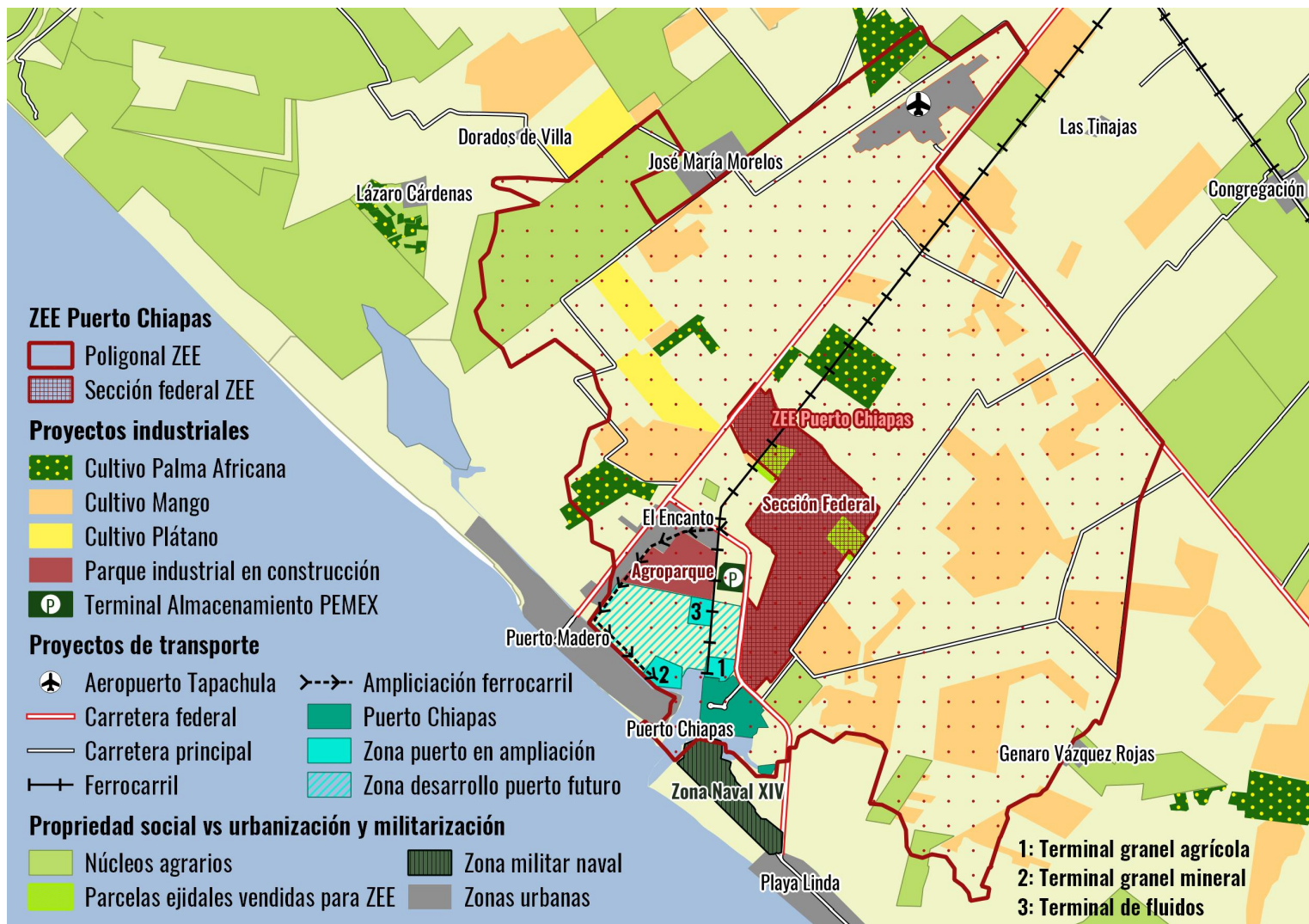


Las Zonas Económicas Especiales (ZEE): nueva amenaza neoliberal a los bienes comunes (parte III)

Territorialización del decreto de la ZEE de Puerto Chiapas



El 29 de septiembre 2017 el presidente de la República firmó el decreto de declaratoria de la de la Zona Económica Especial (ZEE) de Puerto Chiapas en mismo tiempo que los decretos de las ZEE de Lázaro Cárdenas y Coatzacoalcos.

Nos parece importante analizar el contexto en lo cual se integra este nuevo proyecto neoliberal, así que los megaproyectos asociados a su desarrollo, que representan, en conjunto, una nueva amenaza para los pueblos de la región.

Realizado por

Zona Económica Especial de Puerto Chiapas

1. Características generales de la ZEE

Esta ZEE está conformada por un polígono de 8,611 ha lo que representa el 9% de todo el municipio de Tapachula y aproximadamente dos veces el tamaño de la ciudad de San Cristóbal de Las Casas.

Dentro de esta área se pretende desarrollar varias secciones que serán construidas, administradas y desarrolladas por empresas privadas bajo el permiso de administrador integral o una autorización como inversionista (ver artículo quinto del decreto). Solo dentro de estas secciones, que básicamente serán parques industriales, se podrán aplicar las ventajas fiscales que ofrecen las ZEE mencionadas en una publicación anterior.

Por el momento, en la ZEE de Puerto Chiapas sólo existe una sección federal de 523 ha, de los cuales 42.5 ha eran de propiedad del ejido El Encanto que vio su superficie reducida a la mitad por la instalación de la ZEE.

Características ZEE Puerto Chiapas	
Superficie y municipios ZEE	8611 ha Tapachula (Chiapas)
Secciones actuales	Sección federal (523 ha)
Ejididos con terrenos en la ZEE	Morelos (689 ha), El Palomar y Anexo (295 ha), El Encanto (98 ha)
Superficie y municipios del área de influencia	235,286 ha Tuxtla Chico, Metapa, Frontera Hidalgo, Suchiate, Mazatán, Huehuetán

2. Historia y proyectos de ampliación de Puerto Chiapas

El puerto empezó a construirse con madera durante los años del porfiriato con el antiguo nombre de San Benito. En los años 70 se empezó una nueva etapa de construcción y el puerto fue re inaugurado en 1975 con el nombre de Puerto Madero. Sin embargo durante 30 años el proyecto quedó parado hasta que a partir de 2001, con una inversión de 700 millones de pesos, se inició la modernización del puerto con la construcción de las terminales de crucero, de pesca y de contenedores, renombrándose como Puerto Chiapas. La actividad turística de crucero inició a partir de 2006 y la actividad comercial se reactivó a partir de 2010. Según datos de la SCT, de 2010 a 2016 el puerto ha aumentado por cinco su movimiento de carga anual pasando de 55,888 toneladas a 273,295 toneladas.

Los principales productos que se importaron fueron maíz y fertilizantes para la agroindustria y se exportó café, plátano y titanio (hasta 2012 las empresas Obras y Proyectos Mazapa e Industrias Unidas de Cobalto han exportado 559,369 toneladas de titanio a China).

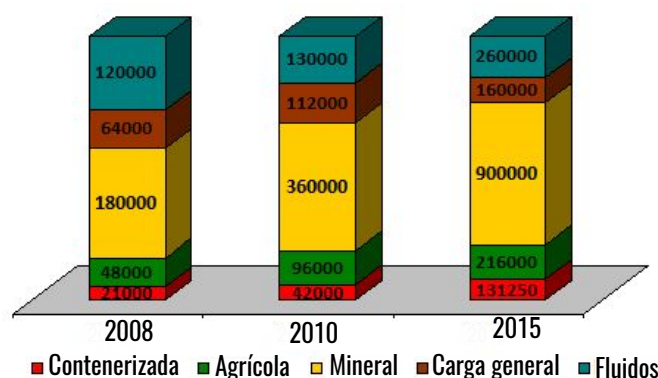
Impulsado por la importancia de la agroindustria y de la actividad minera en los movimientos del puerto, se empezó desde 2012 una modernización y ampliación del mismo.

Una nueva terminal de 10 ha, especializada en productos agrícolas, con una inversión privada de 69.2 millones de pesos de la empresa agroindustrial Gramosa Agroalimento fue inaugurada en 2014. El sector agroindustrial es el actual gran estimulador de los movimientos del puerto principalmente en razón de la creación en 2017 de una ruta comercial entre este puerto y el puerto de Hueneme en California, a cargo de la empresa estadounidense Chiquita Brands International, para exportar los plátanos producidos en la región del Soconusco, Chiapas. Durante el año pasado se exportaron semanalmente 250 mil cajas de plátanos en contenedores, cuando antes esos plátanos eran exportados por vía terrestre o por medio de puertos guatemaltecos (Puerto Barrios y Puerto Quetzal). Esta nueva ruta de exportación de plátano explica porque Puerto Chiapas fue el puerto mexicano del Pacífico con el mayor aumento de movimiento de carga en 2017 (+53%). Para 2018 la intención es diversificar esta exportación de plátano hacia los mercados asiáticos.

El otro sector que está mirando hacia Asia es la actividad minera, razón por la cual está previsto la construcción de una terminal especializada en minerales a granel, con la intención de poder realizar el saqueo de los recursos de titanio, magnetita, hierro y barita que se encuentran en la sierra y las playas de la región para luego exportar esos minerales a los mercados asiáticos (principalmente hacia China). Esta intención de acomodar el puerto a los intereses de saqueo de las empresas mineras de la zona está explícita en el Plan Maestro del API Puerto Chiapas: *“Puerto Chiapas tiene como desafío estar a la altura del crecimiento que la industria minera de la región tiene por los próximos 20 años para el abastecimiento de minerales en el sureste asiático”*.

Para abastecer a la futura terminal de minerales está prevista la construcción de una extensión de 4.5 km de la línea de ferrocarril (con una inversión de 69.6 millones de pesos) hacia la parte poniente del puerto dónde se ubicará esta nueva terminal.

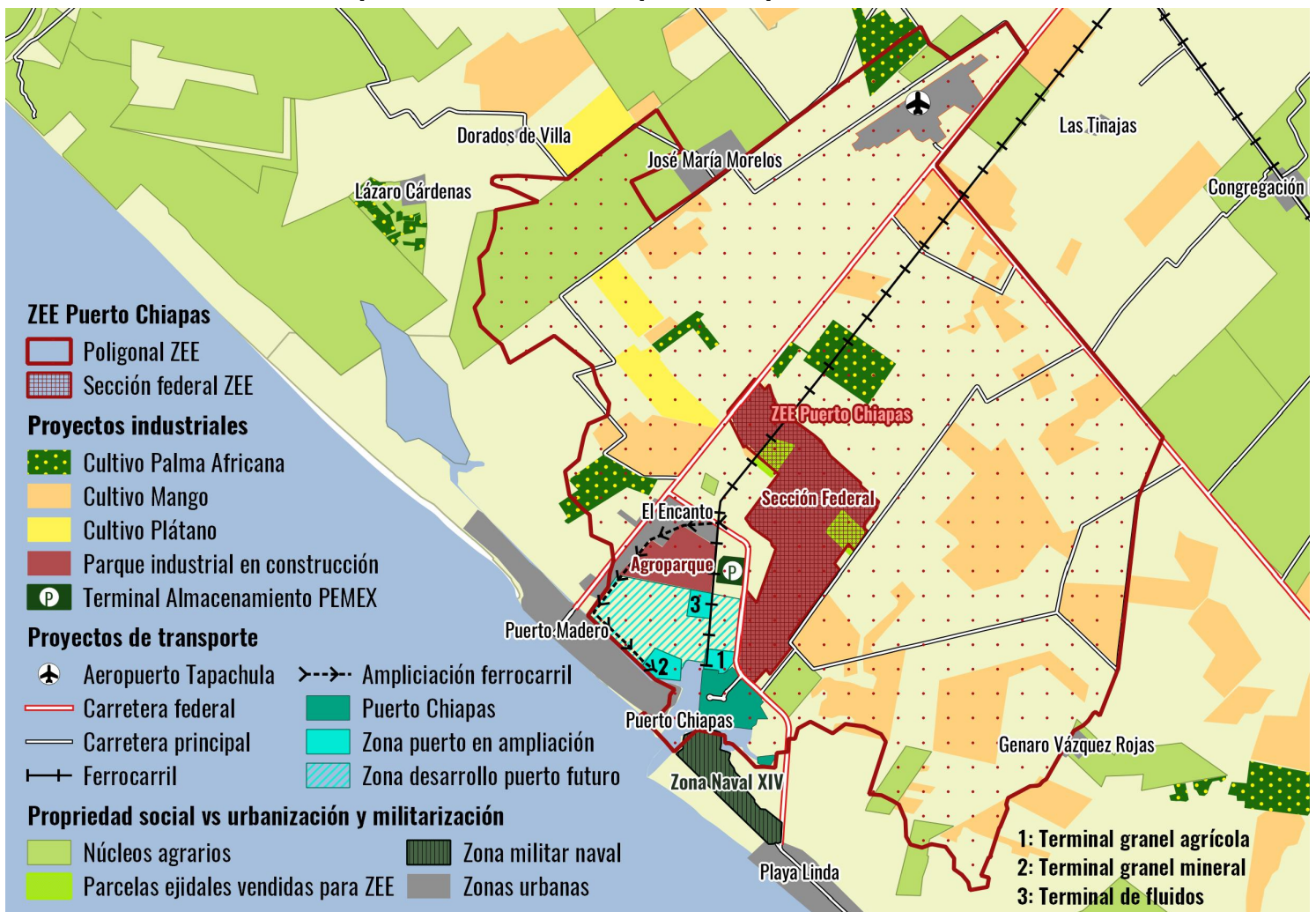
Mercancías exportadas de Puerto Chiapas de 2008 a 2015 (toneladas anuales)



Elaborado a partir de los datos de Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto de Chiapas

A parte de esos dos terminales la API de Puerto Chiapas tiene también los proyectos de ampliación del muelle para aumentar la capacidad de manejo de contenedores (con una inversión de 45 millones de pesos) y la construcción de un nuevo terminal de 4 ha para el manejo de fluidos petrolíferos (con una inversión de 80 millones de pesos). Este terminal tendrá como función mover hidrocarburos extraídos en México hacia los mercados centroamericanos. En el contexto de la reforma energética está previsto que sean actores privados (nacionales o extranjeros) que se encargan de este negocio, razón por la cual la construcción del terminal fue puesta a licitación para empresas privadas por la API del puerto. Este proyecto podría estar ligado al proyecto de gasoducto Salina Cruz - Escuintla (Guatemala) que también se abrió a licitación privada para exportar el gas extraído en México hacia los países de centroamérica. En el contexto del sector energético hay que citar también el Terminal de Almacenamiento y Reparto (TAR) de Pemex situado al lado del puerto y inaugurado en enero de 2017. Con una inversión de 800 millones de pesos este terminal permite el almacenamiento de 65,000 barriles de combustible para abastecer a la región y particularmente a las actividades del puerto y las futuras zonas industriales de la ZEE. Existe obviamente un fuerte vínculo entre los proyectos considerados en la ampliación del puerto que acabamos de describir y los nuevos proyectos que pretende impulsar la ZEE.

Mapa de la ZEE de Puerto Chiapas y de los proyectos asociados



3. Proyectos dentro de la ZEE

Uno de los principales proyectos que se está desarrollando dentro de la poligonal de la ZEE de Puerto Chiapas es el agroparque. Ubicado en un predio de 100 ha al lado de la sección federal y de las instalaciones del puerto, el parque se empezó a construir en 2014 con una inversión inicial de 500 millones de pesos. Actualmente se están construyendo las instalaciones de 12 primeras empresas de las 75 previstas. Las empresas serán principalmente procesadoras de distintos productos de la agroindustria de la región (aceite de palma, soya, cereales, plátano, caña, mango). Se anunció la presencia dentro del parque de la empresa PromexFruit, procesadora de productos derivados del mango. También fue anunciado una inversión de 40 millones de pesos para un centro logístico para la conservación de plátano con cámara frías en razón de la nueva ruta comercial mencionada anteriormente. En el mapa se ve claramente la fuerte presencia de los cultivos agroindustriales de palma africana, mango y plátano dentro del polígono de la ZEE y más adelante hablaremos de la omnipresencia de esos cultivos al nivel regional.

A parte de PromexFrut y de la empresa Gerber, quién según ciertas declaraciones tiene asignado al menos 80 hectáreas dentro de la ZEE, existe mucha opacidad sobre los nombres de las empresas interesadas por instalarse en el agroparque o en el parque industrial de la sección federal de la ZEE. Solo se anunció que 15 empresas han firmado carta de intención para invertir en la ZEE y que son de los sectores siguientes: agroindustria, textil, construcción y eléctrico.

El otro proyecto anunciado dentro de la ZEE es la ampliación del aeropuerto de Tapachula con el fin de aumentar el tráfico de mercancías y pasajeros.

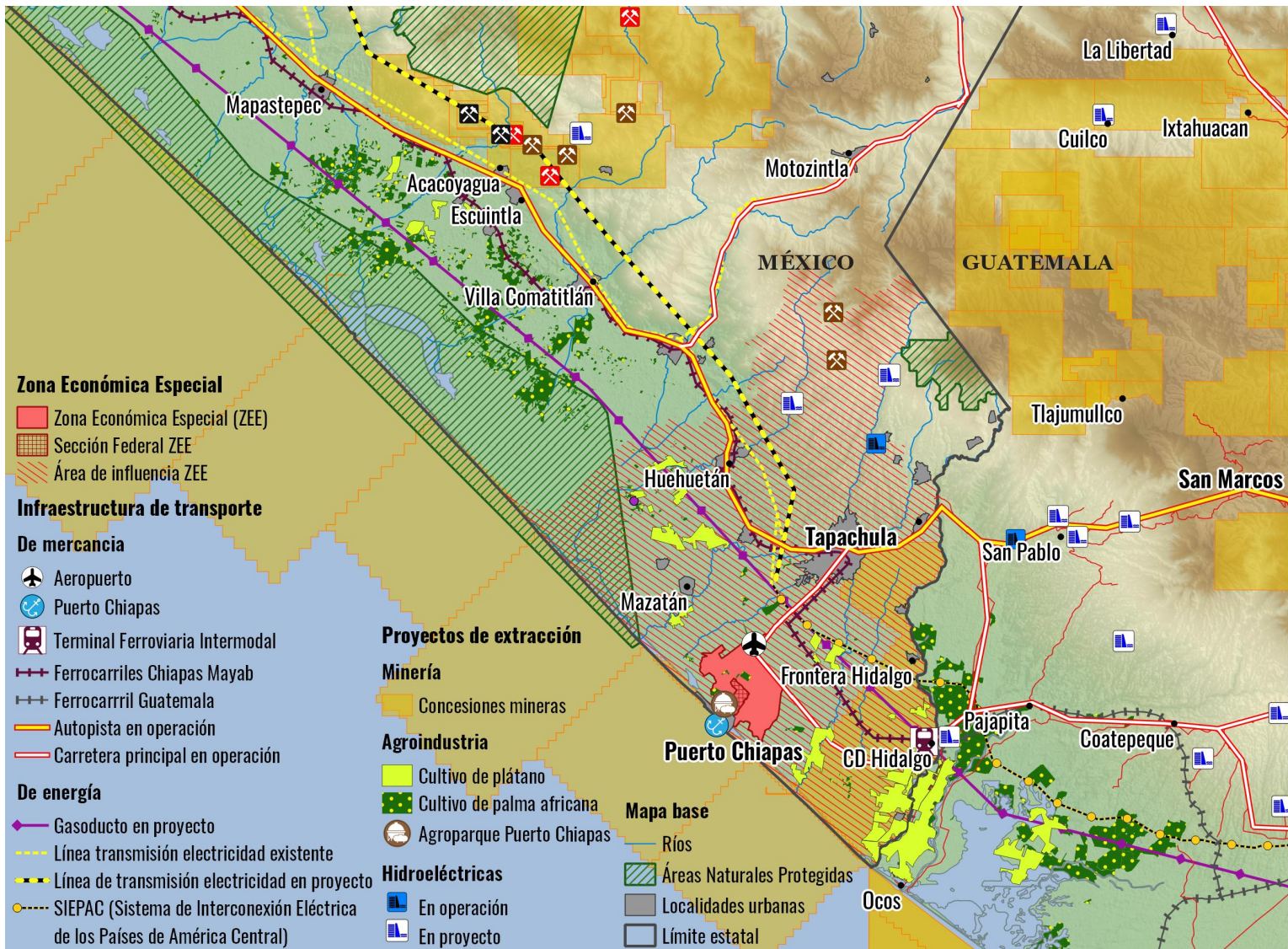
El aumento del tráfico aéreo y las instalación de nuevas empresas de distintos sectores en la zona provocarán sin duda nuevas fuentes de contaminación que se vendrán sumando a las que generan desde años las empresas CAFESCA, PROCESA o Herdez, instaladas en la zona industrial del puerto Chiapas, quién han provocado la muerte de miles de pescados en la zona por la descarga de sus aguas negras.

Además los impactos ambientales y sociales de la implantación de la ZEE y de sus proyectos asociados no se limitará al polígono definido sino a toda la región.

4. Proyectos en la área de influencia y al nivel regional

El decreto de la ZEE de Puerto Chiapas define como área de influencia los municipios de Tuxtla Chico, Metapa, Frontera Hidalgo, Suchiate, Mazatán y Huehuetán lo que representa una superficie de 235 mil 286 ha. El área de influencia se define como la zona aledaña a la ZEE dentro de la cual se desplegará un conjunto de proyectos de infraestructura de transporte y de energía que alimentarán en mercancías y fuentes de energía a parques industriales de la ZEE.

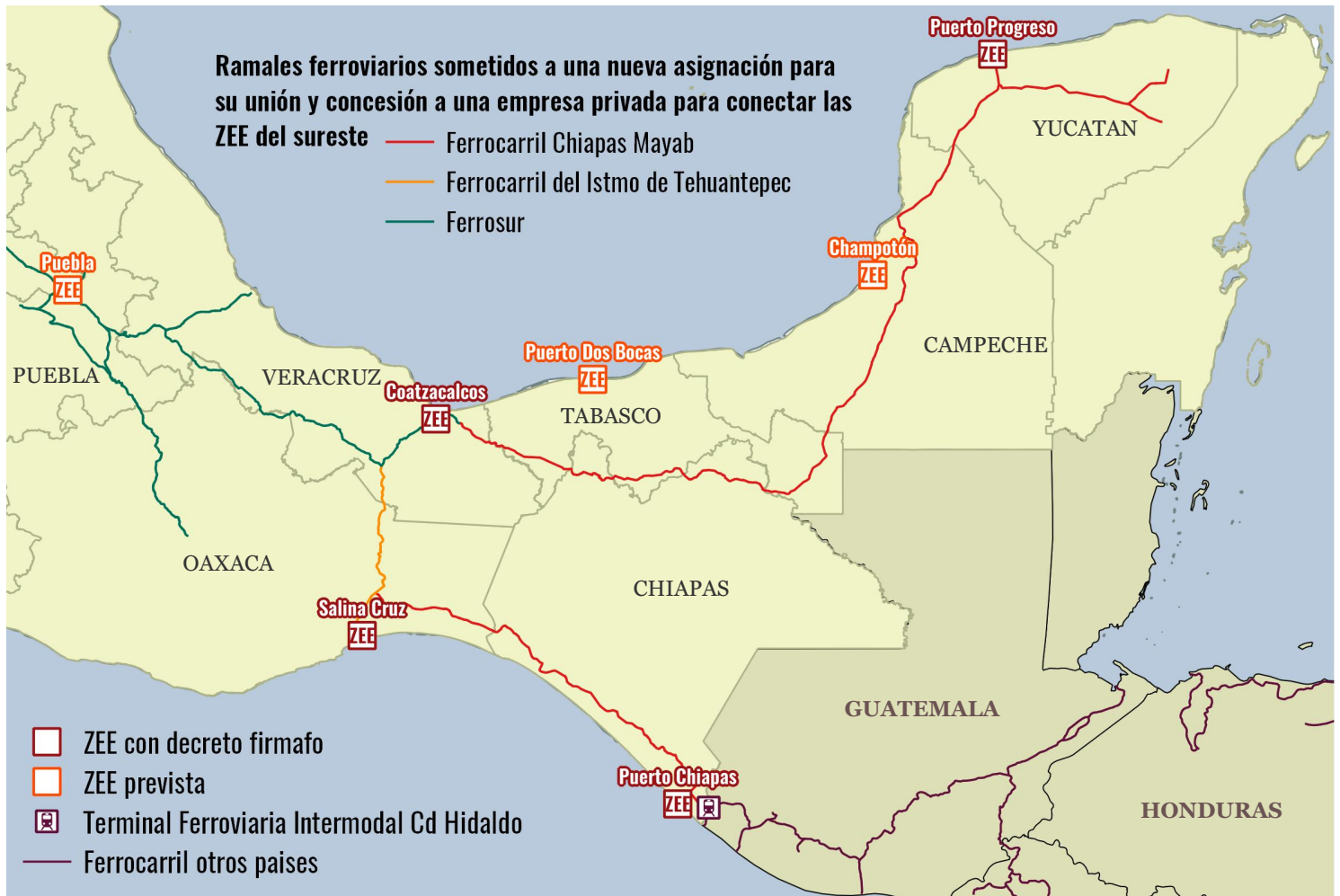
ZEE de Puerto Chiapas y megaproyectos asociados al nivel regional



a) Proyectos de infraestructura de transporte de mercancía y energía

Al respecto a los proyectos de infraestructura de transporte uno de los proyectos más anunciados es la renovación de la línea de ferrocarril Chiapas - Mayab. Esta línea fue abandonada por su concesionaria la empresa estadounidense Genesee Wyoming después del Huracán Stan en 2005 que dañó 240 km de vía y cortó la conexión ferroviaria con Guatemala. En 2005 la Secretaría de Comunicación y Transporte recuperó la concesión de la línea por el medio de su paraestatal Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) y empezó el proyecto de renovación de las vías. Desde 2014 la línea empezó de nuevo a alimentar en carga a Puerto Chiapas. En el contexto de la ZEE este ferrocarril representa una infraestructura clave en la lógica del capital para el tránsito de mercancía en la región razón por la cual existe un presupuesto asignado de 645 millones de pesos para 2018 para el mantenimiento de vías. Chiapas Mayab permite por un lado de conectar la ZEE de Puerto Chiapas con los mercados de centroamérica y del otro, junto con el ramal del Istmo de Tehuantepec, conecta varias ZEE declaradas (Puerto Chiapas, Salina Cruz, Coatzacoalcos y Puerto Progreso). Por esta razón en febrero de 2018 la SCT modificó el título de asignación de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) para unir esos dos ramales (Chiapas - Mayab y Istmo de Tehuantepec) en una sola empresa. Este cambio suma también el tramo de Puebla a Oaxaca que operaba Ferrosur. Esas vías se someterán durante este año a licitación para concesionarlas a una empresa privada, como ocurre en otras partes del país con las empresas Ferromex (Grupo México) o Kansas City Southern de México (muy vinculada con la ZEE de Lázaro Cárdenas). Por cuestiones de competencia una empresa distinta a esas dos podría quedarse con esta licitación, la empresa estadounidense Burlington Northern Santa Fe Railway (BNSF), quién controla más de 52 mil millones de kilómetros de vía en norteamérica, se ha mostrado interesada.

La red ferroviaria infraestructura clave para conectar las ZEE del sureste



Este proyecto de renovación del ferrocarril está muy ligado con un otro proyecto impulsado por la ZEE, la construcción de Terminal Ferroviario Intermodal en la Zona Fronteriza de Ciudad Hidalgo con una inversión de 420 millones de pesos. Por el cruce fronterizo de Ciudad Hidalgo transitan el 90% de los intercambios de mercancías entre México y centroamérica. El 74% de esos intercambios son exportaciones desde México hacia centroamérica (principalmente hacia Guatemala) y, según datos de 2014 de la Aduana Ciudad Hidalgo, solo tres empresas (Ternium, Bananero de la Frontera y Cemex) mueven el 25% de las exportaciones total. Por el medio de este nuevo terminal, asociado al proyecto de ZEE, se pretende restablecer el tránsito ferroviario de mercancía entre México y Guatemala y aumentar los intercambios comerciales entre México y centroamérica.

En la misma lógica están planeadas un centro regulador vehicular en el puente de Suchiate en Ciudad Hidalgo (inversión de 250 millones de pesos) y varios nuevos entronques carreteros o ampliación de vías.

Con esos proyectos la ZEE de Puerto Chiapas se posiciona como muy dirigida hacia los mercados centroamericanos para la exportación o importación de mercancía.

A esos proyectos de infraestructura de transporte se suman proyectos de infraestructura energética como el gasoducto Salina Cruz - Tapachula - Escuintla, actualmente en licitación, que pretende abastecer en gas natural a la ZEE de Salina Cruz y a los países de centroamérica. También según el Programa de Obras e Inversiones del Sector Eléctrico (POISE) existe el proyecto de un nuevo circuito de 400kv adicional a la línea de transmisión actual entre la hidroeléctrica La Angostura y la subestación de Tapachula. Y en cuestión de producción eléctrica existe 4 proyectos de hidroeléctricas en la zona (Chespal, Cuilco, Hidroeléctrica Río Cintalapa y Hidroeléctrica Pijijiapan) así que distintos estudios para la posible implantación de geotérmicas.

El despliegue de este conjunto de proyectos de infraestructura de transporte y energética tiene por función evidente de mantener el proyecto de ZEE y de conectar este centro de producción y exportación industrial con las zonas donde se desarrollan los proyectos extractivistas, que alimentarán en materia prima a esta ZEE, como la agroindustria y la minería.

b) La agroindustria y el despojo de tierras

Como mencionado anteriormente uno de los sectores más vinculado con el desarrollo de la ZEE de Puerto Chiapas es la agroindustria con la construcción del agroparque y la apertura de nuevas rutas comerciales marítimas. A la fecha Chiapas ocupa el primer lugar al nivel nacional en la producción de cultivos como la palma africana, el café o el plátano. La región del Soconusco tiene una gran importancia en esta producción agroindustria a representar por ejemplo el 60% de la superficie total sembrada en Chiapas para palma aceitera o plátano y el 80% para mango. Como lo muestran las gráficas siguientes existen una expansión progresiva de los monocultivos en la región del Soconusco en razón de las ganancias de producción que permiten este tipo de cultivos (8 mil pesos por hectárea para el plátano, 5.5 mil para la caña, 3.6 mil para el mango y 2.3 mil para la palma) comparando con los cultivos tradicionales como el maíz (951 pesos / ha) o el frijol (796 pesos / ha). Esas ganancias monopolizadas por empresas privadas como Agrolmsa y Propalma (para la palma aceitera) o Bananero de la Frontera (para el plátano) sostienen y fomentan el modelo agroexportador y desvaloriza por completo la producción campesina tradicional poniendo en riesgo la seguridad alimentaria en la región. Así de 2003 a 2016 la superficie sembrada de maíz tuvo una tasa de reducción del 33% (pasando de 43,000 a 32,000 ha) y la de frijol del 84% (de 990 a 140 ha) mientras la palma tuvo una tasa de aumento del 110% (de 12653 a 26754 ha) y el mango del 52% (de 18555 a 28189 ha). En la gráfica siguiente se claramente la correlación existente entre el aumento del cultivo industrial de palma aceitera y la disminución del cultivo tradicional de maíz.

Superficie cultivada y valor de producción por cultivo en el Soconusco (distrito de Tapachula*) para el año 2015

	Superficie (en ha)	% Superficie total	Valor producción (en miles de pesos)	Rentabilidad (en pesos / ha)
Pasto	131025	37,1	1,895,063	1446
Café	71429	20,2	293,32	410
Maíz	31114	8,8	295,916	951
Mango	28189	8,0	1,020,915	3621
Palma	26754	7,6	630,758	2357
Caña	14252	4,0	784,435	5504
Platano	13892	3,9	1,119,597	8059
Soya	12872	3,6	157,388	1222
Cacao	9073	2,6	167,377	1844
Frijol	158	0,0	1259	796
Otros	317114	89,8	652,118	
Total	353109	100,0	7018146	

Expansión de los monocultivos y disminución de la seguridad alimentaria Soconusco (distrito de Tapachula*) de 2005 a 2015

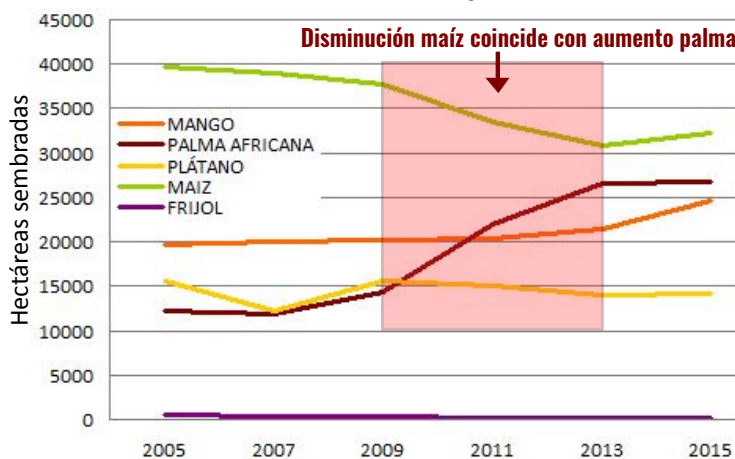


Tabla y gráfica realizada a partir de los datos del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP)

*incluyen los municipios de Acacoyagua, Acapetahua, Escuintla, Frontera Hidalgo, Huehuetán, Huixtla, Mapastepec, Mazatán, Metapa, Sichiata, Tapachula, Tuxtla Chico, Tuzantán y Villa Comaltitlán.

La expansión de cultivos agroindustriales privados destinados a la exportación en detrimento de tierras comunales de producción campesina hace evidente el proceso de despojo de tierras que provoca el desarrollo de la agroindustria en la región del Soconusco.

Un ejemplo claro es la omnipresencia de cultivos de palma aceitera en el municipio de Acapetahua dónde se siembra el 13.% de la superficie nacional y el 25 % de la superficie estatal destinada a este cultivo. De los más de 10,000 ha de palma sembradas en este municipio el 40 % está ubicado en tierras comunales lo que representa un tercio de las tierras comunales total del municipio. En comparación la superficie destinada a la siembra de maíz (2583 ha) es es cuatro veces inferior a la de palma lo que evidencia un despojo de tierras sociales para beneficios privados cuando esas tierras podrían y deberían estar destinadas a la agricultura familiar y campesina.

A este problema de despojo de tierras se suman los graves afectaciones al medioambiente y a la salud provocadas por el uso descontrolado de agrotóxicos que requiere la agroindustria para mantener este tipo de cultivo. Además de la tierra opera entonces un verdadero despojo el sujeto campesino e indígena en la región por poner en peligro su capacidad reproductiva (seguridad alimentaria, salud).

Esta expansión de monocultivos no se limita al Soconusco también opera en los municipios fronterizos guatemaltecos donde se siembra por ejemplo más de 20,000 ha de palma aceitera.

La creación de la ZEE de Puerto Chiapas, con sus proyectos asociados (agroparque, nueva ruta comercial para exportación de plátano y otros productos agroindustriales), provocará una expansión de monocultivos en la región (y del uso de agro-tóxicos) y fomentará aún más el proceso de despojo de la tierra y del sujeto campesino/indígena. Además existe una otra amenaza en la región que podría aumentar este proceso de despojo y de contaminación: el desarrollo de la industria minera.

c) El saqueo minero

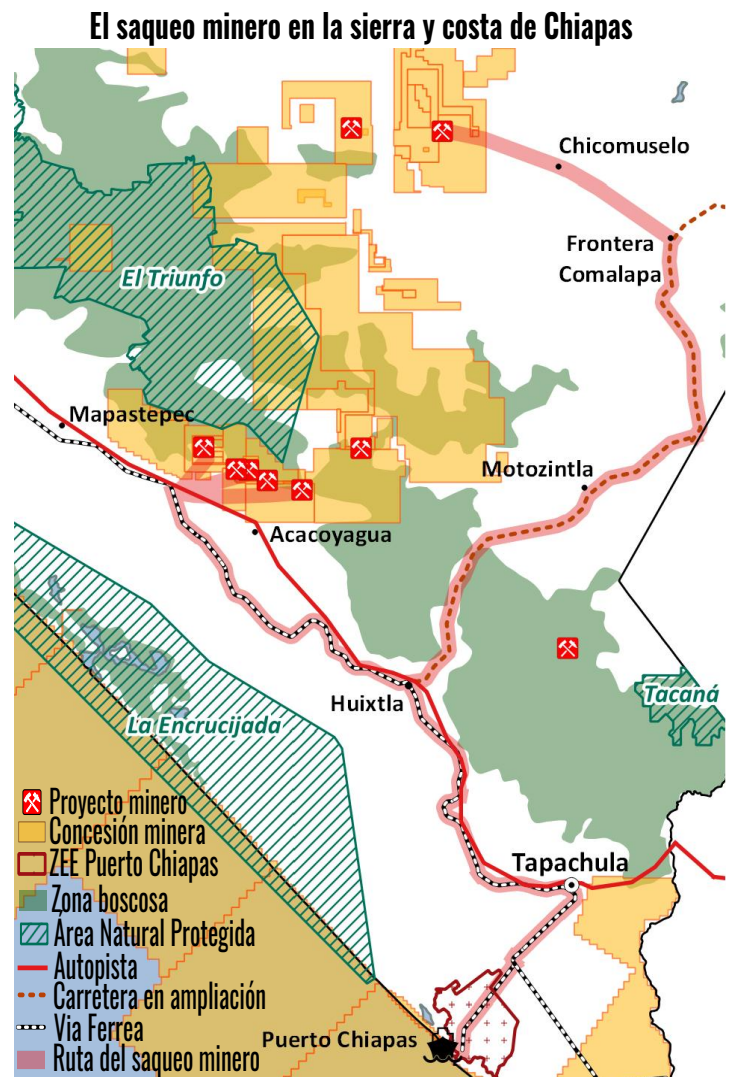
En la zona de costa y sierra del sur de Chiapas existe actualmente 67 títulos de concesión mineras por una superficie total de 7,774km² (lo que representa el 10% de la superficie total de Chiapas y cinco veces la superficie de la ciudad de México).

Esas concesiones están ubicadas en zonas ambientales particularmente sensibles como la Sierra madre que contiene más de 1,610km² concesionado (con 160 km² dentro de la reserva de la biósfera del Triunfo) o la zona marítima de la costa integralmente concesionada de Pijijapan a Suchiate en una distancia de hasta 45km dentro del mar.

Los minerales que se pretende extraer en la región son principalmente titanio, barrita y oro (en la zona de la sierra) y hierro (magnetita) en las arenas negras de la zona costera. Los principales titulares de esas concesiones son Hector Silva Camacho (6 títulos), Jorge Jimenez Arena (8 títulos) y la familia Canales Reyna con 22 títulos (12 al nombre de Tristán Canales Reyna, 8 al nombre de su esposa Diana Luna Hernández y al nombre de su hija María Cristina Canales Luna). Esta familia tiene un fuerte vínculo con Ricardo Salinas Pliego, Tristán Canales Najjar, padre de Tristán Canales Reyna, es diputado federal del PRI y vicepresidente de Información y Asunto Públicos de Grupo Salinas.

Al respecto a proyectos mineros en los municipios de Acacoyagua y Escuintla existen 6 minas en fase de exploración o explotación de manera ilegal dentro de los cuales se pueden resaltar el proyecto Casas Viejas (empresa el Puntual), Nueva Francia/Bambú (empresa Obras y Proyectos Mazapa) o La Joya (empresa china Honour Up Trading). Las afectaciones al medio ambiente y a la salud de esos proyectos ha despertado la lucha del Frente Popular en Defensa del Soconusco 20 de junio quién se oponen desde casi 3 años al avance de esas minas que pretenden extraer titanio. En la zona de Chicomuselo existen proyectos de explotación de barrita que fueron suspendido después del asesinato de Mariano Abarca Roblero por un empleado de la BlackFire, la empresa canadiense que pretendía llevar a cabo este proyecto.

Al instar de la agroindustria el proyecto de ZEE de Puerto Chiapas, y sus proyectos de infraestructura asociados, podría acelerar el proceso de saqueo minero en la región para exportar los minerales extraídos hacia los mercados asiáticos.



En conclusión la ZEE de puerto Chiapas representa una real amenaza para los pueblos de la sierra y costa del sur de Chiapas porque aparece como un nuevo estimulador para intensificar el despojo de tierras y pueblos que se empezó hace varios años en esta región en razón de la presencia de proyectos extractivos como la agroindustria o la minería. Las promesas de empleo que trae este proyecto neoliberal son falsas porque las empresas maquiladoras que se instalarán dentro de la ZEE aprovecharán de la mano de obra sobre explotable que representan la población migrante de centroamérica, siendo esta zona la principal ruta migratoria de la región. Además el desarrollo de la ZEE impulsará la llegada de nuevas fuerzas de seguridad para resguardar las instalaciones (ejército para sección federal y posibles milicias privadas para otras secciones operadas por administrador privado, gendarmería). Esas nuevas fuerzas se sumarán a las que están actualmente operando en la región, con la justificación del control migratorio y de la lucha contra el narcotráfico (ejército, marina, policía estatal y federal, gendarmería ambiental), para instaurar un fuerte control socio-territorial en la zona con el fin de proteger los intereses del capital. Cómo lo vimos las posibles afectaciones de la ZEE no se limitarán además a la propia poligonal de la ZEE y al área de influencia definido en el decreto sino que amenaza toda la región del Soconusco y de manera indirecta a toda la zona sureste del país (por su conexión con las otras ZEE de la región) y a la región mesoamericana (en razón del vínculo que pretende desarrollar la ZEE con los mercados centroamericanos).