve a aparecer en las miradas estratégicas para convertirlo en un paso interoceánico.

Incluso antes de la consumación de la independencia, las cortes españolas conceden permiso "para la construcción de un canal entre los ríos Chimalapa y Coatzacoalcos costeándose los fondos del Consulado de Guadalajara". No hay todavía mención en estos proyectos de los recursos por explotar, sino que la tierra que separa a ambos mares constituye un obstáculo por remover (Rajchenberg y Héau-Lambert, 2002, p. 2).

Esta primera concesión, hecha aún bajo el dominio colonial, abrió paso a lo que sería un turbulento siglo XIX, en el que se hicieron múltiples intentos por abrirle paso a las mercancías en el Istmo de Tehuantepec.

Periodo Nacional, siglo XIX: El istmo como extensión territorial de Estados Unidos

Tras la consumación de la Independencia, Tehuantepec se convirtió en prioridad para la colonización en la nueva nación. Se consideraba un territorio despoblado, lo que a su vez era considerado atrasado en la construcción del nascente Estado mexicano. De tal manera, en 1823 se forma la Provincia del Istmo con capital en Tehuantepec (Rajchenberg y Héau-Lambert, 2002).

Estados Unidos fijó su atención en el Istmo de Tehuantepec en los siglos XIX y XX. Dicho interés había sido precedido por la propia España, así como por, Inglaterra, Francia y Holanda durante el periodo colonial (Reina, 2019). Pero fue Guadalupe Victoria el primer gobernante mexicano en proponer crear la ruta del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec en 1824 (Esteva coord. 2019, p. 8).

A principios del siglo XIX, Estados Unidos, en medio de su proceso de expansión interna, apuntó hacia el Istmo de Tehuantepec y el de Panamá. Hay que recordar que el efímero Imperio mexicano había anexoado Centroamérica a sus dominios. Las anexiones a la república de Chiapas en 1824 y el Soconusco en 1842 tenían el sentido de proteger al Istmo de intervenciones extranjeras (Rodríguez, 2006, p. 300).

Es decir, se pensó la región como un territorio de frontera frente a la presencia de Gran Bretaña en Honduras que derivaría en la conformación de Belice, y al temor por una colonización inglesa y una

posible guerra de castas extendida por Oaxaca debido al contrabando inglés de armas en Yucatán (Rajchenberg y Héau-Lambert, 2002). En medio de ese contexto, y de la incipiente formación del Estado-nación mexicano, los proyectos para el Istmo como paso interoceánico se intensificaron:

José Garay obtiene del gobierno de Antonio López de Santa Ana en 1842, la concesión por 50 años para el tránsito de personas y mercancías a través de una vía por el Istmo de Tehuantepec y diez leguas por cada lado del camino para promover la colonización de la región. Posteriormente vende la concesión a los ingleses Manning & Co. teniéndose la sospecha que adquirió la concesión con este propósito. Y esta compañía la traspasó al norteamericano Argous (UCIZONI, 2020, p. 11).

La guerra contra Estados Unidos de 1847 es un momento definitorio de los intereses en el Istmo. Al terminar la guerra, Estados Unidos negoció con México el libre paso en Tehuantepec. De hecho, había sugerencias de estadounidenses de que la anexión de territorio por parte de Estados Unidos debía llegar hasta Panamá.³⁰

Después de la guerra de 1847-1848, México se vio obligado a ceder derechos de paso en Tehuantepec y le reconoció a Estados Unidos el derecho a construir un ferrocarril y transitar libremente tropas y armas por ahí. Para Rajchenberg y Héau-Lambert (2002), el Istmo en el siglo XIX remite directamente al Tratado McLane-Ocampo. Dicho tratado, habría significado el rescate de la República a costa de hipotecar la nación. Durante la guerra de reforma, Juárez cedió el Istmo en su pretensión por derrotar a los conservadores, obtener reconocimiento internacional y apoyo financiero (p. 17). Estados Unidos consideraba que un istmo cercano a su territorio sería una prolongación del río Mississippi (Rodríguez, 2004, p. 301).

Sin embargo, en la historiografía existen defensas de los liberales que consideran que el Tratado McLane-Ocampo fue una renegociación del artículo VIII del Tratado de La Mesilla de 1853 (Rodríguez, 2004, p. 301). De cualquier forma, el McLane-Ocampo significó refrendar el reconocimiento de derechos a Estados Unidos sobre territorio nacional, a pesar de que no se cedió soberanía territorial formalmente hablando.

La construcción del ferrocarril

³⁰ Si se frenaron esas pretensiones fue por el propio dogma racista del Destino Manifiesto. A diferencia de los territorios del norte, el centro del país estaba densamente poblado por habitantes que los anglosajones consideraban semisalvajes o incivilizados, lo que dificultaría su adaptación al sistema de gobierno norteamericano y en última instancia, abría la posibilidad a que mexicanos tomaran las riendas del gobierno de la federación estadounidense, cosa inaceptable para los valores puritanos de la sociedad estadounidense.

Reina (2019) identifica cuatro periodos en la construcción del ferrocarril: de 1842 a 1879, periodo de negociaciones y concesiones efímeras; de 1880 a 1893, cuando se inició la construcción del ferrocarril propiamente; de 1893 a 1899, cuando se terminó la vía pero en malas condiciones; y de 1899 a 1913, tiempo de la administración de la compañía inglesa S. Pearson and Son Limited:

- En el último cuarto del siglo XIX, el gobierno mexicano aceptó diferentes proyectos y otorgó distintas concesiones a estadounidenses.
- En 1869 se había inaugurado el ferrocarril transcontinental de Estados Unidos, que redujo costos respecto a los del Canal de Suez, pero era insuficiente para satisfacer el tráfico hacia Oriente.
- En 1878 la compañía de Eduardo Laerned propuso hacerse cargo de la construcción e instaló un tramo de vía (1880-1882, 35 de 63 km que se habían pactado). En 1882 se le cancela el contrato.
- Posteriormente Delfín Sánchez obtuvo la concesión y construyó 73 km más. En 1888 se habían alcanzado 108 km de vía.
- En 1893 el gobierno tomó el mando de la vía en materia administrativa. Chandos Stanhope quedó encargado de la conclusión de la obra y la construcción del muelle de fierro de Salina Cruz; en 1894 partió el primer tren de Coatzacoalcos a Salina Cruz en un viaje de 10:20 horas (Reina 2019).

Al inicio del gobierno de Porfirio Díaz había solo un camino carretero construido, pero era necesaria una vía rápida que atravesara el Istmo, pues ya se exportaba a Estados Unidos. El interés personal de Matías Romero y Porfirio Díaz fueron factores importantes para la reconstrucción del ferrocarril. En 1899 el ministro de hacienda, José Yves Limantour, ofreció la concesión del ferrocarril a S. Pearson & Son Ltd., propiedad del inglés Weetman D. Pearson. Dicha compañía, que se asentó en Coatzacoalcos, reconstruyó la vía y ejecutó obras de infraestructura en los puertos (Reina, 2019).

En 1907 se inauguraron el Ferrocarril de Tehuantepec con longitud de 310 km, los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, el dique seco de concreto y las oficinas y viviendas de los ingleses, además de depósitos de petróleo a lo largo de la vía (era un tren impulsado por petróleo, no por carbón). Ese año también marcó el inicio del periodo de esplendor para el movimiento de mercancías por el Istmo de Tehuantepec (Peyrelongue, 2012; Reina, 2019).

La carga del primer viaje del tren reconstruido fue de 11,500 toneladas de azúcar provenientes de Hawai. Durante el primer año llegaron 67 barcos a Salina Cruz y al año siguiente, 96. En 1907 corrían diariamente media docena de trenes en ambas direcciones y al año siguiente ocho (Reina, 2019). La carga interoceánica creció aceleradamente desde 1908 hasta rebasar un millón de toneladas en

1913. Después del corto periodo de éxito, en 1915 el flujo de sesenta trenes se había reducido a uno y en 1924 Salina Cruz cerró a la navegación (Peyrelongue, 2012). Es decir, los primeros años fueron de éxito, pero después convergieron la Revolución mexicana (1910) y en 1914 la inauguración del Canal de Panamá, por lo que al año siguiente el negocio en Tehuantepec se desplomó.

Después de su fracaso, pueblos que nacieron por el ferrocarril quedaron en el abandono. Esto obedeció a que “El empeño en volcar el territorio hacia el exterior determina que no se construyan vías de comunicación pensando en los intereses regionales o locales” (Rodríguez, 2004, p. 303). El desarrollo de ferrocarriles y explotación del petróleo en el Golfo eran dirigidos por empresas extranjeras, así como la introducción de plantaciones en el Papaloapan, el Istmo y el Soconusco y la explotación forestal en la Lacandona (Rodríguez, 2004). En 1917, Venustiano Carranza liquidó la compañía inglesa que tenía la concesión hasta 1947 (Reina, 2019).

Periodo contemporáneo (S.XX y XXI)

La idea de relanzar el corredor interoceánico se mantuvo latente durante el siglo XX y a partir de la década de los años ochenta se han intensificado las propuestas (Peyrelongue, 2012).³¹

En 1996, se impulsó un proyecto denominado programa de desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec, que pretendía organizar la franja territorial istmeña en un centro internacional de distribución y ensamble de mercancías. Este *Megaproyecto del Istmo de Tehuantepec* contemplaba carreteras, una ruta fluvial que aprovechara el río Coatzacoalcos y la línea del ferrocarril transístmico a cargo de cinco empresas extranjeras, cuatro estadounidenses y una canadiense. Se pensaba en términos de tránsito tricontinental, por lo que se proponía una zona ensambladora bajo el régimen de maquila (Ceceña, 1997).

[Las inversiones previstas se dirigen fundamentalmente a química, petroquímica y refinación, además de las ensambladoras que se ofrecen como promotoras de empleo (precario) de población local]. Esto colocaría al proyecto en su conjunto en calidad de enclave para la extracción de materias primas, a no ser por la importancia que se le concede como vía de paso del comercio mundial

³¹ En 1967, Díaz Ordaz propuso impulsar el transporte interoceánico y se dieron cuenta que gran parte del territorio había sido otorgado a estadounidenses durante el gobierno de Porfirio Díaz. En ese momento expropiaron las tierras (600,000 hectáreas) y las otorgaron a los indígenas zoques de Chimalapas (Esteva coord. 2019, pp. 8-9). Este último caso merece la pena ser mencionado debido a la riqueza de los Chimalapas, especialmente en biodiversidad. Las comunidades zoques de esta región han sido amenazadas por la posición de su territorio desde el siglo XIX bajo la construcción del ferrocarril.

(Ceceña, 1997).

La oposición al Megaproyecto del Istmo fue tal que no pudo llevarse a término en ese momento, pero tampoco se abandonó, se mantuvo hasta ahora con cambios de nombre. En el año 2000 Dávila, Kessel y Levy escriben el texto *El sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México*, antecedente directo del Plan Puebla Panamá. Para los autores, el sureste mexicano se encuentra en una situación de atraso social y económico, lo cual resultaba paradójico debido a la riqueza de recursos naturales que eran susceptibles de impulsar un desarrollo agropecuario, forestal, turístico y manufacturero; la condición de atraso por lo tanto, se debe a malas políticas públicas, por lo que proponen nuevas para “corregir las distorsiones”:

El gobierno federal es el que tiene una visión de desarrollo regional más allá de las fronteras estatales y municipales, sobre todo en el desarrollo de una red de transporte que privilegie la conectividad interregional y en un contexto donde las inversiones que benefician a un estado -o a un grupo de estados- no necesariamente tienen que realizarse al interior de éstos (Dávila, Kessel y Levy, 2002, p. 246)

El Plan Puebla Panamá (PPP) lanzado en 2001 también hace un diagnóstico de la región sureste de rezago socioeconómico respecto al resto del país. Entre las principales propuestas del Plan, se encontraba:

La realización de inversiones estratégicas en infraestructura que permitan a la región comunicarse mejor y aprovechar las potencialidades inscritas en los Tratados de Libre Comercio de México, una nueva política de precios y tarifas de bienes y servicios producidos por el sector público, y programas para el aseguramiento de la sustentabilidad ambiental del crecimiento económico (PPP, 2001, p. 3).

La relación con Centroamérica, además, era central en el planteamiento de la iniciativa:

Los países centroamericanos presentan condiciones análogas, y por ello, es posible generar sinergias al considerar el desarrollo de la región mesoamericana en su conjunto. El proceso de integración de Centroamérica se ha traducido en la creación de instituciones regionales como el Sistema de Integración Centroamericano (SICA). Por ello, los países centroamericanos constituyen los socios naturales del esfuerzo de México para impulsar el desarrollo de su región más rezagada (Salazar, 2001, p. 6)

En 2007 se lanzó el Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec pensado como un corredor multimodal complementario a Panamá. En el mismo año comienzan las obras de ampliación en el canal de Panamá (Peyrelongue, 2012), y eso nuevamente limita el proyecto.

En 2010 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes impulsó el Plan Maestro de Desarrollo de Corredores Multimodales, donde el istmo de Tehuantepec apareció como corredor multimodal prioritario (Peyrelongue, 2012). En el sexenio de Felipe Calderón, a dichos proyectos se les denominó Plan Mesoamérica, mientras que en el gobierno de Enrique Peña Nieto se crearon las Zonas Económicas Especiales (ZEE), sin embargo, estos programas no tuvieron éxito (UCIZONI, 2020, p. 14).

Claramente el interés en el Sureste no responde a planes específicos de gobiernos con signo político distinto, sino que parece responder a diseños continentales de disciplinamiento territorial de más larga duración. La historia reciente, que favorece el proyecto interoceánico, se ha movido de los espacios de la derecha neoliberal a los de la izquierda progresista sin alterar ninguno de sus trazos. El actual proyecto del Corredor Interoceánico es exactamente el que Zedillo propuso en 1996, aunque los beneficiarios locales y el estilo de las asignaciones de contratos cambien, lo que es una circunstancia menor.

LA OTRA CARA DEL PROYECTO: “POLOS DE DESARROLLO PARA EL BIENESTAR”.

El CIIT ha sido diseñado como un gran estímulo a los negocios capaces de reportar ganancias. Se ha ofrecido como una oportunidad al capital de toda proveniencia. El propósito es promover inversiones y empleos de poca monta, que ayuden a inmovilizar posibles flujos de migrantes hacia el norte. En el *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec* se plantea que “es necesario impulsar una forma distinta de lograr el desarrollo” (Corredor Interoceánico, Programa Istmo, 2020) y para ello se proponen los *polos de desarrollo*, una modalidad que el economista François Perroux acuñó a mediados del siglo XX en el contexto francés y que en México fue aplicada “en proyectos nacionales de gran calado en el marco de la política de creación de polos industriales impulsada durante los gobiernos de López Portillo y De la Madrid” (Torres, 2017).³²

Entre ellos:

...figura el Plan de Puertos Industriales de 1979, que incluía a Tampico, Coatzacoalcos, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, ya que se consideraba que podían manejar grandes embarcaciones y disponían de terrenos para instalar plantas industriales. En 1980 se anunció formalmente la implementación del Plan Alfa-Omega, cuyo objetivo era desarrollar un sistema de transporte de carga transístmico empleando contenedores, construcción de terminales marítimas para el desarrollo portuario Ostión-Coatzacoalcos, así como la creación de un parque industrial y una

³² <https://www.redalyc.org/jatsRepo/676/67652755007/html/index.html>

planta de la compañía Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX) en Salina Cruz. (Torres,2017)

Así, esta concepción de desarrollo es previa a la crisis climática, a la situación de riesgo ambiental generalizado y a la conciencia sobre la interrelación sociedad naturaleza, pero se retoma ahora, en plena catástrofe ambiental, en los megaproyectos de la llamada Cuarta Transformación: en el *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec* y en el *Programa de Desarrollo Tren Maya*. Al respecto, desde el *Proyecto de Nación 2018-2024* donde se incluía ya el “Corredor Transísmico para el desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec”, se enunciaba la creación entonces de dos nuevos polos de desarrollo que pretendían “lograr un mínimo de 500 hectáreas para cada parque Industrial o Centro Logístico, incluyendo sus obras de cabecera e infraestructura, así como reservas territoriales del orden de 350 hectáreas por cada uno, para crecimiento urbano: vivienda, equipamiento y servicios, lo cual arroja un total de 1,700 has” (Morena, 2018, p. 236).

En este sentido, en el *Proyecto de Nación*, el Corredor Transísmico es enunciado como un megaproyecto que “tiene un valor estratégico como detonador del proceso de desarrollo de una región de gran potencial económico” (Morena, 2018, p. 227).³³

En este Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, como es nombrado en el *Decreto por el que se aprueba el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024*, se describe que “se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz, y Salina Cruz en Oaxaca, se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales, y se construirá un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos” (Presidencia de la República, 2020).³⁴ En suma, el proyecto está conformado por el ferrocarril, los puertos, las carreteras, los caminos y el gasoducto, además de los “...Polos de Desarrollo para el Bienestar a lo largo del Istmo de Tehuantepec que contarán con incentivos para atraer inversión que detone el desarrollo económico y social de la región, con base en las vocaciones productivas con mayor potencial” (Presidencia de la República, 2020). Así, los polos de desarrollo, que forman parte de este megaproyecto, buscan aprovechar las riquezas regionales a la vez que la posición geoestratégica del territorio.

Pero estos polos no se quedaron, ni se quedarán, en el número planteado en el *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2024*, donde se habían contabilizado dos. En el *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec*, ya se habla de “...10 Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBI) a lo largo

³³ <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Plan-de-Nacion-de-Morena.pdf>

³⁴ https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5597711&fecha=04/08/2020

del Istmo, de los cuales 2 predios ya son propiedad de la Federación, 1 se encuentra en proceso de donación por parte de PEMEX y 8 restantes se ubicarán en predios que deberán adquirirse” (Corredor Interoceánico, Programa Istmo, 2020). Así, se identifican 10 polos de desarrollo con diferentes vocaciones productivas potenciales, ubicados a lo largo del Corredor Transístmico.

Tabla 17. Vocación de los polos de desarrollo para el bienestar

PODEBI	Vocación productiva potencial
Coatzacoalcos I	Químico, maquinaria y equipo, logístico
Coatzacoalcos II	Químico, maquinaria y equipo, logístico
Cosoleacaque	Petroquímico, químico, plástico y hule
Oluta	Agroindustrial, maquinaria y equipo, cuero y textil
Sayula de Alemán	Metales, agroindustria, logístico
El Barrio de la Soledad	Cuero y textil, forestal, maquinaria y equipo, agroindustria
Ciudad Ixtepec	Agroindustrial, equipo de transporte, cuero y textil, logístico
Santa María Mixtequilla	Cuero y textil, metales, agroindustrial
Asunción Ixtaltepec	Energía, agroindustrial, equipo de transporte, cuero y textil
Salina Cruz	Logístico, petroquímico, maquinaria y equipo, alimentos

Fuente: Corredor Interoceánico, Programa Istmo, 2020.

Mapa 6. Polos de Desarrollo para el Bienestar



Fuente: Corredor Interoceánico, Programa Istmo, 20 de mayo de 2020.

Sobre los polos de desarrollo:

Rafael Marín Mollinedo, director general del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, informó que de los 10 polos de desarrollo que en total se planea instalar en la región ístmica (cinco en Veracruz y cinco en Oaxaca), el gobierno federal ya cuenta con los predios necesarios para los primeros cuatro de ellos, por lo que en enero de 2021 se darán a conocer los incentivos fiscales y se someterán a concurso para ver a qué empresas se les asignan. https://www.facebook.com/permalink.php?id=917316361808182&story_fbid=1439782719561541).

No obstante, en el *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec* se muestra que la inmensa mayoría de los polos están proyectados sobre tierras de propiedad social (ejidal y comunal), ante lo cual se asegura tener una alternativa, pero nunca se aclara cuál es. De los siete “predios por adquirir” solamente uno es de propiedad privada.

Tabla 18. Polos de Desarrollo para el Bienestar. Terrenos de la Federación

Predios en dominio de la Federación y en proceso de donación		
PODEBI	Pedio más apto	Propiedad
Coatzacoalcos I	5 de Mayo (257.85 Ha)	Federal
Coatzacoalcos II	Gavilán de Allende (233.20 Ha)	Federal
Salina Cruz	Polígono 14 (82.09 Ha)	Federal

Fuente: Corredor Interoceánico, Programa Istmo, 2020.

Tabla 19. Polos de Desarrollo para el Bienestar. Terrenos por adquirir

Predios por adquirir			
PODEBI	Superficie (Ha)	Propiedad	Predios alternativos
Cosoleacaque	200.9	Social (Ejidal)	1 Alternativa Privada (120.9 Ha)
Oluta	134.69	Privada	3 Alternativas Privadas
			(308.4 Ha, 297.7 Ha y 272.15 Ha)
Sayula de Alemán	244.24	Ejidal	1 Alternativa Privada (320.5Ha)
El Barrio de la Soledad	243.77	Social (Ejidal)	-
Ciudad Ixtepec	500	Social (Comunal)	-
Santa María Mixtequilla	215	Social (Comunal)	-
Asunción Ixtaltepec	423.42	Social (Ejidal)	1 Alternativa Ejidal (631.20 Ha)

Fuente: Corredor Interoceánico, Programa Istmo, 2020.

De acuerdo con el *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec*, “...la población en los municipios en donde se ubicarán los Polos de Desarrollo para el Bienestar y sus áreas de influencia representan 46.0 % de la población total del Istmo de Tehuantepec, mientras que su superficie representa el 19.0 %” (Corredor Interoceánico, Programa Istmo, 2020). Esto significa que además de la posible explotación de las materias primas y su transformación en mercancías (vocación productiva potencial), habrá una gran disponibilidad de mano de obra, y se creará un amplio sector que se incorporará, aún más, al circuito de consumo del capital.

Además, como se indica en el Estatuto Orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, los PODEBI, que son los “Polígonos al interior del Istmo de Tehuantepec [...] contarán con incentivos para atraer la inversión que detone el desarrollo económico y social de la región, con base en las vocaciones productivas con mayor potencial” (Gobierno de México, 2020).³⁵ Entre estos incentivos: “generar las gestiones para el otorgamiento de estímulos fiscales y no fiscales por parte de las autoridades competentes a nuevas industrias que se instalen dentro de los Polos de Desarrollo para el Bienestar, en beneficio de la población del Istmo de Tehuantepec” (Secretaría de Gobernación, 2020).³⁶

Aunado a esto, la estrategia prioritaria consiste en “proveer de equipamiento e infraestructura básica

³⁵ http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5588067&fecha=02/03/2020&print=true

³⁶ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5597712&fecha=04/08/2020

a los Polos de Desarrollo para el Bienestar, a fin de ofrecer condiciones favorables para la inversión”, en el campo de la infraestructura hidráulica que garantice el abasto de agua, la infraestructura carretera para garantizar la conectividad y el acceso a las industrias, y la infraestructura eléctrica que les asegure el suministro de energía.

De gran importancia, en el documento *Polos de Desarrollo para el Bienestar: Propiedad asegurada*, se enuncia que “a través del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) fue publicada una convocatoria para una consultoría de Planificación Territorial para apoyar la formulación del Plan Maestro de Ordenamiento Territorial en 5 de los 10 Polos de Desarrollo para el Bienestar” (Corredor Interoceánico, Programa Istmo, octubre 2019). Sin embargo, en el *Estatuto Orgánico del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, en el artículo 19, se indica que entre las facultades y atribuciones de la Coordinación General de Planeación y Diseño de Estrategias para el Desarrollo, se encuentran:

- I. Definir el establecimiento de los Polos de Desarrollo para el Bienestar a lo largo de la región del Istmo de Tehuantepec, así como dirigir el desarrollo de la infraestructura que habilite su funcionamiento;
- II. Determinar los perfiles de las industrias y empresas a instalarse en los Polos de Desarrollo para el Bienestar idóneos para el desarrollo social y económico incluyente en la región del Istmo de Tehuantepec;
- III. II. Definir las estrategias de adquisición de bienes muebles e inmuebles para el establecimiento de los Polos de Desarrollo para el Bienestar, en colaboración con las autoridades competentes. (Gobierno de México, 2020).³⁷

Una cuestión central para esta Coordinación será el “determinar las bases para el otorgamiento de concesiones y concursos públicos correspondientes para la administración, uso, aprovechamiento, construcción, operación y explotación de bienes de dominio público en los Polos de Desarrollo para el Bienestar” (Gobierno de México, 2020).

Queda claro en el Estatuto referido que es prioridad promover la inversión. Al respecto, en el artículo 32, se establece que son facultades y atribuciones de la Coordinación General de Promoción de Inversión:

- II. Dirigir la implementación de los mecanismos necesarios para facilitar el desarrollo de los Polos de Desarrollo para el Bienestar de manera coordinada con los tres órdenes de gobierno;
- III. Proponer la participación del Corredor en foros nacionales e internacionales, comités, grupos

³⁷ http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5588067&fecha=02/03/2020&print=true

de trabajo, cámaras industriales, entre otras, para estimular las inversiones en la región del Istmo de Tehuantepec, en particular en los Polos de Desarrollo para el Bienestar que se establezcan en dicha región;

IV. Consolidar información respecto a infraestructura, financiamiento, políticas públicas, oportunidades de negocios y normatividad relacionada con los Polos de Desarrollo para el Bienestar, a fin de promoverla ante los inversionistas, con el apoyo de las demás Unidades Administrativas del organismo. (Gobierno de México, 2020).³⁸

En el mismo Estatuto se enuncian otras facultades relacionadas con la vinculación a los mercados nacionales y globales; con la promoción de las exportaciones de los bienes y servicios; y con la estrategia comercial de los polos de desarrollo.

I. Conducir acciones de vinculación de los bienes y servicios que se generen en los Polos de Desarrollo para el Bienestar, con los mercados nacional y global, de conformidad con las estrategias y directrices del organismo en materia de planeación;

III. Asegurar la atención y asesoría a las empresas mexicanas de los Polos de Desarrollo para el Bienestar con potencial e interés de exportación, con el objetivo de mejorar sus capacidades productivas y competitivas;

VI. Dirigir la articulación con la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Economía, así como otras dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno, a fin de promover la exportación de bienes y servicios de empresas instaladas en los Polos de Desarrollo para el Bienestar;

VII. Coordinar acciones para el desarrollo y consolidación de oferta exportable de las empresas de los Polos de Desarrollo para el Bienestar;

IX. Impulsar y dirigir la participación de empresas de la región en eventos, ferias comerciales y exhibiciones nacionales y globales orientados a la promoción de bienes y servicios de los Polos de Desarrollo para el Bienestar;

X. Proponer al Titular de la Unidad de Promoción de Inversiones y Desarrollo Comercial la estrategia comercial de los bienes y servicios de los Polos de Desarrollo para el Bienestar, de conformidad con las estrategias y directrices del organismo en materia de planeación; (Gobierno de México, 2020).³⁹

El sentido del CIIT es el de transformar el corredor natural del Istmo en un bien valorizable de alto nivel, por ello, la propuesta no se circunscribe a garantizar un tránsito fluido y una ruta más cercana, sino a convertir el propio traslado en una fuente de agregación de valor mediante las diversas

³⁸ http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5588067&fecha=02/03/2020&print=true

³⁹ http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5588067&fecha=02/03/2020&print=true

actividades (de ensamble notoriamente) que tendrán sede en los polos de desarrollo. El paquete es completo para que pueda cumplir los anhelos de los planificadores: la línea, los nodos y los alrededores.

El megaproyecto del Istmo lejos de atacar los problemas reales a los que se enfrenta la población de la zona, los agudizará. De manera demostrativa, de acuerdo con Jesús Rodríguez Socorro, Secretario de Economía de Oaxaca, el polo regional del Istmo tendrá como pivote la Zona Económica Exclusiva de Salina Cruz e incluirá varios clusters:

- logístico multimodal: conexión y ampliación de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos para el comercio internacional, construcción de una terminal de contenedores para cada puerto, modernización del Ferrocarril Istmo de Tehuantepec, de la carretera MEX-185 y del puerto petrolero de Salina Cruz, así como la construcción de un nuevo puerto industrial en el puerto oaxaqueño y una autopista de altas especificaciones a lo largo del CIIT.
- agroindustrial y agroparque: con este plan se pretende fomentar la industrialización de los productos que se desarrollan en la región del Istmo, lo cual afectará a la economía local por el impulso de monocultivos de exportación que no responderán a las necesidades alimentarias de la población de la zona.
- de manufactura: se plantea la creación de una franja de maquiladoras, lo cual favorecerá la producción de carga regional. Asimismo, a lo largo de la región se instalará fibra óptica para el aprovechamiento de las industrias que se establezcan en el área del CIIT.
- de construcción y vivienda: en los planes se proyecta que esto favorecerá el desarrollo de los pueblos de la región. Sin embargo, si no se consideran las necesidades reales de los habitantes de la zona, es probable que la infraestructura edificada afecte las relaciones socioterritoriales de las comunidades.
- de acuicultura: fomentar la producción de bienes agropecuarios aprovechando la biodiversidad, ríos y riqueza de la zona. Sin embargo, la instalación de turbinas eólicas y la presencia de mineras en la región ha tenido como consecuencia la contaminación del medio.
- minero: principalmente la extracción de minerales no metálicos que abundan en la región del Istmo y en la zona sur de México, lo cual implicará desplazamientos territoriales, apropiación de los recursos hídricos y afectaciones medioambientales.
- de petróleo y energía: aprovechar e incrementar la producción de energía eólica y petrolera. En esta zona se encuentra el gaseoducto transoceánico de Jaltipán-Salina Cruz y la refinería Antonio Dovalí, los cuales serán complementados con la construcción de un nuevo gaseoducto de cerca del doble de capacidad del de Jaltipán-Salina Cruz y la rehabilitación de las refinerías de Minatitlán y Salina Cruz. Además, por la presencia de diversos ríos, también

es posible obtener electricidad de las minihidroeléctricas (Esteve coord., 2019, p. 147).

A pesar de que las principales corporaciones que tienen inversiones de energía eólica en la región son europeas, específicamente españolas, con la aprobación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el presidente de Estados Unidos, Donald Trump, anunció una inversión de 800 millones de dólares en proyectos de energía en el Istmo (UCIZONI, 2020, p. 19). Asimismo, se plantea que para 2024 el Istmo producirá más de un tercio de la capacidad eólica esperada para todo México (Esteve coord., 2019, p. 65). Esta condición, junto con la búsqueda a nivel internacional por utilizar lo que se denomina como energías limpias, podría incrementar la llegada de capitales para su explotación.

De tal suerte, además de la explotación energética a partir de los combustibles fósiles, la región se está consolidando como un espacio para el saqueo de energía que, a simple vista, parece más limpia o menos dañina para el ambiente que los combustibles fósiles. Sin embargo, es importante señalar que la instalación de las turbinas eólicas arrebató tierras y afecta las prácticas agrícolas de las poblaciones de la zona, modifica los flujos migratorios de aves y animales en general, requiere de gasto de agua, contamina las vías fluviales y también produce contaminación auditiva (Edwards, 2020), lo cual debería ser profundamente evaluado cuando se diseñan proyectos como el CIIT.

Asimismo, aunque históricamente las ciudades o la urbanización de los espacios se han pensado como elementos esenciales para la modernización, estas formas territoriales han profundizado la explotación de las tierras, el incremento de desechos y contaminantes, así como la aglomeración y marginación de las poblaciones. La instalación de centrales eólicas ha despojado de tierras a los campesinos del Istmo de Tehuantepec y los ha vuelto vulnerables al pago de “rentas” por parte de las empresas eólicas extranjeras (Burnett, 2016), lo cual pone en riesgo su subsistencia y genera una dependencia total a los ingresos otorgados por estas corporaciones, eliminando la capacidad de agencia de los habitantes.

Asimismo, las inversiones que han llegado a la zona han producido el incremento de los precios de los productos básicos, lo que afecta directamente a los pueblos de la zona (Burnett, 2016) y modifica la territorialidad del espacio.

Nada asegura cuántos polos se abrirán ni las dimensiones del daño socioambiental que provocarán; lo relevante es atraer inversiones, ese mito del progreso que devasta selvas, empobrece poblaciones y destruye los modos de vida de comunidades enteras pero, en algunos casos, paga impuestos y, en otros, permite el enriquecimiento de funcionarios y habilitadores locales. Muy poco para las comunidades a cambio de tanto.

LOS PUERTOS DEL CORREDOR TRANSÍSTMICO

El proyecto del Corredor Interoceánico comprende centralmente, además de la línea ferroviaria y la edificación de parques industriales ligados al sector energético o de ensamble, la ampliación de puertos cuya conectividad resulta estratégica en el traslado de mercancías hacia los mercados internacionales de Asia y Centroamérica: los puertos de Coatzacoalcos (Veracruz) y Salina Cruz (Oaxaca). Como se podrá observar, la carga que se maneja en estos puertos está casi completamente conformada por hidrocarburos y derivados. Podría decirse que, por ahora, son puertos ligados a las actividades de PEMEX, y de ahí también la importancia que se les concede en este proyecto y en el plan de gobierno vigente.

Puerto de Veracruz

La Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos se hace cargo de la operación del puerto y la Laguna de Pajaritos, que conforman el punto de salida más importante del país en transporte de petróleo y derivados, el segundo en manejo de productos petroquímicos y el tercero en granel agrícola.

En términos de infraestructura posee 9 muelles y dos embarcaderos para lanchas. Destaca que en el caso de Laguna de Pajaritos la infraestructura existente es privada ya que fue desarrollada por PEMEX y las empresas Innophos Fosfatados y Agro Nitrogenados. En su conjunto, durante 2017, el puerto de Coatzacoalcos movilizó un total de 29,504,274 toneladas de carga. (PMDP Coatzacoalcos, 2012)

Este puerto posee una localización estratégica debido a que en el área conurbada se encuentran los complejos petroquímicos Cangrejera, Pajaritos, Morelos y Cosoleacaque, así como la refinería Lázaro Cárdenas. La importancia del puerto también radica en que comunica el tráfico mercante del Golfo de México con el Océano Pacífico a través de la conexión que ofrece la empresa Ferrocarriles del Istmo de Tehuantepec con el puerto de Salina Cruz en Oaxaca.

A través del puerto también se importan cantidades valiosas de carga asociadas a la producción de tortillas, harina y alimentos para animales lo cual le permite abastecer a estados cercanos como Veracruz, Tabasco, Chiapas, Oaxaca, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Tabla 20. Composición de la carga del Puerto de Coatzacoalcos en 2017

Sector	Porcentaje de la carga total del puerto	Productos
Petróleo y derivados	84%	Crudo de exportación, gasolinas, naftas, diésel.
Fluidos	7%	Productos químicos como azufre líquido y melaza.
Granel mineral	5%	Importación de roca fosfórica, fertilizantes, barita, hierro, sal y cemento.
Granel agrícola	2%	Maíz, azúcar, trigo, sorgo, soya y arroz.
Carga general	2%	Fructosa, papel, harina, azúcar.

Fuente: Plan Maestro de Desarrollo Portuario Coatzacoalcos 2012-2017

Posterior al anuncio de la construcción del CIIT se han iniciado distintas obras de rehabilitación y ampliación en el Puerto de Coatzacoalcos. Durante un evento celebrado en junio de 2020, el director general del puerto dio a conocer que se invertirán cerca de 854 millones de pesos en la construcción de 130 metros de muelle, un acceso carretero y ferroviario, un patio ferroviario, y un nuevo dragado en el puerto (Programa Istmo, 2020).

Lo anterior da cuenta de que las obras de ampliación buscan incrementar la cantidad de mercancías que salen del puerto y que son trasladadas vía terrestre. El que se esté realizando un nuevo dragado implica que los muelles y el puerto aumenten su profundidad bajo el agua lo cual permitirá la llegada de barcos con mayor capacidad de carga, lo cual demuestra que el interés central es fortalecer los flujos capitalistas y no generar beneficios para los pueblos ni para el medio, ya que se ha demostrado que en proyectos de dragado se producen cambios significativos y contaminación en los sistemas marinos (Quiala, Trujillo y Morales, 2015). El gobernador de Veracruz, Cuitláhuac García Jiménez, anunció a mediados de 2020 que las obras de ampliación llevan un avance de más del 50% (Huerta, 2020).

Tabla 21. Empresas, proveedores y contratistas en las obras de ampliación de Puerto de Coatzacoalcos. 2020

Proveedor o contratista	Importe del contrato (MXN)	Descripción de la obra
José Nicolás Contreras López	13,817,854	Mantenimiento a Boyas, Bitas y Defensas
Irving Campos González	10,848,313	Mantenimiento de vías férreas en el recinto portuario
Morgeta S.A. DE C.V.	9,466,459	Rehabilitación de la Bodega 5
Helios Ingeniería y Proyectos S.A. DE C.V.	1,412,105	Supervisión de los trabajos de rehabilitación de bodega, mantenimiento general a techumbre de bodegas y mantenimiento a instalaciones
Hugo Alberto Rivera	996,396	Proyecto ejecutivo de urbanización del recinto portuario
Laboratorios y Suministros Industriales S.A. DE C.V.	960,462	Estudio de vertido para el dragado

Fuente: Elaboración propia a partir de los contratos públicos de 2020 ingresados a CompraNet, Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

En esta misma línea destaca que, a mediados de octubre de 2020, la Administración Portuaria de Coatzacoalcos lanzó un nuevo paquete de licitaciones para la realización de estudios de conectividad y urbanización del predio Gavilán de Allende, donde se pretende asentar uno de los PODEBI, y de elaboración y análisis de la influencia del Corredor Interoceánico. Gavilán de Allende es también el sitio donde actualmente se realizan los proyectos de ampliación de Laguna de Pajaritos (Diario del Istmo, 2020).

Cabe enfatizar que algunos de estos proyectos se ubican en áreas de propiedad comunal, por lo que se podrían generar conflictos y divisiones al interior de las comunidades, sin mencionar que sería necesario un cambio en la propiedad de la tierra. (GeoComunes, 2020 p. 27-28).

Puerto de Salina Cruz

El Puerto de Salina Cruz se localiza en el estado de Oaxaca, en la parte norte del Golfo de Tehuantepec, alrededor de las costas del Océano Pacífico. El recinto, de 150 hectáreas, es operado por la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz y aunque la vocación del puerto es principalmente petrolera, también tiene potencial para desarrollarse como puerto multipropósito. En cuestión de infraestructura posee 96,619.84 m² de áreas de almacenamiento divididas en 4 patios y 6 bodegas, y 14 posiciones de atraque para embarcaciones mayores, las cuales se dividen en dos terminales: una de uso público y otra de uso particular operada por PEMEX (PMDP Salina Cruz,

2016).

En este caso, la idea es constituir un nodo marítimo intermodal en el sur del país a través del cual circulan grandes volúmenes de mercancías. Las terminales están conectadas con el Puerto de Coatzacoalcos por la carretera MX-185 transístmica, a través de dos carriles que tienen la capacidad de ampliarse a cuatro.

Salina Cruz también es de relevancia porque a través del puerto se distribuyen gasolinas y combustibles a los estados del litoral mexicano del Océano Pacífico como Colima, Michoacán, Sinaloa, Baja California, Sonora y Guerrero. Dentro del mercado local, el recinto es estratégico para el transporte de componentes, equipos y materiales destinados a los parques eólicos del área conocida como La Ventosa.

Con la construcción del Corredor Interoceánico también vendrá una intensificación de los flujos de energía operados en el área, incluyendo un posible aumento en la cantidad de parques eólicos, cuyos materiales de construcción también transitan por el puerto. De acuerdo con información brindada por el Colectivo GeoComunes, el Istmo “es la región con mayor generación de energía eólica en el país: concentra la mitad de todos los parques operando a nivel nacional y el 46 % de la capacidad instalada.” (2020, p.12)

Durante 2017 el puerto movilizó cerca de 24,377,150 de toneladas de carga, 94 % de las cuáles son petróleo y derivados.

Tabla 22. Composición de la carga movilizada en el puerto de Salina Cruz en 2017

Sector	Porcentaje de la carga total del puerto	Productos
Petróleo y derivados	94.55	Petróleo crudo, derivados, amoníaco, combustóleo.
Granel mineral	1.35	s/d
Granel agrícola	0.85	Maíz blanco procedente de Sinaloa para el consumo y producción industrial en la región.
Carga contenerizada	1	s/d
Carga general	2.24	Cargas para el sector energético eólico de la región sur de México. Mangueras marinas hacia Japón.

Fuente: Plan Maestro de Desarrollo Portuario Salina Cruz 2016-2021

En Salina Cruz se han iniciado recientemente obras de remodelación y ampliación en el marco de la construcción del Corredor Interoceánico. A pesar de que se habla de remodelar la infraestructura existente, inevitablemente habrá modificaciones que implican grandes cambios e impactos socioambientales.

Entre las obras de ampliación que se han dado a conocer se encuentra la ampliación de la bocana⁴⁰ de acceso al puerto, mediante una escollera de 165 metros con equipamiento en luminarias y señalamientos. Esta inversión, de cerca de 301 millones de pesos, permitirá la entrada de embarcaciones de mayor tamaño y carga.

Otra de las construcciones importantes que se realizarán es la conclusión de un rompeolas de mayor tamaño que posibilitaría contener de mejor manera la fuerza ocasionada por las olas del mar, lo cual brindaría mayor estabilidad a las embarcaciones al interior del puerto.

Después de declararse desierta una primera licitación, la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz le adjudicó de manera directa la obra a Gami Ingeniería e Instalaciones S.A. DE C.V. Gami es la unidad de ingeniería de Grupo INDI, empresa que estuvo encargada de la construcción del segundo piso del Periférico de la Ciudad de México, proyecto que también impulsó Andrés Manuel López Obrador durante su gestión como jefe de gobierno del Distrito Federal.

En cuanto al sector energético, se anunció también la construcción de una nueva planta de licuefacción para la exportación de gas natural en Salina Cruz y la construcción de un gasoducto que conecte el puerto con Coatzacoalcos y con Puerto Chiapas. (Espejo, 2020)

Tabla 23. Empresas, proveedores y contratistas en las obras del Puerto de Salina Cruz. 2020

Proveedor o contratista	Importe del contrato (millones de pesos)	Descripción de la obra
GAMI Ingeniería e Instalaciones S.A. DE C.V.	4,147.013	Conclusión del rompeolas oeste en el puerto petrolero
Aleph Ingenieros Consultores S.A. DE C.V.	76.531	Supervisión y control de obra para el rompeolas
Key Capital S.A.P.I. DE C.V.	11.500	Estudios básicos e ingeniería de detalle para la Conectividad Terrestre y Marítima del puerto.
IQUE SIDI Construcciones S.A. DE C.V.	2.206	Mantenimiento general a obras de atraque.
Grupo Ignale Ingeniería	2.044	Elaboración de la MIA[1] modalidad regional y permiso de vertimiento en Salina Cruz.
Consultoría Yañez-Taylor S.A. DE C.V.	1.876	Análisis costo beneficio para los proyectos requeridos para la modernización del puerto comercial.

Fuente: Elaboración propia a partir de los contratos públicos de 2020 ingresados a CompraNet, Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Los trabajos de remodelación anteriormente mencionados son sólo la parte inicial del proyecto de modernización de Salina Cruz, que contempla una inversión de cerca de 46 mil millones de pesos durante el periodo 2020-2023. A través del proyecto del Corredor Interoceánico se espera una

⁴⁰ La bocana es el paso estrecho que sirve de entrada al puerto.

intensificación del flujo comercial internacional al conectar la costa este de Estados Unidos con Asia. Entre los principales destinos de la carga que se exporta actualmente se encuentran Estados Unidos con el 39.2 %, Japón con 33.1 % y Corea del Sur con 16.1 % (PMDP Salina Cruz, 2016).

Puerto Chiapas

Puerto Chiapas, también conocido como Puerto Madero, se ubica en el sur del país en la costa Pacífico del estado de Chiapas. De vocación comercial y turística, posee una superficie total de 589 hectáreas que son operadas por la Administración Portuaria de Puerto Madero. También cuenta con 169,804 m² de áreas de almacenamiento divididas en 7 patios, 2 bodegas, 1 cobertizo y 4 silos de almacenamiento con capacidad de 26,000 toneladas (PMDP Puerto Chiapas, 2019).

Un aspecto importante en términos de infraestructura es que el puerto puede conectarse con la región sur-sureste de México y con la zona centro del Valle de México, por medio de la carretera del Istmo de Tehuantepec y del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Cabe mencionar que en los últimos meses de 2020 ha sido objeto de obras de modernización y ampliación al igual que en los casos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, lo cual da cuenta de una intensificación de los flujos comerciales en el área.

Puerto Madero es de gran relevancia para el comercio internacional por ser origen de importantes exportaciones de productos agrícolas de la región del Soconusco, tales como azúcar y café. Sus destinos en el exterior son Estados Unidos con el 82 %, Guatemala con 15 % y Ecuador con 2 %. (PMDP Puerto Chiapas, 2019).

A pesar de no estar contemplado directamente en el proyecto del Corredor Interoceánico, Puerto Chiapas sí tendrá obras de remodelación y ampliación, ya que se encuentra dentro del área de influencia del megaproyecto, y aunque el porcentaje es menor en comparación con los otros puertos, también existe un tránsito de mercancías ligado al sector minero. “Aunque Chiapas no es tradicionalmente minero, desde hace varios años la explotación de minerales⁴¹ se ha hecho presente en la región (...) el puerto se está reconfigurando para sostener la actividad minera y la agroindustria con la construcción de terminales a granel minero y agrícola” (GeoComunes s/f, p.1-2).

El puerto también tiene una importante vocación turística ya que es escala en la ruta de cruceros con dirección hacia Estados Unidos y también un punto de reposicionamiento de buques entre Alaska y el Caribe.

⁴¹ Minerales como titanio, oro, zinc, plomo.

Tabla 24. Composición del movimiento de 434,953 tons en Puerto Chiapas en 2018

Línea de negocio	Porcentaje de la carga total del puerto	Productos
Carga contenerizada	68.3	Plátano y café de exportación a Estados Unidos. Cabotaje de petróleo y derivados que proviene de Salina Cruz para consumo local. Carga de minerales.
Carga agrícola	26.2	Maíz de importación proveniente de Brasil y Argentina. Exportación de azúcar a Estados Unidos.
Carga general	5.4	Destaca el atún local. Importación de fertilizantes provenientes de Colombia y Guatemala. Exportación de titanio a China.

Fuente: Plan Maestro de Desarrollo Portuario Puerto Chiapas 2019-2024

En noviembre de 2019, Andrés Manuel López Obrador presentó el Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado, el cual contempla la construcción de 147 proyectos que representan una inversión de cerca de 859 mil millones de pesos (Aristegui, 2020). Uno de estos proyectos es el de la construcción de la terminal multimodal El Dorado en Puerto Chiapas. Destaca en este tema que el puerto ya se encuentra conectado vía terrestre con el Istmo de Tehuantepec. La terminal multimodal de El Dorado también será parte de estos proyectos regionales que buscan intensificar la importación y exportación de productos provenientes de Asia. Para lograr este incremento de la actividad portuaria y para permitir la llegada de buques de mayor tamaño, ya se realizan obras de dragado que ampliarán la profundidad del puerto a 10 metros (Barradas, 2020).

Tabla 25. Empresas, proveedores y contratistas en las obras de ampliación de Puerto Chiapas

Proveedor o contratista	Importe del contrato (MXN)	Descripción de la obra
Boskalis Marine Contracting and Offshore Services S.A. DE C.V.	34,154,144	Dragado emergente en Puerto Chiapas
Lava Tap de Chiapas	3,124,800	Servicios generales en las instalaciones de la Administración Portuaria
Seaprod S.A. DE C.V.	712,266	Supervisión de los trabajos de dragado
Incostas S.A. DE C.V.	94,35	Servicio para revisión del levantamiento barométrico

Fuente: Elaboración propia a partir de los contratos públicos de 2020 ingresados a CompraNet, Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Puerto Progreso

Puerto Progreso se localiza en el norte del estado del Yucatán en la costa del Golfo de México. Es operado por la Administración Portuaria Integral de Progreso, y con 1,101.81 hectáreas tiene vocación de puerto comercial y turístico, de influencia principalmente regional.

Las instalaciones de la Administración Portuaria poseen 89,231.52 m² de áreas de almacenamiento divididas en 3 patios, 2 almacenes, 6 bodegas y 4 silos de gran capacidad. El lugar tiene 11 posiciones de atraque y tres fondeaderos para embarcaciones mayores, menores y cruceros (PMDP Progreso, 2015).

Es el puerto más importante de toda la Península de Yucatán que abastece de mercancías a los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán. Adicionalmente, Progreso es la principal plataforma marítima en la zona por donde ingresan mercancías provenientes del extranjero y tiene a su vez conexión terrestre con los demás estados, incluyendo Veracruz, Oaxaca y Chiapas, a través del servicio ferroviario que antes era operado por la Compañía Chiapas Mayab S.A, DE C.V. y actualmente por Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Progreso es un nodo geopolítico importante en términos de la carga comercial que arriba desde el extranjero. El 91.1 % de las importaciones provienen de Estados Unidos y dispone también de conexiones marítimas con El Caribe, América Latina, Europa y Asia (PMDP Progreso, 2015). Al puerto arriba gran cantidad de turistas a través de rutas regulares de cruceros provenientes de Texas y Nuevo Orleans, que posteriormente se movilizan hacia la Riviera Maya en Quintana Roo.

Tabla 26. Composición del movimiento de 7,115,384 tons de productos en Puerto Progreso. 2014

Producto	Porcentaje de la carga total del puerto	Productos
Petróleo y derivados	31.7	Abastecimiento de petróleo de PEMEX a la Península de Yucatán.
Granel agrícola	36.5	Importación de maíz, sorgo, canola y otros productos para consumo humano.
Contenedores	22.4	Bienes de consumo y productos textiles.
Granel mineral	3.3	Importaciones de coque de petróleo, fosfato de amonio y fertilizante.
Carga general	1.3	Importación de fertilizantes y cemento blanco.
Otros fluidos	4.6	Cebo y aceite de palma.

Fuente: Plan Maestro de Desarrollo Portuario Puerto Progreso 2015-2020

Desde 2019 se han iniciado múltiples obras para la modernización y ampliación de este puerto, lo que podría estar estrechamente relacionado con la construcción de la refinería de Dos Bocas y del Tren Maya, ya que éste también tendrá la función de ser un tren de carga y de transporte de mercancías entre las distintas ciudades de la Península de Yucatán

El gobernador de Yucatán, Mauricio Vila Dosal, anunció en octubre de 2020 que el puerto tendrá obras de modernización por 4 mil millones de pesos para ampliar el calado de 9 a 15 metros de profundidad y el canal de navegación de 140 a 200 metros de ancho. Este tipo de obras son para posibilitar el ingreso de una mayor cantidad de embarcaciones y de cruceros y a la vez permiten la entrada de barcos con más capacidad de carga. Se espera que ahora se puedan recibir cruceros de hasta 10,000 pasajeros frente a los cruceros de 3,500 personas que pueden arribar actualmente (Rodríguez, 2020).

Tabla 27. Empresas, proveedores y contratistas en Puerto Progreso

Proveedor o contratista	Importe del contrato (pesos)	Descripción de la obra
Conaurbe Hidalguense S.A. DE C.V.	34,195,193	Línea de media tensión en el recinto portuario
MCR Proyectos y Desarrollos S.A. DE C.V.	7,146,582	Mantenimiento a vialidades del recinto portuario
Proyectos, Urbanizaciones y Construcciones S.A. DE C.V.	4,399,225	Rehabilitación de estructuras de concreto
Eduardo Saucedo Dueñas	509,977	Estudios técnicos de la ampliación del Puerto de Progreso
Total Play Telecomunicaciones S.A. DE C.V.	266,52	Servicio de enlace a nivel nacional con la SCT mediante fibra óptica

Fuente: Elaboración propia a partir de los contratos públicos de 2020 ingresados a CompraNet, Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Al analizar el destino de la mayoría de las exportaciones que atraviesan estos puertos podemos notar la prevalencia de Estados Unidos, lo cual es un indicador que nos da señales sobre los actores que serán los principales beneficiarios del proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

IMPACTOS AMBIENTALES

De acuerdo con la Unión Internacional de Ferrocarriles, un tren de alta velocidad puede alcanzar velocidades iguales o superiores a 200 km/h sobre líneas existentes actualizadas y 250 km/h sobre

líneas especiales.⁴² Para ello, es necesario que el trazado de las vías sea lo más rectilíneo posible, lo cual, en la región del Istmo, requiere de la deforestación de grandes áreas, la creación de túneles a través de los cerros y la construcción de puentes. La actual red ferroviaria del Istmo cuenta solamente con una vía y con el nuevo proyecto se pretende convertirla en doble, lo que demandará un área mayor de la ya destinada para ello. En el caso específico del Transístmico, el objetivo es que el tren alcance velocidades de 160 km/h. Así, debido a la orografía y a los requerimientos de la tecnología, se pueden llegar a necesitar extensiones mayores a 100 metros de ancho para construir la plataforma en la que se colocan las vías y otras necesidades técnicas (Grupo de Análisis Ambiental, 2020b, p. 47).

El Colectivo Geocomunes analiza la insuficiente información de las manifestaciones de impacto ambiental sobre los tramos del tren que se busca renovar y la posibilidad de que terminen por exceder el derecho de vía. Por un lado, recuperan que el 5 de febrero de 2020 se anunciaron las primeras cinco licitaciones para la rehabilitación y modernización del tren por una cantidad total de 2.6 mil millones de pesos. Quienes obtuvieron esos contratos fueron 13 empresas privadas, de las cuales 10 eran de capital mexicano y 3 de capital español. Sin embargo, cabe destacar que los acuerdos fueron otorgados sin contar con la totalidad de los estudios ambientales locales y regionales que se requieren para iniciar la obra. Aunque se ha mencionado que la renovación solamente se hará sobre el mismo derecho de vía ya existente, el hecho de que se busque reducir el trayecto a tres horas y media conlleva impactos socioambientales importantes, ya que implica el riesgo o la imposibilidad de cruce para personas y animales (Colectivo GeoComunes, 2020a, p. 11), lo cual no necesariamente se va a resolver con caminos para el cruce de la fauna, ya que estos, además de alterar las rutas de los animales, también podría generar confrontaciones entre especies. Un tren de alta velocidad genera varios efectos que alteran el dinamismo ambiental. Los efectos vibratorios y el ruido provocan cambios en las rutas y comportamiento de las especies, que reaccionan o bien alejándose del lugar o bien sintiéndose atraídas. Cuando priva esto último, corren el riesgo de ser atropelladas por el tren. Para evitarlo se construyen vallas a los lados de las vías pero esto entonces provoca el efecto barrera, que corta los circuitos de movilización de especies dando lugar a la fragmentación de los ciclos ecológicos, al surgimiento de plagas y a la perturbación de la diseminación de semillas y la polinización.

⁴² Una línea especial es aquella que es construida específicamente para permitir la circulación de trenes de alta velocidad a velocidades superiores a 250 km/h.

Los ecosistemas son universos complejos cuyos trazos característicos se definen en un terreno de interacciones múltiples, de manera que una alteración en cualquiera de sus partes repercute en el conjunto y obliga a reconstruir los equilibrios relacionales, por lo que el riesgo que implica la instalación del tren y el consecuente efecto barrera no solamente afecta a un organismo, sino que se extiende al ecosistema en su conjunto.

Un argumento común que promueve la creación de un tren de alta velocidad es la disminución en el consumo de energía y, por lo tanto, la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, especialmente el CO₂. Algunos autores como Kageson (2009) no están de acuerdo con esta idea, ya que el proyecto de construcción en su conjunto genera emisiones de GEI adicionales. Kageson no cuestiona el volumen de emisiones que se puede ahorrar con un tren de alta velocidad en comparación con un vehículo privado y el transporte aéreo, pero indica que la reducción es pequeña y se requerirán décadas para compensar las emisiones causadas por su construcción. La cantidad de CO₂ que emite un tren está relacionada con el tiempo, la frecuencia y el peso de la carga. Si el proyecto pretende mover mercancía a gran escala con mayor frecuencia y mayor velocidad, lo más probable es que las emisiones de CO₂ se incrementen (Grupo de Análisis Ambiental, 2020b, p. 53).

Una obra de esta envergadura requiere una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) previa para medir y atenuar sus efectos, no obstante, igual que en el caso del Tren Maya, se ha procedido por tramos, de manera que de antemano se fragmenta el entorno ecológico y es imposible estimar algunos de los procesos de mayor escala. Aun aceptando las MIAs fragmentadas que se han presentado, cabe decir que adolecen de serias deficiencias, iniciando porque no hacen una delimitación adecuada del Sistema Ambiental Regional (SAR) y, con ello, la evaluación que se realiza es parcial y precaria, inadecuada y muy poco comprometida con el cuidado del ambiente.⁴³

A pesar de que ya se está trabajando en toda la ruta, la única MIA autorizada, pero con condicionantes, es la del tramo de 12 km entre Mogoñe y La Mata. La MIA del tramo de Medias Aguas a Ubero no había sido aprobada todavía y no obstante se otorgaron los contratos. Cada uno de los proyectos de rectificación de los tramos tienen la obligación de presentar una MIA a pesar de que se insista en que se usará el mismo derecho de vía. Ante la presión de pueblos organizados del Istmo, entre ellos la UCIZONI, que denunciaron omisiones, deficiencias y errores en la MIA al no contemplar el impacto social del proyecto, la SEMARNAT tuvo que suspender el 3 de marzo de 2020 la evaluación de la MIA del tramo de Medias Aguas a Ubero por falta de información adicional (Grupo

⁴³ Con la misma negligencia o desprecio se han tratado las afectaciones sociales.

de Análisis Ambiental, 2020b, p. 43).

Según el Colectivo GeoComunes, los pueblos organizados tenían razón, pues analizando a detalle la MIA existía una importante ausencia de información. Si bien en el documento se indica el inicio y el fin de los tramos de curvas a rectificar, se omite señalar por donde pasará el nuevo trazo. Mientras que la MIA estipula que las obras se realizarán dentro del derecho de vía de 35 m de cada lado del ferrocarril, no termina por precisar las coordenadas completas de los trazos a rectificar, estableciendo únicamente el punto inicial y final de cada curva, lo que no permite determinar si realmente dichas obras serán realizadas dentro del antiguo derecho de vía. En la cartografía de Geocomunes, se observa que para la rectificación de algunas curvas muy pronunciadas parece inevitable rebasar el derecho de vía. En el mapa se señalan dos ejemplos, de las curvas 6 y 19, pero se identificó un riesgo de salirse del derecho de vía en 20 de las 32 rectificaciones previstas (Colectivo GeoComunes, 2020, p. 11).

Mapa 7. Posible exceso de derecho de vía



Fuente: Colectivo Geocomunes (2020), p. 10.

Sin considerar la posible superación del derecho de vía, el 21 de mayo la SEMARNAT dio luz verde a la rehabilitación de la vía férrea con 10 condicionantes, bajo la advertencia de que podrá suspender las obras si hay actividades que pongan en riesgo los patrones de comportamiento de los recursos bióticos. En la resolución, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales establece que la empresa debe mantener un diálogo con los ciudadanos, las autoridades locales, las organizaciones locales y las autoridades tradicionales. Es bajo este argumento que entre la decena de condicionantes que estableció la dependencia se indica que, con el fin de reducir los impactos negativos al ambiente, la empresa tendrá que establecer medidas de mitigación, compensación y remediación si la situación así lo amerita.

En cuanto a la flora y fauna silvestres, se apunta que deberá de poner en práctica programas de rescate y reubicación, y hacer una bitácora de especies vulnerables y un plan de acción para su conservación. Antes de comenzar con la obra, la constructora tiene que contar con un plan de protección y conservación de suelos para disminuir los efectos de erosión, y un programa de cuidado de las fuentes de agua que incorpore la verificación de su calidad.

Además, la SEMARNAT pide que, ante las emisiones de contaminantes que se generarán en el desarrollo del proyecto, la compañía responsable tendrá que presentar informes de revisión continua y seguimiento a distintas evaluaciones de la calidad del aire en las diferentes etapas de construcción. Asimismo, la resolución menciona que no se podrá comenzar con los trabajos de la empresa si no tiene autorizada la ubicación y diseño de los pasos de fauna subterráneos y aéreos y un programa de vigilancia de especies del hábitat. Por último, tendrá que establecer un programa de manejo de residuos y un comité de vigilancia ecológica conformado por representantes de las comunidades involucradas, autoridades tradicionales y actores del gobierno que correspondan a sus competencias (Enciso, 2020).

Parte 3. La visión geopolítica

¿Cuándo nació? ¿Un lunes o un martes? Fortunato no asistió al nacimiento. Niel Personero Rivera, ni las autoridades, ni los varones demorados en los pastizales miraron llegar el tren. Los muchachos encontraron, a la salida del colegio, dos vagones dormidos en el apeadero. Los mayores los descubrieron al atardecer. Era un pequeño convoy, sólo una locomotora y dos vagones. Hacía mucho tiempo que las autoridades suplicaban a la Compañía que el ferrocarril se detuviera, siquiera por cortesía, en Rancas. Solicitudes vanas. Los convoyes de Goyllarizquiza, vanidosos de su mineral, atravesaban el pueblo sin concederle una mirada. Por fin, ahora, un tren se detenía. De saberlo, la Personería hubiera organizado una bienvenida. Alquilar cometas y tambores no es cosa de otro mundo. Máscaras de diablos, aperos de fiesta para los caballos sobran en la pampa; por desgracia, los ranqueños pastoreaban cuando el tren comenzó a vomitar desconocidos [...] A aquellos enchaquetados de cuero negro, nadie los identificaba. Desembarcaron bolas de alambre. Terminaron a la una, almorzaron y comenzaron a cavar pozos. Cada diez metros enterraban un poste. Así nació el Cerco [...] Cuando volvieron, el Cerco reptaba ya siete kilómetros.

Manuel Scorza, *Redoble por Rancas*

Geopolítica del Corredor Transistmico

En un mundo interconectado, con procesos de producción articulados planetariamente aunque dispersos geográficamente, el comercio es un eslabón imprescindible. El año 2019, previo a la pandemia, el monto del comercio mundial alcanzó 19,051 billones⁴⁴ de dólares en el sector de mercancías y 5,898 billones en servicios comerciales (OMC, 2020). Es interesante destacar que el 80 % del comercio mundial se transporta por vía marítima.

Entre los pasos interoceánicos de mayor importancia se encuentra el canal de Suez, por donde transita el 12 % del comercio mundial, y el canal de Panamá, que facilita el 6 % de las transacciones mundiales. Para calcular la importancia que tiene Panamá en los flujos comerciales del planeta basta saber que por este canal cruzan 144 rutas marítimas distintas, que conectan 1,700 puntos de 160 países. (ACP, s/f).

En la medida que la cuenca del Pacífico ha ido convirtiéndose en epicentro del comercio mundial, Panamá es ruta obligada para el intercambio entre la costa Este de Estados Unidos, que genera el 38

⁴⁴ Millones de millones. En la nominación inglesa serían trillones.

% de los 21,428 miles de millones de dólares (mmd) de su Producto Interno Bruto (PIB), y las potentes economías de Asia Pacífico con un PIB de 24,631 mmd. Estas dos áreas concentran el 52.49 % del PIB mundial, según datos del 2019 (World Bank, 2020).

Panamá es una pieza geopolítica clave como soporte de la hegemonía estadounidense, y mucho más con el traslado del eje de la economía mundial del Atlántico al Pacífico. No obstante, la localización geográfica de los yacimientos fósiles, entre otros, determina que Suez siga teniendo una enorme relevancia todavía. El Canal de Suez junto con el oleoducto SUMED⁴⁵ de 200 millas de largo, son la tercera ruta de petróleo y productos refinados a nivel mundial con 5.5 millones de barriles por día. Estas dos rutas en conjunto representan cerca del 9 % del comercio mundial de petróleo por vía marítima. (Massimo Deandreis y Dante Camponi, 2018, p. 4)

Tabla 28. Volumen de crudo y licuado de petróleo transportado a través de los puntos de concentración mundiales, 2011-2016 (millones de barriles por día)

Ubicación	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Estrecho de Hormuz	17	16,8	16,6	16,9	17	18,5
Estrecho de Malaca	14,5	15,1	15,4	15,5	15,5	16,0
Canal de Suez y el Oleoducto SUMED	3,8	4,5	4,6	5,2	5,4	5,5
Bab-el-Mandeb	3,3	3,6	3,8	4,3	4,7	4,8
Estrechos daneses	3	3,3	3,1	3	3,2	3,2
Estrechos Turcos	2,9	2,7	2,6	2,6	2,4	2,4
Canal de Panamá	0,8	0,8	0,8	0,9	1	0,9
Cabo de Buena Esperanza	4,7	5,4	5,1	4,9	5,1	5,8
Comercio marítimo mundial de petróleo	55,5	56,4	56,5	56,4	58,9	na
Suministro total de petróleo	88,8	90,8	91,3	93,8	96,7	97,2

Fuente: Tabla obtenida de Deandreis y Campioni, 2018.

Suez conecta los suministros de petróleo entre los mayores productores y consumidores. Su localización geoestratégica en este sentido es indudable. Panamá, en cambio, tiene la virtud de la cercanía con el consumidor más importante del planeta, hasta ahora líder de la economía mundial. La mayor cantidad de carga que pasa por Panamá tiene como origen o destino principalmente a Estados Unidos (66 %), China (13 %) y Japón (13 %). Esto indica la importancia de la conexión de la costa Este de Estados Unidos con las principales economías del Asia Pacífico, y también la de las economías de sus dos costas, que es más conveniente por mar que atravesando por tierra las montañas Rocallosas y todo el territorio estadounidense. Actualmente es necesario hacer una

⁴⁵ El oleoducto SUMED, también conocido como Oleoducto Suez-Mediterráneo, se encuentra en Egipto y abarca desde el Golfo de Suez en la terminal Ain Sokhna hasta el Mar Mediterráneo en la costa de Sidi Kerir, Alejandría.

reconsideración a esto que es una norma casi general porque, dadas las condiciones del tránsito en Panamá y las del transporte terrestre, parecería estarse invirtiendo esta relación. El cruce por Panamá está tomando alrededor de 14 días mientras que el cruce por tierra logra hacerse en 5 días (Searoutes.com, s.f.). Con esto, un paso interoceánico de mayor agilidad, como el de Tehuantepec, volvería a mover la balanza en favor del transporte marítimo.

En este contexto, el eslabón panameño representa un nodo crucial, y también sugiere que un trayecto más corto y expedito como el que ofrece Tehuantepec sea altamente valorado. El cruce por Panamá tarda entre 8 y 10 horas por tratarse de un sistema de esclusas que permite resolver la diferencia de altura de los océanos, entre otras cosas, pero que debe transitarse de manera pausada.⁴⁶ Además de ello hay que calcular la espera de entre 10 y 15 días por las condiciones de saturación de Panamá. En el Istmo de Tehuantepec el tránsito sería en tren, por lo pronto, de manera que lo que cabe esperar, en caso de que se lleve a término la obra, serán caravanas de contenedores circulando por esas bellas tierras. Tres horas es el tiempo calculado para un paso sin interrupciones pero, de acuerdo con lo previsto, esto podría combinarse con estancias en los parques industriales (polos de desarrollo) para aprovechar doblemente el trayecto.

Con base en datos del *Bureau of Transportation Statistics*, el transporte marítimo es el principal medio que Estados Unidos ocupa para mover sus mercancías. El 53 % de las importaciones se realizan por mar, el 25 % por tierra y el 22 % por aire, mientras que 38 % de las exportaciones se realizan por mar, el 33 % por tierra y el 29 % por aire (Matthew Chambers y Mindy Liu, 2011, 1).

Es importante mencionar que Estados Unidos usa el Canal de Panamá principalmente para su conexión con China y Japón, ya que para la conexión con otros países del Sudeste asiático se toman otras rutas por la efectividad que éstas representan en el traslado. Ejemplo de esto, es la ruta de Singapur a New York que usa el Canal de Suez y no el Canal de Panamá, pero que podría resultar conveniente a través de Tehuantepec.

⁴⁶ El Océano Pacífico en la zona panameña es 20 centímetros más alto que en el lado del Océano Atlántico, además las variaciones son mayores (6 metros). En un principio De Lesseps quiso construir un canal a nivel del mar pero las condiciones climáticas y de suelo no se lo permitieron, por lo que se tuvieron que construir esclusas para conectarlos con el Río Chagres.

Mapa 8. Rutas alternativas entre Nueva York y Singapur



Fuente: Imagen recuperada de The Suez Canal Authority (s.f.) Routes & Time Saving.

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/RoutesAndTimeSaving.aspx>

De acuerdo con información de UCIZONI, el gobierno mexicano firmó el plan maestro del Corredor del Istmo con una empresa de Singapur (UCIZONI, 2020, p. 19). Singapur es uno de los centros de transporte y comunicaciones más importante del sureste asiático y un centro de actividad comercial y financiera a nivel mundial. Asimismo, el Servicio Comercial de Estados Unidos en Singapur es una red que proporciona inteligencia de mercado y conexión de negocios para facilitar la entrada de empresas estadounidenses en otros mercados (U.S. Department of Commerce). Por esa razón, en análisis previos sobre el Corredor del Istmo se han hecho comparaciones de los tiempos y precios de traslado entre el comercio estadounidense y Singapur desde diferentes corredores mexicanos.

Tabla 29. Comparación de distancias y tarifas entre Singapur y Estados Unidos de América por cinco corredores intermodales transpacíficos (kilómetros y dolares)

De Singapur a	Vía Los Ángeles/ Long Beach		Vía Ensenada		Vía Manzanillo		Vía Lázaro Cárdenas		Vía Istmo-Houston	
	Distancia	Tarifa	Distancia	Tarifa	Distancia	Tarifa	Distancia	Tarifa	Distancia	Tarifa
San Antonio	16.520	4.477	16.533	4.414	18.190	4.436	18.330	4.416	19.258	5.490
Houston	16.911	4.617	16.923	4.555	18.278	4.468	18.418	4.448	18.920	5.368
Dallas	16.637	4.519	17.165	4.641	18.506	4.550	18.645	4.530	19.340	5.519
Memphis	17.408	4.796	17.697	4.833	19.356	4.856	19.496	4.836	19.821	5.692
Kansas City	16.938	4.627	17.438	4.740	19.437	4.885	19.576	4.865	20.164	5.816
Saint Louis	17.485	4.824	17.953	4.925	19.718	4.986	19.858	4.966	20.224	5.837
Chicago	17.677	4.893	18.198	4.893	20.120	5.131	20.260	5.111	20.613	5.977

Fuente: Martner, 2012, p. 127

En estos cálculos falta la ruta Istmo-Mobile, conveniente para la cobertura de la costa Este, y en la que ya funciona un ferrobuzo que seguramente podría ser escalado. Esta ruta tiene la ventaja del

acortamiento del trayecto, pero también la de la conexión con los ríos navegables dentro del territorio estadounidense.

Mapa 9. Ruta del ferrobuzque Coatzacoalcos-Mobile



Fuente: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica

El tipo de productos que transitan por Panamá es variada pero el petróleo y la carga contenerizada, presumiblemente manufacturas, ocupan los rubros de mayor importancia. Es interesante observar la preminencia que tiene uno y otro en cada una de las rutas pues el petróleo fluye hacia el Pacífico mientras las manufacturas fluyen en sentido contrario. El 50 % de los buques que cruzan Panamá

van cargados de contenedores; el 32 % lleva petróleo y gas licuado.

Tabla 30. Las principales mercancías que cruzan el Canal de Panamá

(miles de toneladas largas)

Del Atlántico al Pacífico			Mercaderías	Del Pacífico al Atlántico		
2018	2019	2020		2020	2019	2018
14,594	14,535	9,617	Carbón Mineral y Coque	2,281	3,259	3,65
21,556	20,72	22,199	Carga Contenerizada	34,757	37,181	36,521
24,449	24,038	27,109	Granos	3,485	3,037	3,353
1,067	939	1,826	Manufacturas de Hierro y acero	3,291	4,82	5,137
1,976	1,814	1,572	Maquinaria y equipo	3,377	4,171	3,725
2,737	3,007	20,3	Minerales	13,506	16,697	16,876
1,866	1,787	1,284	Misceláneo	4,154	4,474	3,903
6,420	5,203	5,990	Nitratos, Fosfatos y Potasa	3,486	4,165	4,275
64,060	66,857	74,872	Petróleo y Sus Derivados	8,330	6,603	6,642
13,085	13,163	13,162	Químicos y Petroquímicos	2,884	3,623	3,776

Fuente: Datos extraídos de la tabla “Principales Mercaderías Transportadas a Través del Canal de Panamá.

Años fiscales 2020-2018 (Miles de Toneladas Largas) [En línea] Recuperado de:

<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2020/10/06-PrincipalesMercados.pdf>

Hay otro tipo de tránsito que es relevante considerar en Panamá. Como se sabe, es el nodo en el cual se marca una ruta en forma de ocho que no sólo comunica el norte y el sur del continente sino también el oriente y occidente del mismo, además de las rutas transoceánicas. En el informe de tránsito de abanderamiento por buques, se muestra que Estados Unidos este año fiscal usó el canal para atravesar 57 buques de guerra, con un total de 203,743 de toneladas de desplazas; Corea del Sur cruzó dos buques del mismo tipo con 14,548 toneladas; y España uno con 6,344 toneladas (<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2020/10/03-TraficoPorAbanderamiento.pdf>).

El ejercicio naval militar de mayor tamaño que realiza Estados Unidos cada año junto con la mayor parte de los países del continente e incluso con invitados como Gran Bretaña, España y otros similares se lleva a cabo en torno a Panamá y tomándolo como eje o punto central. Se trata de un ejercicio denominado Panamax y sus propósitos varían cada año para adecuarse a las necesidades

del momento. En él se capacita a las fuerzas armadas de la región y se construyen las homologaciones y complicidades necesarias para un trabajo conjunto que pudiera eventualmente ser requerido.

HEGEMONÍA DISPUTADA

Uno de los desafíos de este momento concierne a la disputa hegemónica entre Estados Unidos y China, y en la que participan también potencias de alturas cercanas como Rusia. En este contexto, el control del espacio, de los mares, los territorios, las rutas y los elementos de definición de las posiciones de ventaja o vulnerabilidad, las condiciones de establecer alianzas, coaliciones o complicidades son de vital importancia. Esos territorios de paso estratégicos como Suez, Panamá y como podría ser el Istmo de Tehuantepec, son cruciales para afianzar los equilibrios o asimetrías del poder mundial y se convierten en territorios rigurosamente vigilados, incluso por vía militar.

En el 2017 se firmó un convenio entre Xi Jinping y Juan Carlos Varela, en donde Panamá adhirió a la iniciativa china de la Ruta de la Seda, incluyendo la iniciativa marítima de la Ruta de la Seda del siglo XXI. (Ruvisei González- Sáenz, 2019, 122). Esto encendió señales de alerta en Estados Unidos evidentemente, y lo obligó a mover un poco sus piezas, pero es de preverse que situaciones similares sigan presentándose en adelante y que se manifiesten de alguna manera en el caso de Tehuantepec, de seguir la construcción del corredor transístmico. Es decir, México, aún más que ahora, se incorporaría a los escenarios de definición de la hegemonía, y podría ser directamente uno de sus terrenos de batalla.

A partir de las dinámicas comerciales de la actualidad y de todo lo anteriormente expuesto, se puede afirmar que el Corredor Transístmico no competirá con el Canal de Panamá. Más bien, parece que complementará los flujos y necesidades comerciales, principalmente del hemisferio norte de América. En términos generales, los intercambios comerciales se han incrementado durante los últimos años a nivel mundial como ya lo señalamos. De acuerdo con el portavoz de la Autoridad del Canal de Suez en la segunda década del siglo XXI, el comercio mundial duplica su monto aproximadamente cada 10 años (González, 2015), por lo que la búsqueda de nuevas rutas es indispensable para cumplir con las necesidades económicas del sistema capitalista.

A esto hay que agregar los problemas que está enfrentando Panamá a raíz del cambio climático. A comienzos de 2019 se registró en esa zona la temporada más seca de su historia y se prevé que el cruce tendrá que enfrentarse en adelante a tormentas más extremas y periodos secos mucho más largos, lo que restringirá el paso de mercancías en la zona (Fountain, 2019). En ese contexto, oportunamente se relanza el proyecto de convertir al istmo mexicano en un ágil sustituto o

complemento de Panamá, capaz de hacer frente a eventualidades de diversos tipos. Ahora bien, si el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec pretende posicionarse como un proyecto competitivo para el comercio mundial y responder a las lógicas del mercado mundial y del sistema capitalista neoliberal,

...debe aspirar a ser más que un simple cruce de transporte y carga. En efecto, si pretende consolidarse como un nodo estratégico de circulación de mercancías no le bastará con ofrecer menores tiempos de viajes para ciertas rutas. Por el contrario, tendrá que estructurarse como una plataforma logística de producción y distribución con múltiples servicios de valor agregado, para las mercancías que circulen sobre este eje (Martner, 2012, p. 129).

LOS RIESGOS Y DAÑOS IRREVERSIBLES DEL CORREDOR TRANSÍSTMICO

El Corredor del Istmo de Tehuantepec no sólo enlaza los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, sino también, en una especie de cadena, el de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Puerto Chiapas y Puerto Progreso. Los dos últimos serán fundamentales para la conexión con el Tren Maya, como ya veíamos, mientras que la relación con los primeros apunta al dinamismo de la actividad comercial de la cuenca del Pacífico. Esto lleva a reflexionar sobre los mayores beneficiarios de la apertura de la vía transístmica y sobre la influencia estadounidense sobre el CIIT.

El puerto de Lázaro Cárdenas está controlado por la empresa ferroviaria Kansas City Southern de México, mientras que el de Manzanillo está regulado por Ferromex y Kansas City Southern. Asimismo, estos están enlazados con los puentes terrestres que conectan a Estados Unidos de este a oeste (Martner, 2012, p. 128).

No obstante, no es sólo el control de las infraestructuras sino el de la producción y comercio de bienes que circulan por esas vías y la manera como éstas conectan con los territorios de densidad económica del planeta.

El Corredor Transístmico finalmente es el punto crítico donde confluyen un conjunto de problemáticas geopolíticas, sociales, culturales y ambientales. Atravesar el istmo subvirtiendo las dinámicas locales; los modos de vida comunitarios; los hábitos culturales de los pueblos ahí asentados desde antes de que el *desarrollo* se erigiera como justificación de las violencias socioambientales, supone modificar la geografía, que no es sino la marca de las vidas sobre la tierra (Porto, 2001), incluyendo los eventos climáticos, que se transforman con las alteraciones geográficas. Pero este proyecto supone, sobre todo, poner el territorio ístmico, entendido en un sentido complejo: con su gente, sus historias, sus tejidos socioambientales y sus territorialidades o modos de vida, al servicio de un hipotético comercio internacional que lo inundará de contenedores,

saqueadores, petróleo y poblaciones desplazadas, precarizadas y sin sentido territorial, como serían los trabajadores maquileros de los parques industriales. Supone también someter a la cintura de México a la lógica geopolítica de los altos poderes que se disputan el planeta, con todas las derivaciones que esa definición implica, sin descartar los controles militarizados de la zona. Compromete la soberanía de la nación al convertir el istmo en una *zona de encierro* de las políticas antimigrantes estadounidenses, mientras ellos sanean las que aplican en su propio territorio. Contribuye, también y en muy amplia medida, a profundizar la catástrofe ecológica planetaria, afectando notablemente ese nodo estratégico del istmo, ubicado en el trayecto y cruce de especies migratorias y con una de las escasas manchas selváticas tropicales que quedan en el Norte del continente, la Selva de Los Chimalapas, que guarda una riqueza y diversidad biológica y ecológica invaluable e irrepetibles. Beneficios económicos directos traerá, para algunos. Para las finanzas públicas que calculan recibir impuestos o ganancias de sus propias empresas, como PEMEX; para empresas constructoras nacionales; para los negociados locales y algunos otros de nivel nacional relacionados con estas actividades. Individualmente quizá sea interesante, “un buen negocio”, como se suele decir, pero ¿cómo se benefician los mexicanos? Para el capital extranjero que se involucre en las obras y las actividades del *hub transístmico* seguramente habrá ganancias, de diferentes tipos: por el acortamiento de trayectos, por el abaratamiento de costos laborales y de servicios, por el valor agregado a sus mercancías, por el manejo de las empresas de traslado y contenedores y varias otras coaligadas.

El balance entre daños y beneficios económicos sería suficiente para desestimar estas obras, no obstante, la evaluación del daño socioambiental y cultural, tanto como las consideraciones sobre la soberanía territorial de los mexicanos son de tal envergadura que definitivamente urgen la cancelación del proyecto que avanza a pesar del rechazo argumentado de amplios sectores de la sociedad mexicana.

En julio de 2019, México se consolidó como un tercer País Seguro con el Protocolo de Protección al Migrante. Ahora México será el principal responsable de restringir el paso de miles de migrantes que transitan por nuestro territorio con el objetivo de llegar a Estados Unidos. Esto afianza la extrapolación de los límites estadounidenses a la frontera sur del país.

En la actualidad, el Istmo es la segunda región de Oaxaca con más violencia. Además, el narcotráfico ha aprovechado los flujos migratorios de la zona para incrementar su negocio. Así, este megaproyecto podría beneficiar no sólo el transporte de estupefacientes a diferentes zonas del país y del mundo en su conexión con el Tren Maya y los principales puertos del Pacífico y del Golfo, sino

que también podría significar un nuevo mercado que se instale de manera paralela a la industrialización de la región, ya que la modificación de las rutas del comercio ilícito también se ha acompañado del establecimiento de mercados en las zonas por donde transitan dichos productos.

Fuentes

- Administración del Canal de Panamá. (2020). *Tráfico del Canal de Panamá*. <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2020/10/01-Trafico.pdf>
- Administración del Canal de Panamá. (2020). *Tráfico por abanderamiento de buque*. <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2020/10/03-TraficoPorAbanderamiento.pdf>
- Angel, A. (20 de enero de 2020). Con 35 mil 588 asesinatos, 2019 es el año más violento del que se tenga registro. *Animal Político*. <https://www.animalpolitico.com/2020/01/homicidios-2019-violencia-asesinatos-record/>
- API Salina Cruz. (2018). *API inaugura la primera etapa de ampliación de la bocana de acceso al puerto*. Gobierno de México. <https://www.puertosalinacruz.com.mx/esps/2110425/api-inaugura-la-primera-etapade-ampliacion-de-la-bocana>
- API Salina Cruz. (2018). *Licitación Pública Nacional No. LO-009J3G999-E14-2019*. Gobierno de México. <https://www.puertosalinacruz.com.mx/esps/2110652/licitacion-publica-nacional-no-lo-009j3g999-e14-2019>
- API Veracruz. (2020). *Convocatorias para Concursos y Licitaciones*. Gobierno de México. <https://www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/tramites-y-servicios/convocatorias-para-concursos-y-licitaciones/>
- Army Corps Engineers e Institute for Water Resources. (2012). *U.S. Port and Inland Waterways Modernizations: Preparing for Post-Panamax Vessels*. https://www.iwr.usace.army.mil/Portals/70/docs/portwaterways/rpt/June_20_U.S._Port_and_Inland_Waterways_Preparing_for_Post_Panamax_Vessels.pdf
- Artera, I. (2019). *Veracruz, el estado donde más aumentó la cantidad de personas pobres en 10 años*. Animal Político. <https://www.animalpolitico.com/2019/08/veracruz-aumento-personas-pobres-decada/>
- Asociación Ambientalista Guerreros Verdes. (2020). *Pronunciamiento público Corredor y Tren Transistmico: ambición trasnacional, depredación y soberanía en riesgo, en tiempos de crisis, recesión, pánico y pandemia*. <https://guerrerosverdes.org/2020/05/02/corredor-y-tren-transistmico-ambicion-trasnacional-depredacion-y-soberania-en-riesgo-en-tiempos-de-crisis-recesion-panico-y-pandemia/>
- Atlas de los pueblos indígenas de México. *Distribución por entidad federativa*. Recuperada el 15 de diciembre de 2020 en http://atlas.inpi.gob.mx/?page_id=247
- Autoridad del Canal de Panamá. (2017). *Infografía Buques que transitan por el canal ampliado*. <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2017/08/Buques-del-Canal-08-28-digital.pdf>

- Autoridad del Canal de Panamá. (2019). *Informe Anual*. <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2020/01/InformeAnual-2019-2.pdf>
- Autoridad del Canal de Panamá. (s.f.). *Ventajas del postpanamax*. <https://wpeus2sat01.blob.core.windows.net/micanaldev/preguntafrecuenteslinkdeimagenes/Ventajas-del-pospanamax-digital.pdf>
- Barradas, R. (30 de agosto de 2020) *Inician el dragado de Puerto Chiapas para alcanzar los diez metros*. Puertos, Transporte y Carga. <https://www.ptc.mx/2020/08/inician-el-dragado-de-puerto-chiapas-para-alcanzar-los-diez-metros/>
- Burnett, V. (2016). Los parques generan prosperidad en Oaxaca, pero no para todos. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/es/2016/08/01/espanol/america-latina/los-parques-eolicos-generan-prosperidad-en-oaxaca-pero-no-para-todos.html>
- Camacho, Z. (2019). *Cárteles, en guerra contra pueblos indígenas*. Contralínea. <https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2019/10/09/carteles-punta-de-lanza-contra-los-pueblos-indigenas-del-cni/>
- Candelas, R. (2019). *El proyecto del tren transístmico*, Carpeta informativa núm. 119. Cámara de Diputados, CESOP.
- Carvajal, B. (2 de noviembre de 2020). En enero, licitaciones de los primeros 4 polos de desarrollo del Istmo. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/2020/11/02/economia/024n1eco>
- Castañeda, A. (2016). ¿Qué es el Plan Frontera Sur? *Observatorio de legislación y política migratoria, COLEF-CNDH*, boletín No.1. <https://observatoriocolef.org/wp-content/uploads/2016/06/BOLET%C3%8DN-1-Alejandra-Casta%C3%B1eda.pdf>
- Causa en común. (20 de mayo de 2020). *Análisis de los datos disponibles de incidencia delictiva*. http://causaencomun.org.mx/beta/wp-content/uploads/2020/05/200520_v1_incidencia-delictiva_mayo_.pdf acceso 30 de noviembre
- Ceceña, A. E. (28 de mayo de 1997). El Istmo de Tehuantepec: frontera de la soberanía nacional. *La Jornada del Campo*. <http://geopolitica.iiec.unam.mx/node/647>
- Chaca, R. (2015). *El oro, la plata y la sal de los zoques, mixes y zapotecas*. Red Mexicana de Afectados por la Minería. <http://www.remamx.org/2015/04/el-oro-la-plata-y-la-sal-de-los-zoques-mixes-y-zapotecas/>
- Chambers, M. y Liu, M. (2017). *Maritime Trade and Transportation by the Numbers*. Bureau of Transportation Statistics. United States Department of Transportation. http://www.bts.gov/archive/publications/by_the_numbers/maritime_trade_and_transportation/index
- Colectivo GeoComunes (s.f). *La costa y sierra de Chiapas dentro de los planes de saqueo neoliberal. Un territorio geoestratégico para el extractivismo y el capitalismo verde*.

http://geocomunes.org/Analisis_PDF/chiapas%20lectura.pdf

Colectivo GeoComunes. (2020). *Análisis general del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*

http://geocomunes.org/Analisis_PDF/GeoComunes_Trans%C3%ADstmico_22Abril2020.pdf

Colectivo GeoComunes. (2020b). El Corredor Interoceánico: un proyecto clave para el capital industrial fósil. El rompecabezas energético en México. *América Latina en movimiento ALAI*, 547, 5-8.

Comisión Nacional de Hidrocarburos. (2018), *El sector del gas natural: algunas propuestas para el desarrollo de la industria nacional.*

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/391881/Documento_Tecnico_GasNatural_CNH2018_1.pdf

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2017). *Selva Zoque-La Sepultura.*

http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/regionalizacion/doctos/rtp_132.pdf

Congressional Research Service. (2020). *Mexico: Evolution of the Mérida Initiative, 2007-2020.*

<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF10578>

Consortio Oaxaca. (2020). *El Istmo alcanza el mayor índice de feminicidios y mujeres desaparecidas en Oaxaca.*

<https://consorciooaxaca.org/el-istmo-alcanza-el-mayor-indice-de-feminicidios-y-mujeres-desaparecidas-en-oaxaca/> acceso 25 de noviembre de 2020.

Containertech (s.f.) *Container Ship Types*. Recuperada el 20 de noviembre de 2020 de

<http://www.containertech.no/containershiptypes.htm>

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Coatzacoalcos. (2012). *Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los recintos portuarios de Coatzacoalcos y Laguna de Pajaritos 2012-2017*. Secretaría de Comunicación y Transportes.

<https://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/pmdp>

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Progreso. (2015). *Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Progreso 2015-2020*. Secretaría de Comunicación y Transportes.

https://www.puertosyucatan.com/qs/files/pmdp_2015-2020_v31-03-2019.pdf

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Puerto Chiapas. (2019). *Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto Chiapas 2019-2024*. Secretaría de Comunicación y Transportes.

http://www.puertochiapas.com.mx/qs/files/PMDP_Puerto_Chiapas_2019_2024.pdf

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Salina Cruz. (2016). *Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Salina Cruz 2016-2021*. Secretaría de Comunicación y Transportes.

<https://www.puertosalinacruz.com.mx/upl/sec/pmp.pdf>

Cossens, S. (2019). Rutas comerciales en Mesoamérica, la formación del sistema internacional prehispánico. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, (135), 155-171.

Dávila, E., Kessel, G. y Levy S. (2002). El sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México. *Economía mexicana*, 11(2), 205-260.

- De la Fuente, P. (2020). Las plantas endémicas en riesgo por el Corredor Multimodal, *Metabólica*, (1), 83-90.
- Department of Commerce e International Trade Administration. (s.f.). *U.S. Commercial Service Singapore*.
<https://www.trade.gov/singapore>
- Desinformémonos. (13 de noviembre de 2020). *Comunidad zoque frena explotación de los Chimalapas a manos de minera canadiense*. <https://desinformemonos.org/comunidad-zoque-frena-explotacion-de-los-chimalapas-a-manos-de-minera-canadiense/>
- Diario Oficial de la Federación. (23 de marzo de 2019). Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Guardia Nacional. Secretaría de Gobernación.
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5555126&fecha=26/03/2019
- DTU. (2019). *Rehabilitación de la vía férrea mejorando su curvatura y pendiente, en 12.65 km, de vía de tramo continuo entre el km z-213+550 al km z-226+200, Chivela-Lagunas, Oaxaca*, USPAE-FIT-INECOL.
<https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/oax/estudios/2019/200A2019V0020.pdf>
- Edwards, S. (2020). Sector eólico mexicano: ¿tan destructivo como los combustibles fósiles? *Deutsche Welle*.
<https://www.dw.com/es/sector-e%C3%B3lico-mexicano-tan-destructivo-como-los-combustibles-f%C3%B3siles/a-53508726>
- El Ejército también construirá el aeropuerto de Tulum en Quintana Roo: AMLO; estará listo en 2023. (6 de octubre de 2020). Sin Embargo. <https://www.sinembargo.mx/06-10-2020/3872195>
- El tren transoceánico será cortina antimigración: AMLO. (8 de junio de 2020) *La Jornada*.
<https://www.jornada.com.mx/2020/06/08/politica/005n1pol>
- Elliot, D. et al. (2004). *Atlas de Recursos Eólicos del Estado de Oaxaca*. Laboratorio Nacional de Energía Renovable.
- Enciso, A. (2020). Semarnat impone 10 condiciones a las obras del tren transistmico. *La Jornada*.
<https://www.jornada.com.mx/2020/06/01/politica/013n1pol>
- Espejo, S. (2020). *México anuncia un paquete de proyectos de infraestructura, incluidos de energía, para reactivar la economía*. S&P Global. <https://www.spglobal.com/platts/es/market-insights/latest-news/natural-gas/100520-mexico-announces-set-of-infrastructure-projects-including-energy-to-reactivate-economy>
- Espino, M. (29 de septiembre de 2020). Cárteles centran trasiego de droga en seis puertos. *El Universal*.
<https://www.eluniversal.com.mx/nacion/carteles-centran-trasiego-de-droga-en-seis-puertos>
- Esteva, G. (coord.). (2019). *El Istmo que queremos*. México: Pares.
- Expansión Política. (30 de octubre de 2020). *La CNDH acredita abusos de la Guardia Nacional contra migrantes*.
https://www.google.com/amp/s/politica.expansion.mx/mexico/2020/10/30/la-cndh-acredita-abusos-de-la-guardia-nacional-contra-migrantes%3F_amp=true

- Fahmel, B. (2005). El camino de Tehuantepec. *Anales de Antropología*, 39(2), 9-24.
- Farías, E. (2007). *Los caminos de tierra adentro del suroeste novohispano y el comercio de la Nao de China en el siglo XVI*. Tesis de maestría. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Florida Department of Transportation y Seaport Office. (mayo de 2018). *Canal Expansion and Florida Seaports. A preliminary study of Post Panamax Vessel Calls and Pacific Region Container Volumes*. [https://fdotwww.blob.core.windows.net/sitefinity/docs/default-source/seaport/seaport/pdfs/fdot-\(05-2018\)-panama-canal-expansion-and-florida-seaports--a-preliminary-study.pdf?sfvrsn=4f716e49_0](https://fdotwww.blob.core.windows.net/sitefinity/docs/default-source/seaport/seaport/pdfs/fdot-(05-2018)-panama-canal-expansion-and-florida-seaports--a-preliminary-study.pdf?sfvrsn=4f716e49_0)
- Fountain, H. (2019). La peor sequía en Panamá amenaza el futuro del canal. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/es/2019/05/17/espanol/america-latina/canal-de-panama-sequia.html>
- Gallegos, Z. (2020). Entre 2013 y 2019 el ejército mexicano desvió 156 millones de dólares a empresas fantasma. *El País*. <https://elpais.com/mexico/2020-08-25/el-ejercito-mexicano-desvio-156-millones-de-dolares-a-empresas-fantasma-entre-2013-y-2019.html>
- Gil, R. (2019). La inconstitucionalidad de la Ley de Seguridad Interior; una afrenta al Estado de derecho en México [epub]. *Cuestiones constitucionales*, (41), 499-512. Recuperado en <https://doi.org/10.22201/ijj.24484881e.2019.41.13956>
- Gobierno de México. (s.f.). *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (PDIT)*. Proyectos México Oportunidades de inversión. https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/programa-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec-pdit/
- Gobierno de México. (s.f.). *Refinería Dos Bocas*. <https://dosbocas.energia.gob.mx/>
- Gonçalves, C. W. P. (2001). Geo-grafías: movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad. México: Siglo XXI.
- González, R. (22 de febrero de 2015). El Canal de Suez se duplica. *El País*. https://elpais.com/economia/2015/02/22/actualidad/1424629742_375761.html
- González-Sáenz, R. (2019). Toward Latin-american and the Caribbean. Economic-Financial implications. *Journal of Evolutionary Studies in Business*, 4 (2), 108-131 <https://revistes.ub.edu/index.php/JESB/article/view/i062/29358>
- Grupo de Análisis Ambiental. (2020a). "La Selva Zoque y su defensa ancestral", *Metabólica*, (1), 60-74.
- Grupo de Análisis Ambiental. (2020b). "El Tren Transísmico ¿tecnología limpia?", *Metabólica*, (1), 43-59.
- Grupo de Análisis Ambiental. (2020c). "El supuesto desarrollo ambiental y social de los parques eólicos en el Istmo", *Metabólica*, (1), 91-109.
- Guardia Nacional. (13 de agosto de 2019). *Situación de la Guardia Nacional*. <http://rednacionalporlaseguridad.com/wp-content/uploads/2019/08/CPM-GN-despliegue-y-situación-13ago19.pdf>.
- Hablan los pueblos (s.f.). *Territorio adolorido*. <https://hablanlospueblos.org/IST/territorio-adolorido/>

- Hermanos en el camino. (s.f.). Albergue de Migrantes Hermanos en el Camino.
<http://www.hermanosenelcamino.org/>
- Hernández, U., Martínez, A. García, L., Fini, D y Alcántara, A. (2018). *Minería y privilegios. Captura política y desigualdad en el acceso a los bienes comunes naturales en México. Estudio de caso sobre San José del Progreso Oaxaca*. OXFAM México.
- Huerta, M (5 de junio de 2020). Obras de ampliación del Puerto de Coatzacoalcos registran un avance del 50%: Cuitláhuac García. *Crónica de Veracruz*. <https://cronicadexalapa.com/obras-de-ampliacion-del-puerto-de-coatzacoalcos-registran-un-avance-del-50-cuitlahuac-garcia/>
- INEGI. (2019). *Censos Económicos*. <https://www.inegi.org.mx/app/saic/default.html>
- INEGI. (2020a). *Banco de Información Económica*. <https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/bie.html>
- INEGI. (2020b). *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo*.
<https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/>
- Infobae. (2020). *La sangrienta huella de la violencia en México: 87 masacres durante la pandemia de COVID-19*. <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/10/26/la-sangrienta-huella-de-la-violencia-en-mexico-87-masacres-durante-la-pandemia-de-covid-19/>
- Inicia dragado de mantenimiento emergente en Puerto Chiapas. (2020). Gobierno de México.
<https://www.puertochiapas.com.mx/2020/469-inicia-dragado-de-mantenimiento-emergente-en-puerto-chiapas-2020>
- Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático. (2007). Los Chimalapas. SEMARNAT.
<http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones2/libros/28/chimalap.html#:~:text=Al%20haber%20sido%20pr%C3%A1cticamente%20exterminada,%2C%20reptiles%2C%20aves%20y%20peces.>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). Minería. Datos. Recuperado en 14 de enero de 2021.
https://www.inegi.org.mx/temas/mineria/default.html#Informacion_general
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (s.f.). Banco de indicadores. Encuesta Nacional de Ocupación y empleo Gobierno de México. Recuperado el 14 de enero de 2021.
<https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?p=8&ag=00>
- Integralia. (2020). *La inseguridad en tiempos del Covid-19 en México*.
<https://integralia.com.mx/web/index.php/2020/07/16/reporte-especial-la-inseguridad-en-tiempos-del-covid-19-en-mexico/>
- Juárez, A. L., Amaya, J. L. y Rouillé, M. (2018). *Huellas imborrables: desapariciones, torturas y asesinatos por instituciones de seguridad en México (2006 – 2017)*. Comisión Mexicana de Defensa y Promoción de los Derechos Humanos.
- Juárez, Pilar. (5 de octubre de 2020). Avances en Corredor Interoceánico del Istmo: van casi 3 mil empleos generados. *Milenio*. <https://www.milenio.com/negocios/corredor-interoceanico-istmo-tehuantepec-avances-5-octubre>

- Juárez-Hernández, S. y León, G. (2014), Energía eólica en el istmo de Tehuantepec: desarrollo, actores y oposición social. *Revista Problemas del Desarrollo*, 178(45), 139-162.
- Kageson, P. (2009). Environmental aspects of inter-city passenger transport. *OECD-ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers*, (2009/28), 1-27.
- Kaminsky, G. et al. (2005) *Tiempos inclementes. Culturas policiales y seguridad ciudadana*. Remedios de Encalada Ediciones.
- Kánter, C. I. (2020). Femicidios y asesinatos dolosos de mujeres y niñas en México en 2019. *Mirada Legislativa*, (183).
- Karni, A. (30 de junio de 2019). Trump Says U.S. Will Hit Mexico With 5% Tariffs on All Goods. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2019/05/30/us/politics/trump-mexico-tariffs.html>
- La Jornada. (10 de abril de 2017). Cada año 450 mil migrantes cruzan por México hacia Estados Unidos. *La Jornada*. <https://jornada.com.mx/2017/04/10/politica/014n2pol>
- López Cabrera, H. (2020). *Interoceánico instalará dos parques industriales en Coatzacoalcos*. Diario del Istmo. Voz en libertad. [URL:https://diariodelistmo.com/coatzacoalcos/interoceanico-instalara-dos-parques-industriales-en-coatzacoalcos-/41272223](https://diariodelistmo.com/coatzacoalcos/interoceanico-instalara-dos-parques-industriales-en-coatzacoalcos-/41272223)
- López Obrador, A. M. (2018). *Carta al presidente de los Estados Unidos Donald Trump*. Expansión. <https://expansion.mx/economia/2018/07/25/esta-es-la-carta-completa-que-envio-lopez-obrador-a-trump>
- López Portillo, E. y Storr, S. (2020). *Militarización en la 4T (2018-2020)*. Universidad Iberoamericana-Programa de Seguridad Ciudadana.
- López, E. (2020). *Se fortalece frente de resistencia indígena contra construcción de Tren Transístmico*. Avispa Media. <https://avispa.org/se-fortalece-frente-de-resistencia-indigena-contra-construccion-de-tren-transistmico/>
- López, R. (6 de octubre de 2020). En puertos del Pacífico se multiplican los homicidios. *Milenio*. <https://www.milenio.com/policia/se-multiplican-los-homicidios-en-puertos-del-pacifico> acceso
- Lozano, S. y Marlen H. (22 de mayo de 2020). Destacan por sucias refinerías de Pemex. *Reforma*. https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?_rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/destacan-por-sucias-refinerias-de-pemex/ar1948508?referer=-7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b767a783a--
- Manzo, D. y Pérez, J. (23 de junio de 2020). Asesinan a 15 personas en San Mateo del Mar; despliegue policial. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/2020/06/23/estados/026n1est>
- Maritime Administration (s.f.) *Improving the U.S. Marine Transportation System (MTS) Improving the U.S. Marine Transportation System*. U.S. Department of Transportation. Recuperado el 25 de noviembre de 2020 de <https://www.maritime.dot.gov/outreach/maritime-transportation-system-mts/maritime-transportation-system->

[mts#:~:text=Improving%20the%20U.S.%20marine%20transportation,25%2C000%20miles%20of%20navigable%20channels](#)

Maritime Connector. (s.f.). *Panamax and New Panamax*. Recuperado el 20 de diciembre de 2020.

<https://maritime-connector.com/wiki/panamax/>

Martín, S. (2017). *La Red Española de Alta Velocidad: estructuración, expansión e impactos derivados*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid.

Martinez, E. G. (2005). *Diagnóstico regional del Istmo de Tehuantepec*. 1ª ed. Oaxaca, CIESAS [11-istmo-de-tehuantepec.pdf](#)

Martner, C. (2012). El sur también existe: el corredor multimodal del istmo de Tehuantepec en la era de la globalización. *Región y Sociedad*, 24(54), 97-134.

Massimo D. y Dante C. (Dir). (2018). *The Suez Canal After the expansión. Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone*. https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

Medellín, J. (13 de octubre de 2020). *Ejército mexicano: Construcción de aeropuertos, combate al COVID, respuesta a huracanes y ahora Tren Maya*. Defensa, edición América Latina. <https://www.defensa.com/mexico/ejercito-mexicano-construccion-aeropuertos-combate-covid-ahora>

Migrantes serán los primeros beneficiarios del proyecto piloto de "Sembrando Vida." (20 de julio de 2019). NVNoticias. <https://www.nvnoticias.com/nota/121095/migrantes-seran-los-primeros-beneficiarios-del-proyecto-piloto-de-sembrando-vida>

Moreno, A. (18 de junio de 2020). El 76% de los mexicanos desconfía en la policía y el 80% piensa que es común que cometan abusos. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/el-76-de-los-mexicanos-no-confia-en-la-policia-y-el-80-piensa-que-es-comun-que-cometan-abusos>

Nahón, A. y Sigüenza, S. (2011). *Istmo*. CIESAS CONACYT.

Ortiz A. y Espino M. (2020). AMLO da 13 tareas civiles a militares. *El Universal*, <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/amlo-da-13-tareas-civiles-militares>.

Oz Minerals. (2017). *Oz Minerals to explore for VHMS deposits in Souther Mexico*. https://www.ozminerals.com/uploads/media/170419_OZ_Minerals_to_explore_for_VHMSD_deposits_in_Southern_Mexico.pdf

Padilla y Sánchez, R. J. (2007). Evolución geológica del sureste mexicano desde el Mesozoico al presente en el contexto regional del Golfo de México. *Boletín de la Sociedad Geológica Mexicana*, 59(1), 19-42.

Panama Canal Railway Company. (s.f.). Recuperada el 26 de noviembre de 2020 de <http://www.panarail.com/home.html>

Papadodima, Z. (2009). Análisis del Plan de Sur de México. *Miradas En Movimiento*, 1,(29), 85-113.

Partlow, J. (7 de abril de 2018). Mexico letting U.S. get migrants' biometric data. *The Washington Post*.

<https://www.seattletimes.com/nation-world/mexico-letting-u-s-get-migrants-biometric-data/>
PEMEX. (2 de agosto de 2019). Cumple 40 años la refinería “Ing. Antonio Dovalí Jaime” en Salina Cruz. Boletín regional. https://www.pemex.com/saladeprensa/boletines_regionales/Paginas/2019-013-SALINACRUZ.aspx#.X96NHxajlPY

PEMEX. (2020). *Anuario Estadístico* 2019. <https://www.pemex.com/ri/Publicaciones/Paginas/AnuarioEstadistico.aspx>

Piñeda. (13 de octubre de 2020). *Lanza API-Coatzacoalcos un paquete de licitaciones*. El Diario de Minatitlán. <https://eldiariodeminatitlan.com.mx/lanza-api-coatzacoalcos-un-paquete-de-licitaciones/>

Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. (2019). Diario Oficial de la Federación. Secretaría de Gobernación. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019

Plan Puebla Panamá. (2001). Documento Base. Presidencia de la República. <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/asunindi/dgmxuno.pdf>

Pradilla, A. (10 de julio de 2020). *Hasta ahora solo una promesa: Sembrando Vida y programa de jóvenes no están operando en Centroamérica*. Animal Político. <https://www.animalpolitico.com/2020/07/sembrando-vida-jovenes-futuro-no-operan-promesa/>

Presidencia de la República. (2019). *Inician obras de la Terminal Multimodal El Dorado Puerto Chiapas con inversión privada superior a 5 mil mdp*. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/inician-obras-de-la-terminal-multimodal-el-dorado-puerto-chiapas-con-inversion-privada-superior-a-5-mil-mdp>

Programa Istmo. (5 de junio de 2020). *La ampliación del Puerto de Coatzacoalcos es fundamental para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec*, comunicado No. 004. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/programaistmo/documentos/comunicado-no-004-la-ampliacion-del-puerto-de-coatzacoalcos-es-fundamental-para-el-desarrollo-del-istmo-de-tehuantepec>

Puerto Coatzacoalcos superó el manejo de 3 millones de toneladas durante el primer mes del año. (2018). Gobierno de México. 2018. <https://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/noticias-2018/591-puerto-coatzacoalcos-supero-el-manejo-de-3-millones-de-toneladas-durante-el-primer-mes-del-ano>

Rajchenberg, E. y Héau-Lambert, C. (2002). En la antesala del Plan Puebla-Panamá: Tehuantepec en el siglo XIX. *Chiapas*, (14), 31-58.

Ramírez, E. (2020). Además del tren, proyecto Transístmico incluye parques industriales y un gasoducto. *Contralínea*. <https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2019/09/05/ademas-del-tren-proyecto-transistmico-incluye-parques-industriales-y-un-gasoducto/>

Ramos, R. (15 de enero de 2020). México no da visas de tránsito ni salvoconductos: Olga Sánchez Cordero. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/politica/Mexico-no-da-visas-de-transito-ni-salvoconductos-Olga-Sanchez-Cordero-20200115-0096.html>

Rea, D. (25 de junio de 2020). *San Mateo del Mar: “nos quieren matar y ponerle precio a la tierra”*. Pie de

página. <https://piedepagina.mx/san-mateo-del-mar-nos-quieren-matar-y-ponerle-precio-a-la-tierra/>
acceso 29 de noviembre.

Redacción AN. (2019). *Este es el Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado*. Aristegui Noticias. <https://aristeguinoticias.com/2611/mexico/este-es-el-acuerdo-nacional-de-inversion-en-infraestructura-del-sector-privado-documento/>

Redacción NSS-Oaxaca. (2020). *Tuxtepec, el municipio más violento del 2019 en Oaxaca*. <https://www.nsssoaxaca.com/2020/01/02/tuxtepec-el-municipio-mas-violento-del-2019-en-oaxaca/>

Redacción T21. (8 de agosto de 2020). *APM terminals anuncia ampliación de terminal en puerto progreso*. T21mx. t21.com.mx/maritimo/2019/08/08/apm-terminals-anuncia-ampliacion-terminal-puerto-progreso

Reina, L. (2019). El ferrocarril de Tehuantepec: Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX. *Alquimia*, (65), 6-27.

Rodríguez, H. (2004). El istmo de Tehuantepec y sus lecturas. *Comercio Exterior*, 54(4), 296-311.

Rodríguez, N. J. (2003). *Istmo de Tehuantepec: de lo regional a la globalización, o apuntes para pensar un quehacer*. Gobierno del Estado de Oaxaca. Istmo de Tehuantepec: de lo regional a la globalización, o apuntes para pensar un quehacer. http://www.nacionmulticultural.unam.mx/portal/pdf/cultura_politica/nemesio_rodriguez_20070605.pdf

Rodríguez, S. J. *Zona Económica Especial y Corredor Inter-Oceánico de Salina Cruz: Una nueva ruta comercial para el mundo*. Secretaría de Economía. <https://www.cmic.org.mx/cmhc/eventos/infraestructura2030/assets/presentacion-jesus-rodriguez-socorro.pdf>

Rodríguez, Y. (5 de octubre de 2020). Anuncian inversión de 4mmdp para ampliación de puerto en Progreso, Yucatán. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/estados/anuncian-inversion-de-4mmdp-para-ampliacion-de-puerto-en-progreso-yucatan>

Salazar, F. (2001). Presentación ante las comisiones de desarrollo regional y desarrollo social. Cámara de Senadores. Presidencia de la República. http://ccds.semarnat.gob.mx/regiones/r-co/2002-2004/sesiones_ordinarias/sesion_2001/docs_presentados_pdf/ppp-15-so-co.pdf

Sandoval, J. M. (2001). La regionalización de las políticas de inmigración de Estados Unidos en México y Centroamérica. *Temas: Revista de Cultura, Ideología y Sociedad*, (14), 24-38.

Sandoval, J. M. (2006). Migración y seguridad nacional en las fronteras norte y sur de México. en Daniel Villafuerte Solís y Xóchitl Leyva Solano (coords.). *Geoconomía y Geopolítica en el área del Plan Puebla Panamá* (1a ed. pp. 237-264) CIESAS-Porrúa.

Save the cape. (s.f.). *Panamax, Post-Panamax and Samax*. <http://savethecape.org/stcwp1/wp-content/uploads/PDFs/ShipSize.pdf>

Searoutes. (s.f.). Recuperado el 20 de noviembre de 2020 de <https://classic.searoutes.com/routing?speed=13&panama=true&seuz=true&kiel=true&rivers=block&roads=block>

Secretaría de Economía. (2020). Datos abiertos de México. Información Estadística de la Inversión Extranjera Directa. <https://datos.gob.mx/busca/dataset/informacion-estadistica-de-la-inversion-extranjera-directa>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2020). Datos abiertos. Contratos 2020 ingresados a CompraNet. Gobierno de México. <https://sites.google.com/site/cnetuc/descargas>

Secretaría de Relaciones Exteriores. (18 de diciembre de 2018). *Declaración entre México y Estados Unidos sobre los Principios de Desarrollo Económico y Cooperación en el sur de México y Centroamérica*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/421710/Declaracion_Bilateral_181218.pdf

Secretaría de Relaciones Exteriores. (29 de octubre de 2020b). *Sembrando Vida es una realidad en El Salvador*. <https://www.gob.mx/sre/prensa/sebrando-vida-es-una-realidad-en-el-salvador?idiom=es>

Secretaría de Relaciones Exteriores. (4 de agosto de 2020a). *México reanuda entrega de recursos de programas sociales para El Salvador y Honduras*. <https://www.gob.mx/sre/prensa/mexico-reanuda-entrega-de-recursos-de-programas-sociales-para-el-salvador-y-honduras?idiom=es>

Seelke, C. R. (2017). *U.S.-Mexican Security Cooperation: The Mérida Initiative and Beyond*. Report, Congressional Research Service, Washington D.C. <https://fas.org/sgp/crs/row/R41349.pdf>

Seelke, C. R. (2020). *"Mexico's Immigration Control Efforts."* Report, Congressional Research Service, Washington D.C. <https://fas.org/sgp/crs/row/IF10215.pdf>

SEMARNAT. (2020a). *Manifestación de Impacto Ambiental del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec*, https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/oax/estudios/2020/200A2020V0001.pdf?fbclid=IwAR0D7GikebeSEIXAPdySba2eZ-qoS3TaCZFkkrPZ9vvaGv1jm4LCauR_Y1Q

SEMARNAT. (2020b). *Resumen Manifestación de Impacto Ambiental del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec*. <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/oax/resumenes/2020/200A2020V0001.pdf>

SENER. (2017). *Prospectiva del sector eléctrico 2017-2031*, Secretaría de Energía. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/325640/Prospectiva_del_Sector_Electrico_2017-2031.pdf

SENER. (2018). *Estatus de gasoductos*. Secretaría de Energía. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/314344/Estatus_de_gasoductos_abril_2018.pdf

SENER. (2019). *Plan Quinquenal de licitaciones para la exploración y extracción de hidrocarburos 2015-2019*. Secretaría de Energía. <https://base.energia.gob.mx/dgaic/DA/Q/SubsecretariaHidrocarburos/PublicacionPlanQuinquenalLi>

[citacionesExpExtHidrocarburos/SENER_02_PQ_Evaluacion_2019.pdf](#)

- Servicio Geológico Mexicano. (2018). *Panorama Minero del Estado de Oaxaca*. Secretaría de Economía. <http://www.sgm.gob.mx/pdfs/OAXACA.pdf>
- Shipping Routes from China. (s.f) Recuperado el 28 de noviembre de 2020 en <https://cargofromchina.com/shipping-routes/#:~:text=When%20taking%20the%20Pacific%20route,Zealand%2C%20Australia%20and%20western%20Canada.>
- Solaegui, I. (2015). Zoques Chimalapas. Reconfiguraciones identitarias para la defensa del territorio. *Entre Diversidades* (4), 83-115.
- Soto, A. R. (2020). *One Year after the U.S.-Mexico Agreement Reshaping Mexico's Migration Policies*. Migration Policy Institute, Policy brief <https://www.migrationpolicy.org/sites/default/files/publications/OneYearAfterUS-MexAgreement-EN-FINAL.pdf>
- Tejiendo Organización Revolucionaria. (2020). El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: la nueva cara de la conquista. *Metabólica*, (1), 7-16. https://tejiendorevolucion.org/pdf/metabolica/metabolica_1_corredor_itsmo.pdf
- Téllez, C. (23 de septiembre de 2020). 36 mil 476 homicidios se registran en México durante 2019: Inegi. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/36-mil-476-homicidios-se-registran-en-mexico-durante-2019-inegi> acceso 30 de noviembre de 2020.
- The Suez Canal Authority. (s.f.) Fiscal year statistics. Recuperado el 10 de diciembre de 2020 de <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>
- The World Bank. (2020). *World Development Indicators 2020*. <http://databank.worldbank.org/>
- Toriz, V. (2020). *Veracruz violento: los 10 municipios con más homicidios del estado*. *La silla rota*. <https://veracruz.lasillarota.com/estados/veracruz-violento-los-10-municipios-con-mas-homicidios-del-estado/350180>
- Torres Fragoso, J. (2017). El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. *Espacios Públicos*, 20(48), 127-149.
- U.S. Department of Transportation. (2013). *Panama Canal Expansion Study*, <https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/docs/intermodal-systems/marine-highways/3106/panamacanalphaseireport-20nov2013.pdf>
- UCIZONI. (2020). *El Istmo es nuestro*. México: UCIZONI.
- UIC. (2020). *What is High-Speed Rail?* Union Internationale des Chemins de Fer. <https://uic.org/passenger/highspeed/>
- Unidad de Política Migratoria, R. e I. de P. (2020). *Boletín Mensual de Estadística Migratoria 2019*. <http://www.politicamigratoria.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/Estadisticas/Boletines>

_Estadisticos/2019/Boletin_2019.pdf

Varela, M. (28 de octubre de 2020). La confianza en la policía en México es la segunda peor de Latinoamérica.

<https://elpais.com/mexico/2020-10-29/la-confianza-en-la-policia-en-mexico-es-la-segunda-peor-de-latinoamerica.html>