

Análisis General del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

Colectivo Geocomunes, abril 2020

Este texto es la síntesis de la investigación que hemos realizado en los últimos meses alrededor del proyecto llamado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Este trabajo, como todos los que hacemos desde el colectivo, se ha enriquecido con el diálogo y el trabajo colaborativo con muchas organizaciones hermanas, y busca ser un material de apoyo para la información y discusión entre las comunidades directamente afectadas, así como también entre el resto de la sociedad.

ÍNDICE

Mapa 1. Las necesidades del capital por acelerar la circulación del comercio, frente a las necesidades de los pueblos que habitan estos territorios

Mapa 2. El Transístmico es mucho más que un ferrocarril interoceánico: es un proyecto de producción y transporte de mercancías.

Mapa 3. Los primeros contratos han sido para la *modernización* de las vías,

Mapa 4: Insuficiente Información en las Manifestaciones de Impacto Ambiental sobre los tramos a “renovar” y la posibilidad latente de que excedan el Derecho de Vía.

Mapa 5. Energía en el sur-sureste del país y en el istmo de Tehuantepec

Mapa 6. Coatzacoalcos: la concentración de la cadena de extracción, transformación y transporte de hidrocarburos

Mapa 7. La cadena de explotación de hidrocarburos en la zona norte del istmo

Mapa 8. El Corredor Interoceánico detonaría más megaproyectos en la zona sur del istmo de Tehuantepec

Mapa 9. Concesiones mineras vigentes y en trámite en el istmo de Tehuantepec

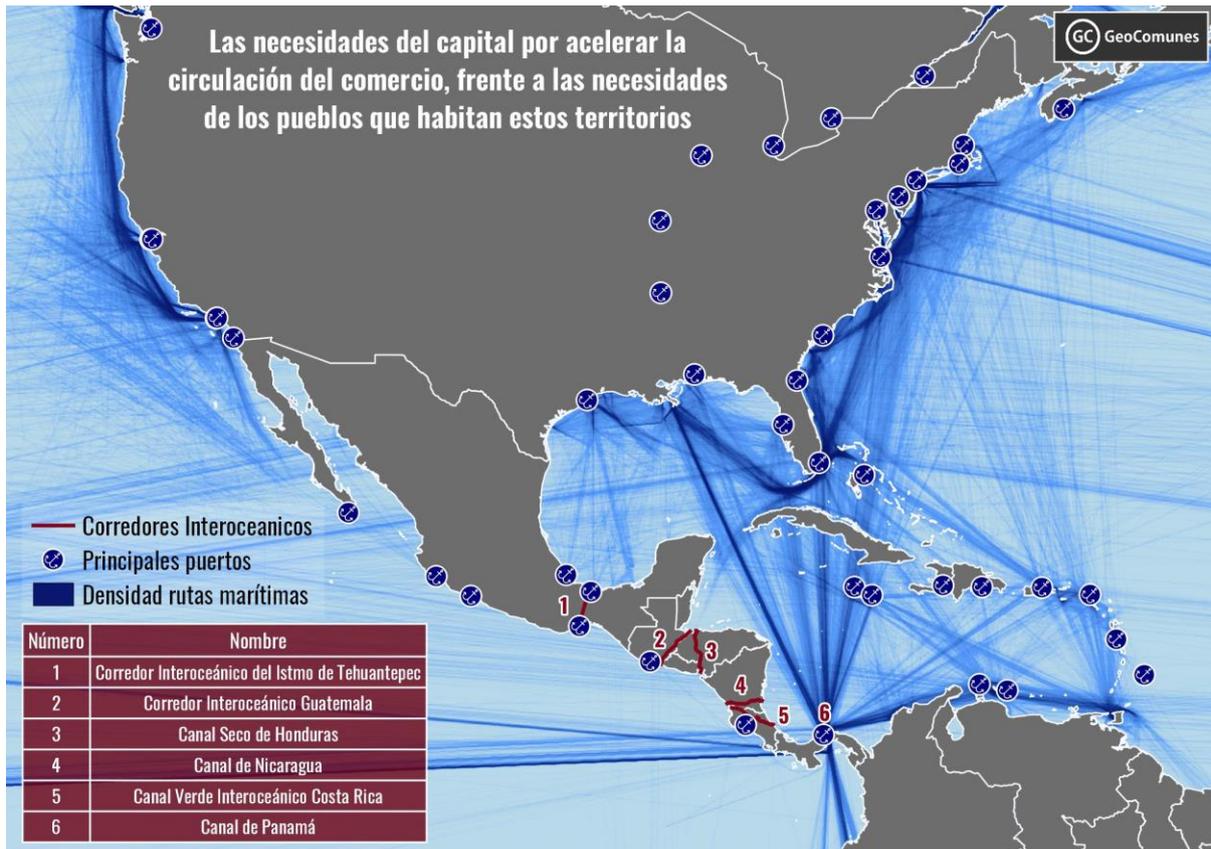
Mapa 10. Ampliación del puerto de Salina Cruz

Mapa 11. Las comunidades agrarias bajo amenaza por el proyecto transístmico

Mapa 12. Las piezas del proyecto de reconfiguración del Sureste



Mapa 1. Las necesidades del capital por acelerar la circulación del comercio, frente a las necesidades de los pueblos que habitan estos territorios



Desde años muy tempranos de la época colonial se han realizado proyectos y exploraciones para identificar pasos interoceánicos en el continente americano y, particularmente, en su región ístmica central, donde se identificaban muy tempranamente tres posibles pasos: en la zona del Darién, en Nicaragua y Tehuantepec.

Hernán Cortés fue el primer encomendado para explorar la existencia de ríos navegables en el Istmo de Tehuantepec por donde pudieran cruzar navíos y, ante la ausencia de éstos, se presentaron proyectos para la construcción de un canal que posibilitara este tránsito¹. Los proyectos que imaginaban la construcción de un canal siguieron surgiendo a lo largo de los siglos XVII y XVIII, pero fue hasta el siglo XIX, con el surgimiento del ferrocarril, que los proyectos de comunicación transístmica para esta zona se han elaborado con base en una idea de paso interoceánico *seco*.

La historia de la proyección de este tránsito interoceánico es, como vemos, larga y compleja. Aquí, actores extranjeros y estatales se han disputado un tramo de 200 km de largo que, en

¹ La documentación de estos primeros esfuerzos han sido ampliamente descritos por Patricia Galeana en su libro *El Tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio*, México: UNAM-Porrúa, 2005.

realidad, es una región mucho más amplia habitada, compartida y disputada a otra escala por comunidades, pueblos urbanos, rurales, indígenas y élites locales.

Este documento busca describir y analizar el *Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec* y, para contextualizarlo, recordamos brevemente los proyectos de aprovechamiento del carácter interoceánico del Istmo que el capital ha diseñado recientemente,² y que tienen como marco histórico la disputa por el paso ya consolidado por Canal de Panamá, a través de promover no sólo un paso interoceánico, sino uno que, al mismo tiempo, sea de explotación y transformación de mercancías, y uso de fuerza de trabajo.

En 1980 se anunció formalmente la implementación del *Plan Alfa-Omega*, cuyo objetivo era desarrollar transporte de carga intermodal asociado a la expansión de un polo industrial de procesamiento de hidrocarburos (producción de fertilizantes y refinadoras) que, si bien no se concluyó totalmente, sí logró la penetración y concentración la infraestructura de producción y transformación de hidrocarburos en la región. Varios años después, surgió el *Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec*, promovido en la administración de Zedillo en 1996, y que contemplaba 64 proyectos distribuidos en once paquetes que agrupaban al sector de la petroquímica y química, de la comercialización de petrolíferos, plantaciones forestales, agroindustria, pesca, industria maquiladora, desarrollo de explotación de minerales, desarrollo de infraestructura urbana, turística, y de transporte.

Pocos años más tarde, ya en el siglo XXI, este proyecto fue retomado y ampliado en el Plan Puebla Panamá (PPP), que señalaba a este *Corredor Interoceánico* como uno de los proyectos prioritarios del mismo³, y que siguió siendo central en los subsecuentes proyectos regionales con los que se retomó y avanzó en lo que contenía el mencionado Plan Puebla Panamá. Nos referimos en específico a dos proyectos regionales. En primer lugar, al que en 2008 se dio a conocer como *Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica* (PM) y que explicita, en su acta constitucional, el buscar ser un proyecto amplio que continúe y avance lo que dejó pendiente el PPP [ver documentos oficiales del PM en

²Haciendo una lectura más amplia de esto, a los aquí listados habría que agregar al menos dos grandes proyectos más: En primer lugar el *Tratado McLane-Ocampo* de 1859, formalmente llamado *Tratado de Tránsito y Comercio* o sobre fronteras que se firma en el contexto de la Invasión de EEUU a México. Un tratado que definía tres derechos de paso mercantiles y militares cedidos a perpetuidad a EEUU en territorio mexicano, uno de los cuales estaba en el Istmo de Tehuantepec. Si bien este tratado nunca entró en vigor porque no fue refrendado por el Senado de EEUU, que se vio pronto envuelto en una guerra interna (la Guerra de Secesión), en México fue derogado en 1938 (Ver Saxe Fernández *La Compra Venta de México*). En segundo lugar, el proceso de construcción del Ferrocarril Interoceánico, iniciado también en 1859 pero concluido hasta 1894, y los vaivenes de este ferrocarril entre el capital privado y el Estatal, donde los años clave son 1908, 1937, y 1946, cuando el Ferrocarril Interoceánico fue nacionalizado.

³Ver Saxe Fernández, 2016. *La compra Venta de México*, México: UNAM-CEIICH; Salvador Zarco, 2000. *El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y la soberanía Nacional*. Ponencia del Foro Sobre el Megaproyecto del Istmo de Tehuantepec. Oaxaca: Revista del Sindicato Mexicano de Electricistas (498-499: septiembre-octubre); Torres Frago, 2017. El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. *Espacios Públicos* (48: enero-abril).

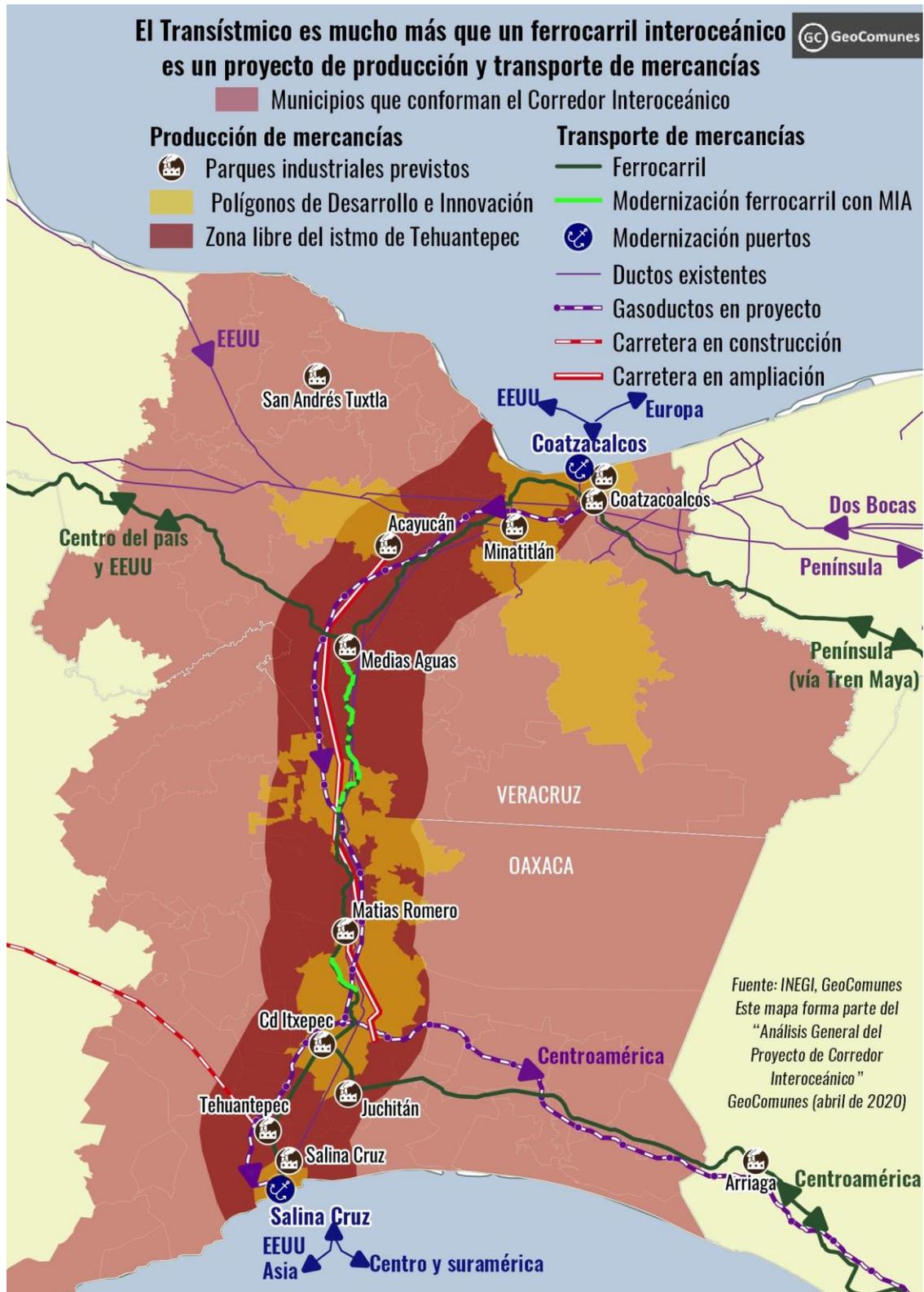
Proyecto Mesoamérica]. Conocido como *Plan o Proyecto Mesoamérica*, esta iniciativa abarca diez países (los siete países de América Central, República Dominicana, Colombia y México) y sigue promoviendo proyectos regionales de “integración comercial” a través de agendas sectorizadas.

El segundo proyecto regional es el de las Zonas Económicas Especiales. Promovido por el peñismo desde 2016, este proyecto que se promocionaba como la “*solución a los problemas de la pobreza*” de los estados de sur-sureste de México, impulsaba la creación de enclaves altamente especializados, con una estructura legal que atrajera la inversión extranjera y la llegada de eslabones de cadenas productivas que vienen y van hacia mercados ajenos al país.

Este modelo de *maquilización*, promovido por el Banco Mundial desde la década de los ochenta en países con fuerza de trabajo pauperizada, no logró concretarse en prácticamente ninguno de los estados en donde se promovió⁴ y formalmente fueron canceladas en noviembre del 2019 con un la publicación de decreto para abrogar las Declaratorias de ZEE que habían sido emitidas para siete de ellas (Lázaro Cárdenas-La Unión, Coatzacoalcos, Salina Cruz, Puerto Chiapas, Progreso, Campeche y Tabasco [ver Decreto publicado en Diario Oficial de la Federación]. La ley federal de ZEE sigue vigente, pero sin ningún decreto de declaración de ZEE al cual aplicarse. Posteriormente el 30 de diciembre de 2019 se emitió otro decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del reglamento interior de la secretaría de hacienda y crédito público [ver Decreto publicado en Diario Oficial de la Federación]. Este decreto precisa que “*Los recursos humanos, materiales y financieros de la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales, serán reasignados o, en su caso, donados, al organismo público descentralizado denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, de conformidad con lo que determine la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*”. Es lo que ocurre con los terrenos de las secciones federales de las ZEE de Coatzacoalcos y Salina Cruz que ahora pretenden ser usados para un parque industrial en el caso de Coatzacoalcos y la construcción de un nuevo puerto en el caso de Salina Cruz como lo veremos más adelante.

⁴ Se puede consultar para mayor detalle sobre los casos de Salina Cruz (Oaxaca), Puerto Madero (Chiapas) y Puerto Lázaro Cárdenas (Michoacán), en GeoComunes: ZEE General; Geocomunes: ZEE Istmo ; Geocomunes: ZEE Puerto Lázaro Cárdenas, y Geocomunes: Puerto Madero.

Mapa 2. El Transístmico es mucho más que un ferrocarril interoceánico, es un proyecto de producción y transporte de mercancías



El proyecto *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, anunciado durante la campaña presidencial de López Obrador, decretado en Junio de 2019 y del que se han presentado retazos de información a cuentagotas, ha sido promocionado básicamente como un corredor de transporte carretero y ferroviario que, además de unir el Golfo de México con el Océano Pacífico, pretende ser un medio para extender las zonas industriales del sur de Veracruz y Tabasco hacia el puerto de Salina Cruz en Oaxaca, promoviendo la instalación de nuevos parques industriales a lo largo de este eje interportuario. De acuerdo con los documentos de la Cámara de Diputados [ver: [carpeta informativa. El proyecto del tren transístmico / Novedades / CESOP / Centros de Estudio / Inicio](#)], el llamado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es la pieza central del “Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec”. Este corredor, que abarcará 79 municipios (33 en Veracruz y 46 en Oaxaca), está compuesto por los siguientes elementos:

- I. *Proyectos de infraestructura de transporte ferroviario, portuario, aeroportuario y carretero.* Se trata principalmente de la ampliación y “modernización” de infraestructura ya existente pero que, sin embargo, implica grandes cambios e impactos socio ambientales al intensificar el volumen y la velocidad del tránsito mercantil en la región (algunos de estos cambios son presentados en el texto del mapa 3). En este rubro, la rectificación y restauración de varios tramos de la vía ferroviaria que comunica los puertos de Coatzacoalcos, en Veracruz, y Salina Cruz, en Oaxaca., constituye el elemento más conocido. Sin embargo, también se contempla la ampliación de los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos y, de acuerdo con algunos documentos, también del puerto Salinas del Marqués (también en Oaxaca); así como la de los aeropuertos de Minatitlán y de Ixtepec [ver: [Carpeta informativa. El proyecto del tren transístmico / Novedades / CESOP / Centros de Estudio / Inicio](#)].
- II. *Proyectos industriales.* La modernización y ampliación de toda esta infraestructura de transporte constituye una pieza clave para la operación del segundo elemento de este proyecto: el desarrollo de corredores *industriales* donde el sector manufacturero pueda aprovechar la mano de obra de la región. Este elemento es una constante en los principales corredores interoceánicos secos de América, que promueven como una ventaja comparativa de los mismos, la abundancia de fuerza de trabajo pauperizada, con la particularidad de que en el istmo de Tehuantepec también se realiza la extracción/producción de materias primas para la industria existente y la que pretende instalarse. Aunque los pocos documentos oficiales no mencionan con claridad en qué consistirá lo que ya se nombra como la *Zona Libre del Istmo de Tehuantepec*, lo que hasta ahora sabemos es que es un área constituida por una franja de 20 kilómetros a cada lado de los 300 kilómetros de largo del ferrocarril,

área que involucra 48 municipios de los 79 que contempla el *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, configurándose así la zona libre con mayor cantidad de municipios involucrados (la también recientemente decretada *Zona Libre de la Frontera Norte*, incluye 43 municipios).⁵ En un documento muy sintético, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) menciona que se trata de una zona con exenciones de impuestos (ISR e IVA) entre otros atractivos fiscales para las empresas que ahí se instalen [ver: Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec]. Sin embargo, la población no cuenta con información más precisa, ya que si bien se había dicho que esta zona se iba a decretar en agosto del 2019, al día de hoy no hemos encontrado documento que detalle sus características [Ver: Se creará "zona libre" a lo largo del Transístmico].

Además de esta Zona Libre, el eje manufacturero de este megaproyecto considera el desarrollo de otros eslabones como es el caso de seis “*Polígonos de Desarrollo e Innovación (PDI)*” [ver aquí los municipios donde se instalarían Programa para el Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec (SHCP)], así como un número incierto de parques industriales (en algunos documentos se mencionan 5, 9 o hasta 10 de ellos), de los cuales no existen más detalles públicos [ver, por ejemplo: AMLO ofrece zona libre en Corredor Interoceánico; immex analiza llegada; Carpeta informativa. El proyecto del tren transístmico / Novedades / CESOP / Centros de Estudio / Inicio; y Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec].⁶

- III. *Proyectos energéticos*. El proyecto pretende intensificar las redes de transporte y consumo de energía en la región, así como una mayor articulación de la zona de mayor producción de energía del país (el Sur del Golfo de México) con diferentes mercados a escala regional e internacional. El proyecto contempla la “creación de un enclave energético-industrial que mejore la integración manufacturera y el potencial exportador” [ver: carpeta informativa. El proyecto del tren transístmico / Novedades / CESOP / Centros de Estudio / Inicio], para lo cual se requerirían de diversas obras de transporte y transformación de energía, que si bien aún no han sido detalladas en los documentos públicos conocidos hasta el momento, seguramente re-impulsarán diversos proyectos que algunos años atrás habían sido planteados en la región, como

⁵El número de municipios que serían abarcados por esta Zona Libre del Istmo, no es clara. En algunos documentos oficiales se menciona que serán los municipios que quedan a 20 km de cada lado del ferrocarril, pero en otros se indica que estará constituida por los 79 municipios que conforman el “Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec”.

⁶En el caso de Coatzacoalcos, los inmuebles de la federación que habían sido destinados para la Zona Económica Especial promocionada en la administración de Enrique Peña Nieto, como el predio 5 de mayo, pretenden ser utilizados ahora para un parque industrial. [ver: Ver nota.] Rafael Marín Mollinedo, Director General del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec precisó en una entrevista que dichos parques industriales serán de 500 hectáreas cada uno y estarán ubicados en tierras ejidales. [Ver entrevista en la Jornada.]

los son: gasoductos, poliductos, terminales de gas natural licuado, y nuevas redes de transmisión eléctrica. En esta región ampliada del Istmo de Tehuantepec, ya se encuentran en construcción algunos proyectos como por ejemplo la Refinería de Dos Bocas, en el estado de Tabasco, que si bien no aparece como parte del proyecto *Corredor Interoceánico*, claramente está relacionada directamente con la dinámica que se pretende intensificar en la región en relación a la producción, circulación y consumo de la energía fósil al servicio de la industria o para su exportación mediante las redes de transporte que pretenden atravesar el istmo.

Mapa 3. Los primeros contratos a empresas privadas fueron para la modernización de las vías

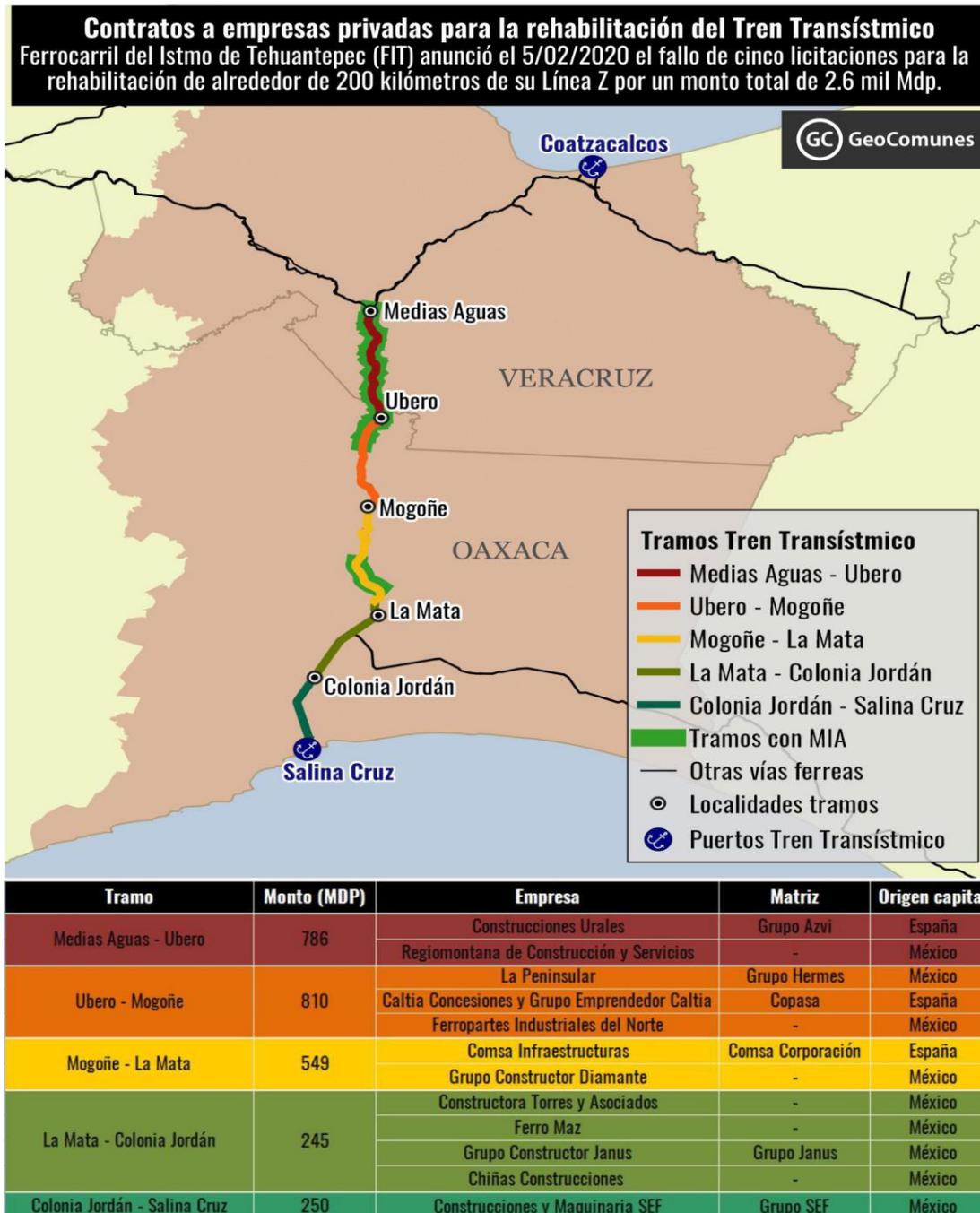


Tabla elaborada a partir de los resultados del fallo FIT-GARMOP-OP-Z16-2019-LP del 5 de febrero del 2020

Si bien el *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec* es un proyecto compuesto por distintas piezas, la promoción oficial del mismo se ha centrado en la infraestructura ferroviaria. En este ámbito, lo que se menciona como *modernización* del ferrocarril es, en realidad, la *rectificación* de sus principales curvas, con lo cual éste podría convertirse en un tren de *gran velocidad*, trastocando con ello la dinámica local y regional del istmo.

La inversión pública que esto representa se ha publicitado como un acto de *utilidad pública* que, supuestamente, reafirma la *soberanía nacional*. Y es que, recordemos, hasta hace unos meses, el Ferrocarril Istmo de Tehuantepec (FIT) era, ni más ni menos, una de las *dos únicas* líneas ferroviarias que quedaban en manos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (el otro es el Ferrocarril que corre en la península de Yucatán y que forma parte del también muy promocionado *Tren Maya*). Y decimos *era*, porque el primer paso para la realización del megaproyecto del *Corredor Interoceánico* fue el decreto de desincorporación de los 300 km que constituían el FIT para, en su lugar, dárselo al recién creado *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, un Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, que será el encargado de promover, licitar y, en su momento, operar, cada una de las piezas que conforman este megaproyecto [ver: Diario Oficial de la Federación]. Además del FIT, al nuevo Organismo Público Descentralizado le fueron otorgados la Administración Portuaria Integral (API) de Coatzacoalcos y la API de Salina Cruz [ver también: Desincorpora SCT dos puertos y el tren del Istmo].⁷ En este sentido, y reconociendo la dimensión estratégica de esta infraestructura, consideramos fundamental que como pueblo le demos seguimiento puntual a las figuras de asociación público privada que emerjan de esta reconfiguración y a los capitales privados que vayan interviniendo en este proyecto.

En este sentido, es importante señalar que el pasado 5 de febrero el mencionado nuevo Organismo Público anunció el resultado de las primeras cinco licitaciones que se abrían para la rehabilitación y modernización del tren, sobre alrededor de 200 kilómetros de su *Línea Z*, por un monto total de 2.6 mil millones de pesos. Las ganadoras de estos cinco contratos fueron, en total, 13 empresas privadas: 10 de capital mexicano y 3 de capital español (ver mapa 2).

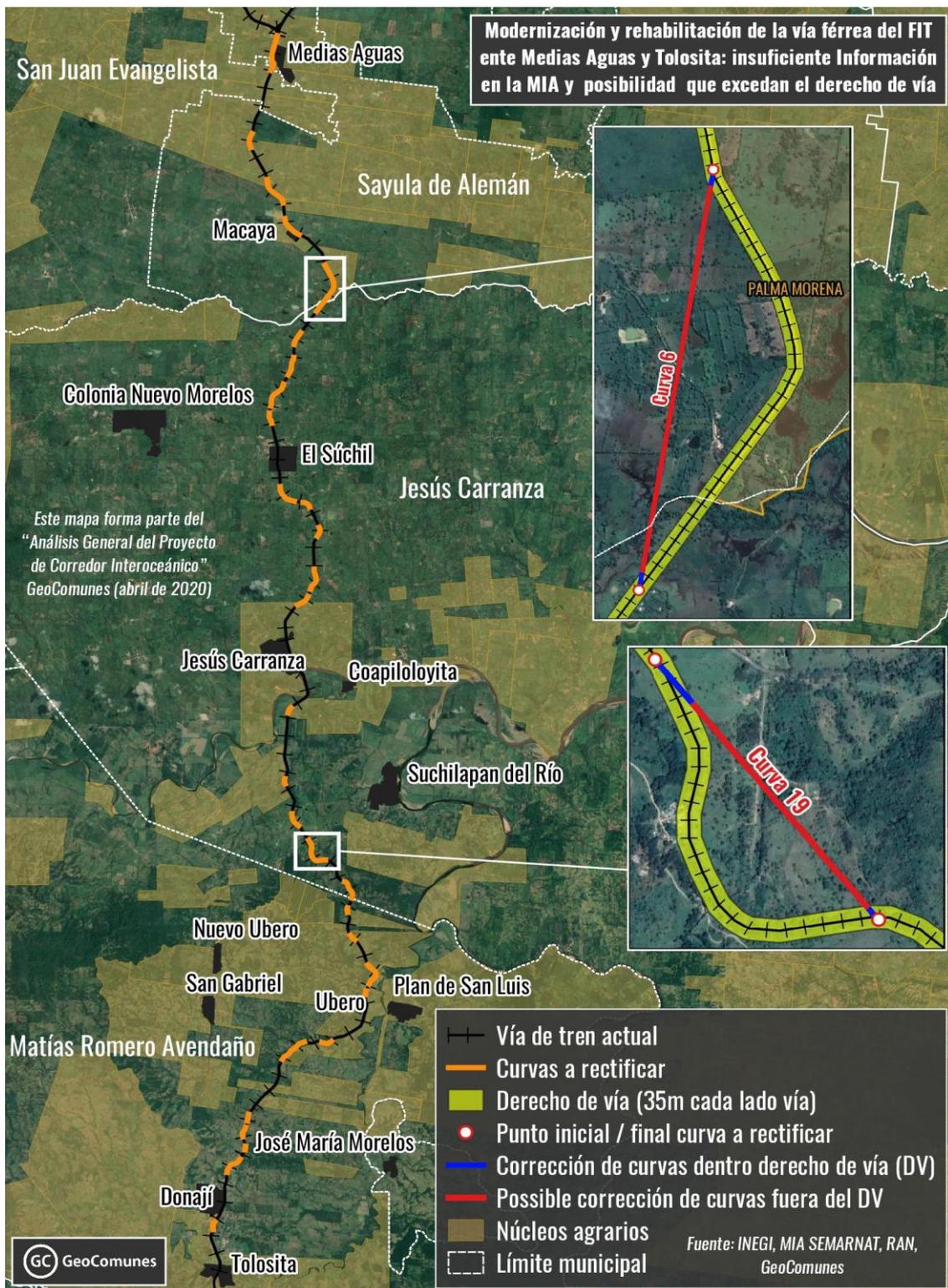
Con ello se otorgan los primeros contratos a empresas de capital extranjero, a pesar de que el actual presidente había declarado que la inversión privada sólo sería de origen nacional. [ver declaración de López Obrador en abril del 2019:

<https://www.gob.mx/presidencia/prensa/161800>].

“Les digo que no anden inventando que va a venir inversión extranjera y que vienen los extranjeros a apoderarse del istmo. Mentira, todo lo vamos a hacer con inversión pública y si hay participación de inversión privada va a ser de mexicanos, no va a haber extranjeros. Para que quede claro.”

⁷Respecto a esta desincorporación, resulta importante investigar qué papel tiene ahora la marina en la administración de este puerto, luego de que a finales de 2019 hubo una discusión sobre el papel que tendría este órgano en la administración portuaria en México.

Mapa 4: Insuficiente Información en las Manifestaciones de Impacto Ambiental sobre los tramos a “renovar” y la posibilidad latente de que excedan el Derecho de Vía



Llama la atención que esos contratos fueron otorgados sin contar con la totalidad de los estudios ambientales locales y regionales necesarios. Y es que, a pesar de que se ha mencionado repetidamente que toda esta renovación se hará sobre *el mismo derecho de vía ya existente*, la disminución del trayecto a sólo tres horas y media, conlleva impactos socio-ambientales a considerar, no sólo por el riesgo o imposibilidad de cruce que esto implica para personas y animales, sino también por la necesaria construcción de vallas protectoras alrededor de las vías.

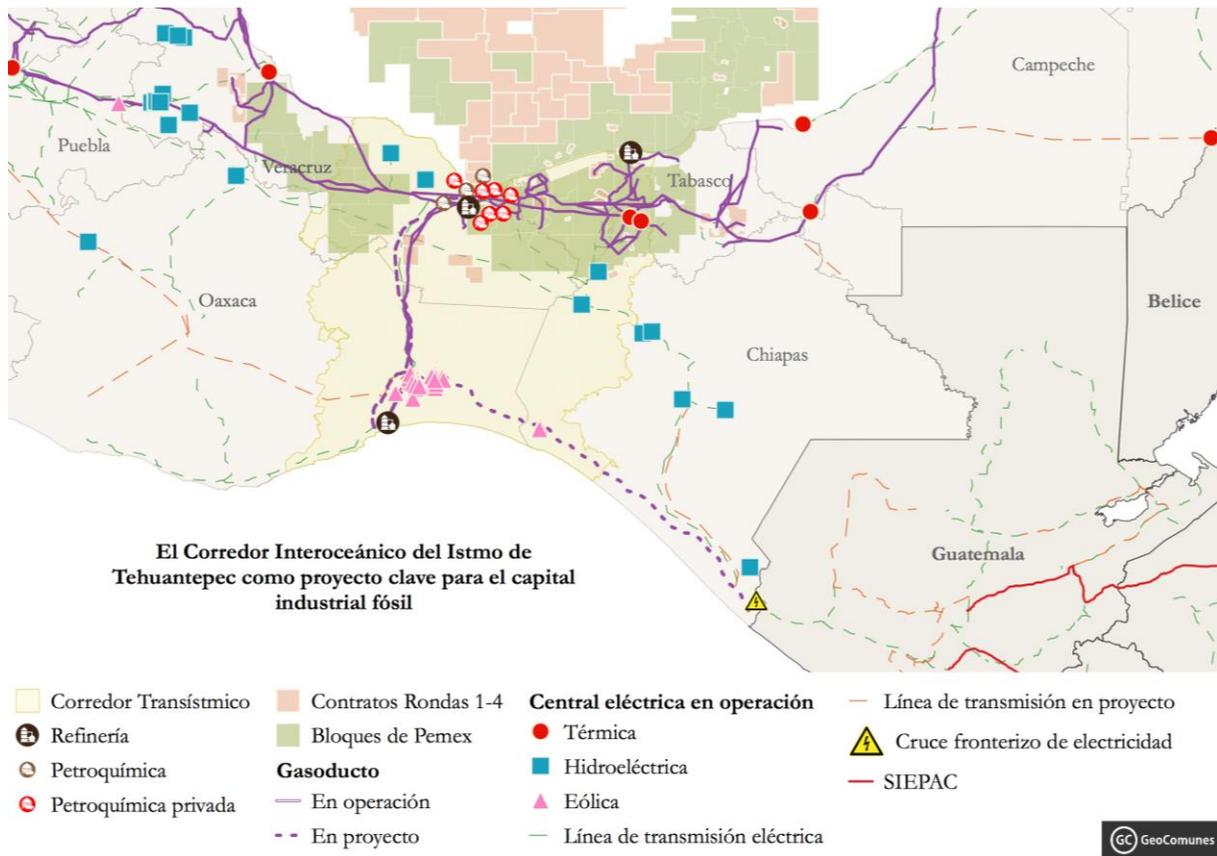
Así, la renovación de cada uno de estos tramos requiere de la autorización de una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) específica y, pese a ello, únicamente el tramo de 12 km entre *Mogoñe y La Mata* tiene una MIA *autorizada con condicionantes* [Ver resolutivo: <http://consultaspublicas.semarnat.gob.mx/.../20OA2019V0020.pdf>]. Por su parte, la MIA del tramo de *Medias Aguas a Ubero*, no había sido aprobada al momento de la licitación y el proceso de evaluación ha sido suspendido. [Ver MIA: <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/.../estudios/2020/20OA2020...>].

Los proyectos de rectificación de los tramos mencionados deben presentar una Manifestación de Impacto Ambiental a pesar de que se insista en que usarán el mismo derecho de vía. Pese a esto, al momento de otorgar las licitaciones (5 de febrero) la Semarnat no había aprobado ninguno de éstos (existía una aprobación, pero con condicionantes).

Sumado a esto y luego de las denuncias de comunidades por las omisiones, errores y ocultamiento de información de una de las MIAs, sobre las posibles afectaciones a la fauna y flora y posibles desalojos de habitantes que generará la obra; el tres de marzo de este año, la Semarnat decidió suspender la evaluación de la MIA del tramo de *Medias Aguas a Ubero* [ver: [Semarnat suspende aprobación de estudio de Impacto Ambiental del Tren Transístmico](#)].

Los pueblos tienen razón: analizando con detalle esta MIA, es notorio que en ellas existe una importante ausencia de información. En este documento, si bien se indica la ubicación del inicio y fin de los tramos de curvas a rectificar, omiten totalmente precisar por dónde pasará el nuevo trazo (ver sobre esto Mapa 3). Así, si bien la MIA estipula que las obras se realizarán dentro del derecho de vía de 35 m de cada lado del ferrocarril, no precisa las coordenadas completas de los trazos a rectificar, poniendo para cada curva solo el punto inicial y final, lo que no permite determinar si realmente dichas obras se realizarán dentro del derecho de vía. En el mapa siguiente se ve claramente que, para la rectificación de algunas curvas, pareciera casi inevitable exceder el tan mencionado Derecho de Vía. En efecto, el derecho de vía existente les da muy poco margen para disminuir el ángulo de algunas curvas muy pronunciadas (pusimos los ejemplos de las curvas 6 y 19 pero se identificó un riesgo de salirse del derecho de vía para 20 de las 32 rectificaciones de curvas previstas.

Mapa 5. Energía en el sur-sureste del país y en el Istmo de Tehuantepec



Sumado a todo esto que hace del Corredor Interoceánico un proyecto de reconfiguración territorial de amplia escala y efectos, encontramos un eslabón energético. Pocas veces mencionado en la publicitación del proyecto, y contradictoriamente señalado en los documentos oficiales, el eslabón energético nos parece uno de los elementos más estratégicos del mismo y, posiblemente, sobre el que mayor discusión social se requiere.

El Istmo de Tehuantepec, contrario a lo que han decidido dignamente sus pueblos [ver [Geocomunes: Megaproyectos en el Istmo de Tehuantepec](#)], es hoy la región con mayor generación de energía eólica de México: concentra la mitad de todos los parques operando a nivel nacional y el 46% de la capacidad instalada.⁸ A esto hay que sumar que la región colinda al noreste con la zona de mayor extracción y reservas probadas de hidrocarburos en el país, sin dejar de lado que también [ver: [Geocomunes: Análisis Istmo](#)] es el paso terrestre obligado de cualquier conexión para el transporte de energía entre el centro y norte del territorio nacional con la península de Yucatán y el istmo centroamericano. Por todas estas características, el Istmo de Tehuantepec es para el capital un espacio de articulación entre

⁸Cifras calculadas a partir de la capa de parques eólicos elaborado por el Colectivo Geocomunes y actualizado a enero de 2020.

diversas redes de producción, transporte y consumo de energía, y no solamente un potencial corredor interoceánico.

Desde la perspectiva del complejo industrial de energía fósil resulta claro el carácter estratégico de la región, ya que el conjunto de mercancías de este tipo que ahí se producen o que por ahí transitan, podrían ampliar sus redes terrestres y marítimas de mediano y largo alcance, intensificando la articulación de la región con los mercados de energía subcontinentales y mundiales. Con la realización del corredor transístmico se intensificaría el flujo de energía fósil que es transportada desde la costa del Golfo de México hacia la cuenca del pacífico.

A partir de esto es que debemos analizar lo que implicaría la construcción de este proyecto, considerando también que es la zona aledaña al istmo donde se encuentran las mayores reservas de hidrocarburos y la que es, actualmente, la zona de mayor producción (extracción) de los mismos (para ilustrar cuán importante es la región, sirve mencionar que la Secretaría de Energía (SENER) señaló que en 2017 el 81.2% de la extracción de petróleo en el país y el 56.9 % de la extracción de gas natural, tuvo lugar en pozos ubicados en esta área, y es también ahí mismo donde se localiza el 75.6 % de las reservas probadas (1P) de hidrocarburos que se tienen cuantificados). Así, sumada a esta existencia de recursos fósiles cercana al istmo, también existe la concentración de la transformación industrial de los mismos. Para el 2017, el 30% de la producción de petrolíferos en el país, tuvo lugar en esta región, concentración que aumentaría en los próximos años en caso de que iniciarse operaciones la séptima refinería del país, en Dos Bocas, Tabasco (proyecto que se comenzó a construir en 2019). Así mismo, también en el caso de la producción de la industria petroquímica, la región concentra la mayor proporción a escala nacional que para el 2017 llegó a representar el 92 % del total de los petroquímicos básicos producidos en el país [Estadísticas de hidrocarburos].

Para lograr esta articulación e intensificación del transporte de energía, uno de los elementos que están en el horizonte del *Corredor Interoceánico* es la ampliación de la red de ductos de transporte de hidrocarburos en la región que actualmente está compuesta por ductos para transportar gas natural, gas LP, petróleo, petrolíferos [ver tabla 1].

Tabla 1. Ductos en proyecto y operación en la región del Istmo

Nombre	Fase	Año de operación	Energético	Empresa	Ruta
Gasoducto de 12" Jáltipan-Salina Cruz	En operación	Rehabilitado en 2014	Gas natural	PEMEX	Jáltipan-Salina Cruz
Gasoducto Jáltipan-Salina Cruz (Corredor Interoceánico) ⁹	En proyecto	-	Gas natural	-	Jáltipan-Salina Cruz
Cinturón Transoceánico de Gas Natural ¹⁰	En proyecto	-	Gas natural	Grupo P.M.I., Gas Natural S.A. de C.V. (PEMEX)	Jáltipan-Salina Cruz
Transoceánico Gas LP ¹¹	En proyecto	-	Gas LP	PMI Transoceánico Gas LP (PEMEX)	Coatzacoalcos-Salina Cruz
Poliducto 16 Minatitlán-Salina Cruz ¹²	En operación	1962	Petrolíferos	PEMEX	Minatitlán-Refinería Salina Cruz
Oleoducto Nuevo Teapa-Salina Cruz 30	En operación	1979	Petróleo	PEMEX	Nuevo Teapa-Salina Cruz
Oleoducto Nuevo Teapa-Salina Cruz 48	En operación	1979	Petróleo	PEMEX	Nuevo Teapa-Salina Cruz

⁹Este proyecto se anunció como proyecto estratégico dentro del *Plan Quinquenal de Expansión del Sistema de Transporte y Almacenamiento Nacional Integrado de Gas Natural 2015-2019*. En 2016 y 2017 el CENEGAS realizó estudios de demanda potencial y pre-factibilidad técnica del proyecto, pero se ha pospuesto su construcción desde que se anunció el *Plan* en 2015. En 2014 se rehabilitó el gasoducto existente de 12" que va de Jáltipan a Salina Cruz y que está integrado al Sistema Nacional de Gasoductos.

¹⁰Este proyecto presentado en 2015 y que consideraba la construcción de dos ductos (uno de gas natural y otro de gas LP) señalaba que el ducto de gas natural llegaría hasta la terminal marítima de Salina Cruz con la intención de abastecer a proyecto de terminal de licuefacción de GNL en ese puerto. La Manifestación de Impacto Ambiental además de señalar esta justificación, indica que en Ixtepec se considera la instalación de una válvula que permita en un futuro conectar un ducto desde ese punto para llevar gas a Centroamérica y Sudamérica.

¹¹Este ducto forma parte del proyecto llamado Cinturón Transoceánico del que forma parte también el ducto de gas natural llamado Cinturón Transoceánico de Gas Natural.

¹²En 2014 a este poliducto se le agregó una nueva estación de bombeo en Donojí, Oaxaca con lo que aumentó su capacidad de transporte de 55,000 barriles diarios a 100,000. A esta nueva obra en conjunto con el poliducto ya existente se les llamó en esos años como Poliducto del Corredor Transistmico o Corredor Transoceánico Transistmico Pajaritos – Salina Cruz.

Gasoducto Quetzal ¹³	En proyecto	-	Gas natural	TAG Transístmico (PEMEX)	Ixtepec-Tapachula
Salina Cruz-Tapachula ¹⁴	En proyecto	-	Gas natural	DFC -Rassini	Salina Cruz-Tapachula-Centroamérica

Elaborado por Geocomunes con base en información de PEMEX, ASEA, CNH, SENER y CRE. Esta tabla forma parte del "Análisis General del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec", publicado en geocomunes.org (abril de 2020)

Algunos otros ductos u obras en la red de transporte de gas natural que no atraviesan el istmo pero que están articuladas a la red transístmica son el ducto Cuxtal Fase I, la estación de compresión en Cempoala, Veracruz, y el proyecto del gasoducto centroamericano. Las dos primeras obras, actualmente en construcción, son las últimas piezas faltantes para la conexión de la Red Nacional de Gasoductos (RNG) con el ducto Mayakan construido a inicios del siglo XXI. Esta articulación permitiría el transporte de gas natural desde la red de gasoductos de Estados Unidos hasta la península de Yucatán, ya que la RNG está conectada con los nuevos gasoductos que transportan este hidrocarburo desde los campos de gas *shale* en Estados Unidos hacia el centro de México. Es decir, se trata de proyectos que no sólo trastocarían la dinámica energética nacional, sino que posibilitarían el ejercicio de una geopolítica continental de la misma.

Esta RNG también quedaría conectada con el proyecto Jáltipan-Salina Cruz y con su extensión conocida como Salina Cruz-Tapachula que se prolongaría hacia Centroamérica, dando forma a una red articulada de transporte terrestre de gas entre Estados Unidos, México y los países centroamericanos (otro de los viejos proyectos anhelados por capitales nacionales y extranjeros que toman forma en este proyecto de *Corredor*). En este sentido, tenemos que leer las implicaciones que este proyecto acarrearía ya que a los ductos para el transporte de energía, también se suman otros proyectos que están relacionados, como la instalación de una terminal de licuefacción de Gas Natural Licuado en el puerto de Salina Cruz de la que se comenzó a hablar desde 2014, como parte de una segunda fase del proyecto conocido como *Cinturón Transoceánico*, con el que se planeaba ampliar el transporte de energía hacia Asia y Oceanía. Sobre este proyecto, recordemos que, en Julio de 2019, el

¹³Este es el nombre del proyecto que se presentó en el año 2015 y que en la Manifestación de Impacto Ambiental indicaba que su punto de conexión con la red de gasoductos se encontraría en Ixtepec. Este proyecto podría delinear el trazo del ducto que unos años después se presentó en el plan quinquenal como gasoducto Salina Cruz-Tapachula y que pretende extenderse hacia Centroamérica.

¹⁴Este proyecto que pareciera ser el mismo que el Proyecto Quetzal pero con otro nombre, es el que se pretende extender hacia Centroamérica llegando hasta Honduras y El Salvador y que fue considerado por la OPIC para su financiación. Este proyecto es el que forma parte Iniciativa para el Desarrollo de los Países Centroamericanos impulsada por el gobierno de México con el acompañamiento de la CEPAL y el gobierno de los Estados Unidos.

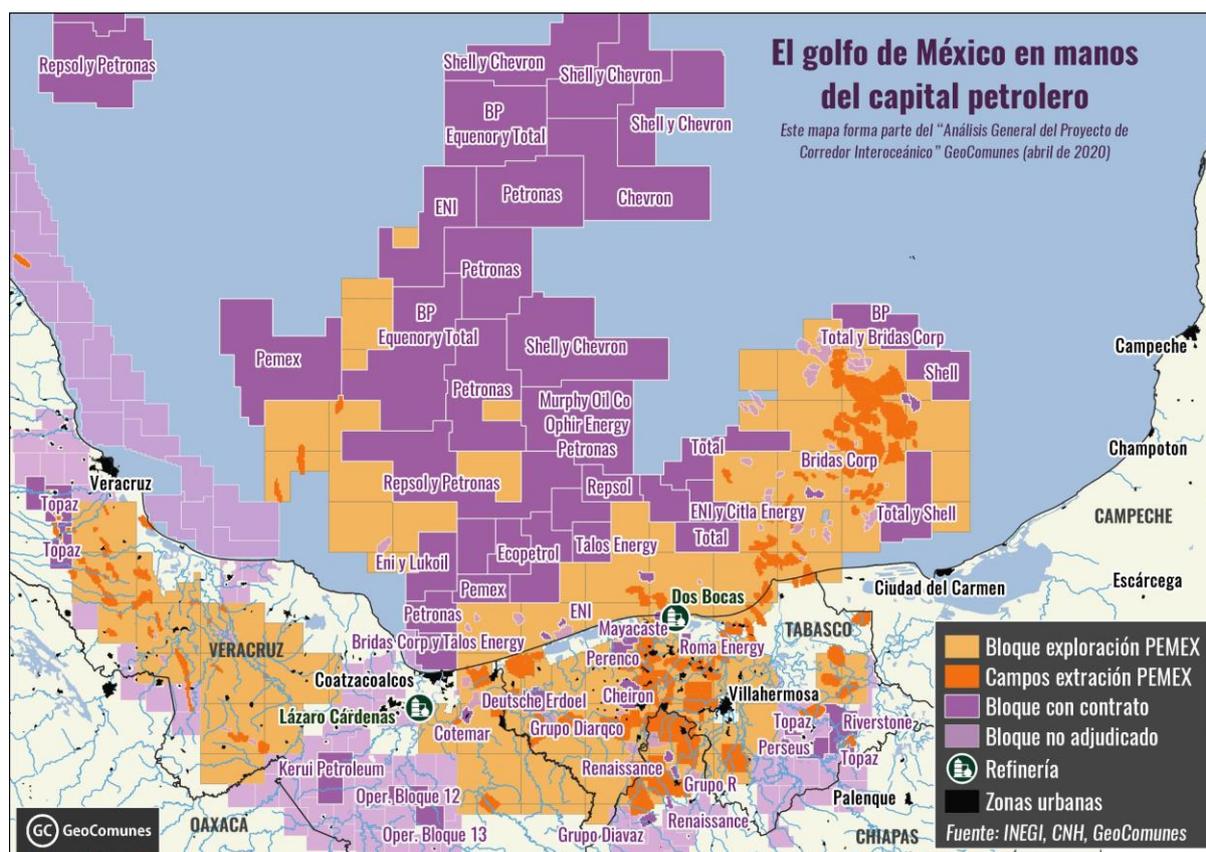
director de Operaciones de la *Overseas Private Investment Corporation* (OPIC), ahora llamada *International Development Finance Corporation* (DFC) de Estados Unidos, anunciaba la intención de financiar con 250 mdd la construcción de una planta de licuefacción de gas natural en el sur de México. Sirva este dato para dimensionar qué intereses están detrás del diseño y el impulso a un proyecto como este, del que poco se habla públicamente.

Además de la dimensión fósil contenida en el eslabón energético del proyecto que pende sobre el istmo de Tehuantepec, es importante señalar que la región también es una importante zona de generación eléctrica. Es en esta zona donde están ubicadas diversas centrales de producción eléctrica, así como las redes para la transmisión regional de esta energía, mismas que se encuentran articuladas al Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC) y su Mercado Eléctrico Regional (MER) [ver [Geocomunes: Visualizador de la Infraestructura Eléctrica en Centroamérica](#)]. En este ámbito hay que tener en cuenta que recientemente comenzó la construcción de la interconexión de esta red del SIEPAC con el subcontinente suramericano por medio de una línea de transmisión que cruzará la frontera Panamá-Colombia, y que se suma a la interconexión eléctrica ya existente entre México y Guatemala, con lo que se configurará un sistema integrado de transmisión eléctrica de escala continental. Lo cual posibilita el incremento de los proyectos de generación eléctrica que tantos conflictos han generado en la región y a los que se han opuesto diversos pueblos.

Sumada a esta red de transmisión articulada hacia el sur del continente también existen proyectos para conectar con una nueva línea de transmisión de alto voltaje (500 KV) del área sur del istmo de Tehuantepec (Ixtepec) con el centro de México (Yautepec en Morelos) [ver: [proyecto inversión línea de transmisión de corriente directa yautepecixtepec](#)] y que está asociado con los proyectos de generación eléctrica que se han desarrollado en esta otra región. Este proyecto, que tenía por objetivo desahogar la producción eléctrica generada por parques eólicos en el istmo (las líneas actuales se encuentran saturadas) para poder desarrollar nuevos parques eólicos en la zona, vio su licitación cancelada por la CFE en 2019.

¿Cómo entonces podríamos dimensionar algunos de los efectos que traería la consolidación de este Corredor? Un ejercicio que nos acerca a eso, es visualizar los proyectos asociados que podemos identificar ya en el territorio porque, a pesar de no haber comenzado su construcción, ya están en proceso de desarrollo al contar con algunos de los documentos que requieren.

Mapa 6. El Golfo de México en manos del capital petrolero

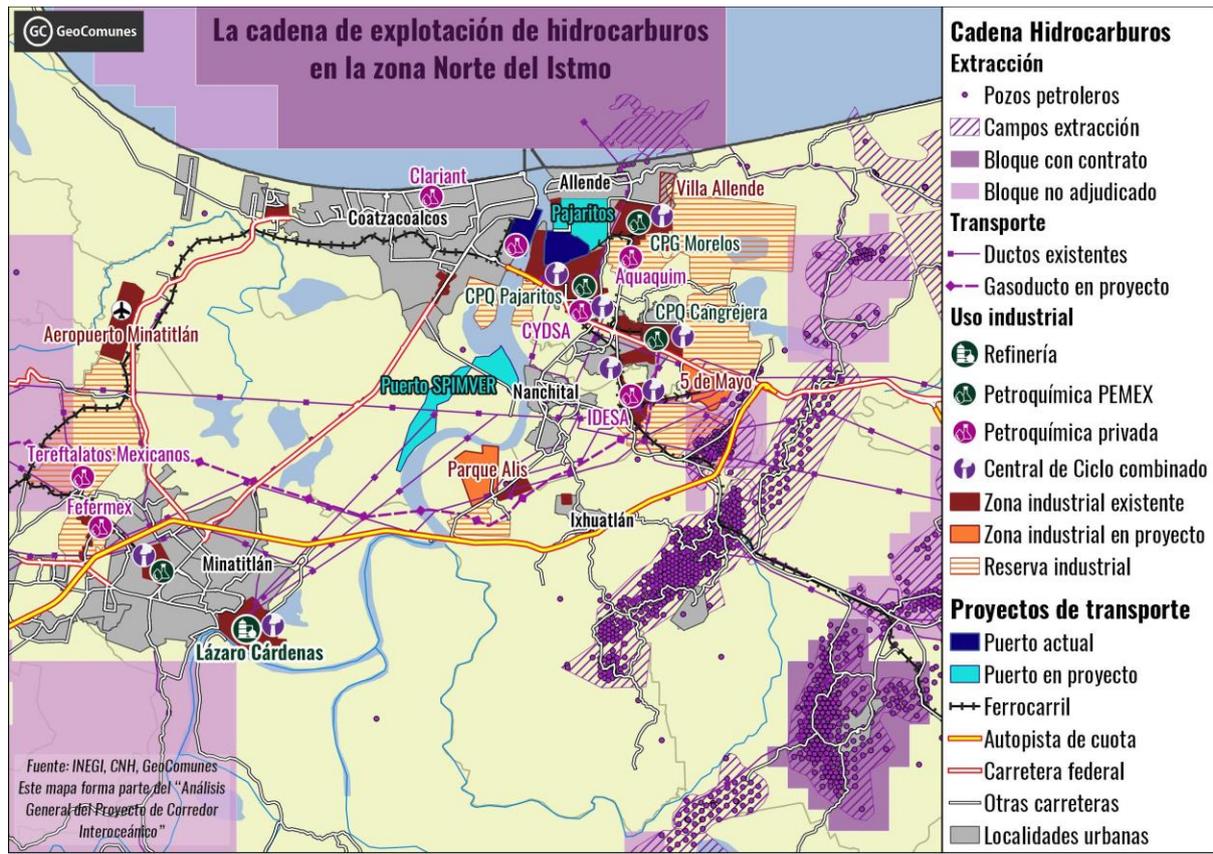


En la zona más al norte de la región ístmica se ha emplazado desde hace décadas un complejo industrial fósil que concentra diversos procesos de transformación de gas natural y petróleo para la producción de energía (gasolinas, diésel, turbosinas, combustóleo) así como derivados petroquímicos. Esta concentración de industria fósil interconectada por una densa red de ductos ha transformado esta área en una de las más contaminadas del país [ver: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/538900/13_ToxitourD.pdf]. Sin un programa de remediación y recuperación ambiental, social y de salud pública, ya se anuncian como parte del proyecto del Corredor Interoceánico una serie de obras con las que se densificará, profundizará y extenderá el impacto.

Desde antes de la reforma energética del 2013, en México ya se acumulaban los campos con contratos que permitían la intervención de capitales privados para la exploración y extracción de hidrocarburos. Después de la reforma se amplifica la escala y las formas en que las empresas privadas pueden invertir en este sector económico. Un ejemplo de este proceso y que se puede observar en el mapa 6, es la participación de una gran cantidad de empresas transnacionales y nacionales que han venido adquiriendo el control de bloques con hidrocarburos a lo ancho del Golfo de México, Tabasco, el sur de Veracruz, y norte de

Chiapas, todas estas áreas cercanas al Corredor Interoceánico aquí analizado. La búsqueda acelerada por terminar de extraer los hidrocarburos restantes de yacimientos ya explotados desde hace décadas, así como abrir nuevas fronteras con yacimientos técnica y económicamente más complicados que implican directa e indirectamente mayores costos ambientales es un proceso que se ha venido impulsando en esta área del país desde gobiernos anteriores y que para el actual consiste en uno de sus pilares económicos. Además del profundo daño social y ambiental que se ha venido acumulando por más de 50 años en la zona provocado por la industria de los hidrocarburos y sus industrias derivadas, la actual organización de estas industrias está ampliando la gestión privada de las cadenas productivas fósiles subordinando aún más la dinámica regional a intereses supra-locales. Quién definirá cada vez con más fuerza el volumen de energía fósil extraído y el destino de esta, serán estas empresas para las cuales el Corredor Interoceánico vendrá a ampliar la escala de sus negocios a costa de las tierras y territorios de los pueblos de la región.

Mapa 7. La cadena de explotación de hidrocarburos en la zona Norte del Istmo



En el área circundante a la ciudad de Coatzacoalcos se han promocionado varios proyectos nuevos que tienen relación con el Corredor Interoceánico ya sea porque aparecen en los pocos documentos publicados al respecto, o porque en su planeación territorial están articulados a la infraestructura que daría forma al corredor. Este tipo de proyectos podemos dividirlos en dos tipos: de transformación industrial y de transporte/almacenamiento. En el primer grupo se ha hecho referencia en los documentos del corredor a la pretensión de instalar 10 “polos de desarrollo” (parques industriales) en los límites del Corredor Interoceánico, de los cuales 5 estarían en el Estado de Oaxaca y los otros 5 en Veracruz; de estos últimos, 2 ya están delimitados en Coatzacoalcos, uno en el Ejido Cinco de Mayo y otro en Gavilán de Allende. El primero de estos parques, era la sección federal prevista para la Zona Económica Especial de Coatzacoalcos y fue devuelto al Fondo Nacional de Infraestructura para ser asignado al Corredor Interoceánico. [ver: [Presencia: Construirán parque industrial en el ejido 5 de mayo](https://diariodelistmo.com/coatzacoalcos/pemex-dona-mas-de-200-hectareas-para-proyecto-interoceanico-/41268732) y <https://diariodelistmo.com/coatzacoalcos/pemex-dona-mas-de-200-hectareas-para-proyecto-interoceanico-/41268732>] Y el segundo, de 90 hectáreas, está situado en Villa Allende, al lado del puerto y del Complejo Morelos y podría recibir alrededor de 30 empresas [ver: [Diario del Istmo: Villa Allende tendrá parque industrial](#)]. En esta área circundante al puerto de Coatzacoalcos existen otros parques industriales que se han venido promoviendo como es el caso del Parque agroindustrial Alis

ubicado 18 km al sur del puerto y que ya se encuentra construyendo sus primeras instalaciones. Este parque de más de 250 ha. está dirigido principalmente a la industria del plástico, así como a la agroindustria regional. Además de estos “polos de desarrollo” o parques industriales, la industria fósil ha venido ampliándose en esta zona norte del Istmo con varias construcciones de las cuales destacan el proyecto de ampliación que la empresa Cydsa está realizando de sus operaciones petroquímicas en la zona en donde ya cuenta con las plantas Sales del Istmo e Iquisá. Esta empresa pretende construir una nueva planta para la producción de productos de cloro-sosa además de ampliar su capacidad de generación eléctrica a base de gas natural. Otra obra relacionada al sector y que es importante señalar es la planta de Braskem-Idesa conocida como Proyecto Etileno XXI que ya opera en la zona y que constituye la mayor instalación de la industria petroquímica en América Latina. Esta instalación dedicada principalmente a la producción de polietileno, terminó costando cinco mil 200 millones de dólares, mil millones de dólares más que los 4 mil 200 millones de dólares inicialmente anunciados por la petroquímica brasileña Braskem y la mexicana Idesa. Esta gigantesca obra fue construida por la empresa brasileña Odebrecht y ha sido puesta bajo la mira de las autoridades nacionales e internacionales por la compleja red de corrupción entre políticos mexicanos y empresarios a la que está relacionada. Además de esos proyectos industriales concretos, según el dictamen realizado para la ZEE de Coatzacoalcos, existen grandes reservas industriales en la zona, que podrían concretizarse más adelante, en nuevos parques industriales, dejando a las ciudades de Coatzacoalcos, Nanchital, Ixhuatlán, Minatitlán o Jaltipán y a los pueblos cercanos, totalmente rodeados por actividades industriales sumamente tóxicas.

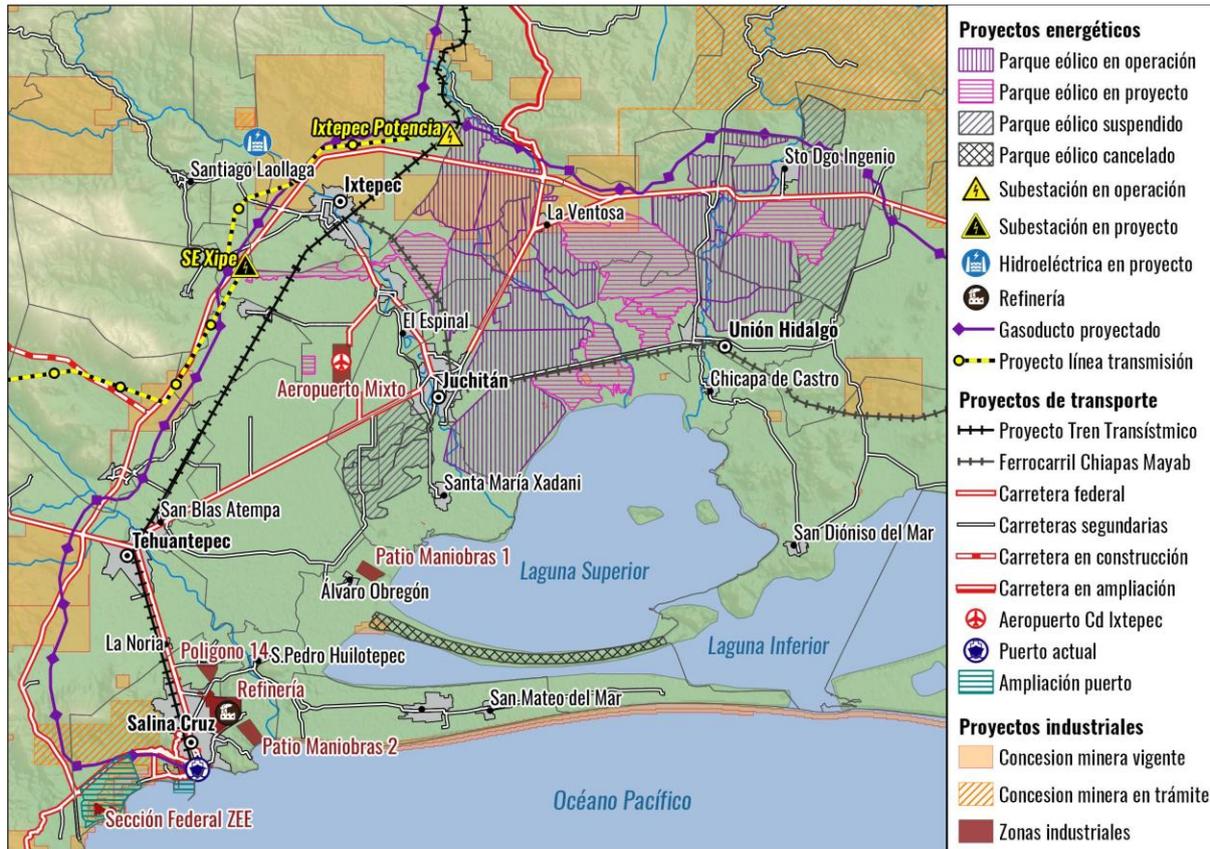
En las obras de transporte/almacenamiento podemos identificar entre otros la ampliación del puerto Pajaritos, para la cual la API consiguió 302 millones de pesos de recursos federales para llevar a cabo la Etapa 2 del primer módulo de 80 metros de muelle, la Etapa 2 del segundo módulo de 50 metros de muelle y la Etapa 2 de la construcción del acceso carretero [Ver: <https://portalportuario.cl/puerto-de-coatzacoalcos-ejecuta-obras-para-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec/>]. La ampliación de este puerto incluye la construcción de una Terminal Especializada de Contenedores (TEC) que se pretende construir frente a la Laguna de Pajaritos en 46 ha que Petróleos Mexicanos (PEMEX) está en proceso de donar a la API Coatzacoalcos. Estas obras están relacionadas directamente con el Corredor Interoceánico como lo han manifestado las declaraciones públicas de las autoridades portuarias [Ver: <https://www.presencia.mx/nota.aspx?id=167027&s=3>]. La otra obra al interior del Puerto Pajaritos hace referencia a la construcción de terminal intermodal de almacenamiento de Hidrocarburos que construirá la empresa High Level Energy después de haber ganado un licitación realizada por la API Coatzacoalcos [ver: https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/811-terminal-de-

[almacenamiento-de-hidrocarburos-en-el-puerto-de-coatzacoalcos/](https://www.forbes.com.mx/high-level-energy-anuncia-inversion-en-almacenamiento-de-petroliferos/) y <https://www.forbes.com.mx/high-level-energy-anuncia-inversion-en-almacenamiento-de-petroliferos/>]. La terminal se construirá en 7 ha del puerto de esta ciudad con un costo de 100 mdd y una capacidad de almacenamiento de 600 mil barriles de petrolíferos.

A esta ampliación portuaria se suma el proyecto privado conocido como *Terminal Marítima y Astillero SPIMVER* promovido por la empresa Servicios Portuarios Integrales de Minatitlán Veracruz S.A de C.V. (SPIMVER), que se promociona como el puerto privado más grande del país y “una puerta al mundo desde Veracruz”. Esta terminal marina planeada al margen del río Coatzacoalcos, pretende extenderse por 497 ha e incluye varias terminales de almacenamiento de combustibles así como un astillero [Ver: <http://consultaspublicas.semarnat.gob.mx/expediente/ver/estudios/2017/30VE2017FD200.pdf>.] El proyecto que aún no empieza su construcción valuada en 800 millones de dólares, hace alusión a los intereses en la región para ampliar la capacidad de transporte marítimo desde el extremo norte del Istmo de Tehuantepec.

En su conjunto estas obras en la zona norte del Istmo representan la densificación de una red articulada de industrias que además de pretender aumentar su capacidad de transporte hacia los dos océanos que delimitan el Istmo, son nuevas instalaciones de un sector industrial que ha configurado toda esa área como una de las más degradadas para la reproducción de la vida de las personas que ahí habitan. La Reforma energética y los actuales proyectos del sureste pretenden acelerar toda la cadena de producción basada en hidrocarburos desde su extracción (con los contratos asignados a los grandes capitales petroleros), su procesamiento y uso industrial (con la nueva refinería de Dos Bocas y los nuevos parques industriales previstos en la zona libre transístmica), su transporte (con nuevos gasoductos) y su exportación (con la ampliación y construcción de puertos). Esta propuesta de “desarrollo” basado en energías fósiles y modelo maquilador fomentarán sin duda aún más el desastre social y ambiental que conocen actualmente los pueblos de la región norte del istmo y es lo que se pretende extender a toda la región.

Mapa 8. El Corredor Interoceánico detonaría más megaproyectos en la zona sur del istmo de Tehuantepec



Al igual que la parte norte, la zona sur del istmo también ha sido invadida y afectada desde años por proyectos ligados al sector energético. Este mapa muestra los 29 parques eólicos en operación, los siete en proyecto (Gunaá Sicarú de Electricidad de Francia de 252 MW, El Sauzal de Gamesa/Santander de 204 MW y Ecwind de Ecwind S.A de C.V de 100 MW, por mencionar los más grandes), y algunos otros suspendidos por no tener su MIA aprobada por la Semarnat, pero que se podrían reactivar más adelante, como BiiStiUguu, Cerro Iguana y Juchiteca I, y el proyecto de San Dionisio del Mar que, más que ser cancelado, fue movido hacia Juchitán bajo el nuevo nombre de Eólica del Sur. Se muestra también el proyecto de tren y s otros proyectos logísticos para transportar mercancías, como el aeropuerto militar de Ixtepec, convertido en 2017 en un aeropuerto mixto con vuelos comerciales, o los patios de maniobras previstos para cargar y descargar mercancías [ver [Desinformémonos: Denuncian instalación...](#)]. Además de la infraestructura energética y de transporte, agregamos el polémico proyecto de parque industrial “Polígono 14” [ver [Imparcial Oaxaca: Polígono 14, obra millonaria que afecta...](#)] que estaba previsto para reactivarse con el proyecto peñista de la Zona Económica Especial (ZEE) de Salina Cruz, y que podría ser uno de los parques industriales previstos (aunque difusamente mencionados) dentro del corredor transístmico.

La instalación de nuevos parques industriales, y el aumento de demanda eléctrica ligada a su operación, podría provocar una nueva ola en la expansión de parques eólicos en la región, Eso reforzará, sin duda, el interés de las empresas que buscan invertir en la construcción de nuevos parques eólicos de gran escala y el oligopolio actualmente existente en la generación de energía eólica en la región (ver tabla 2: cinco empresas concentran el 77% de la capacidad instalada total del istmo). En este aspecto, vale la pena mencionar que resulta especialmente importante seguirle la pista a los productores que se insertan bajo la modalidad de “autoabastecimiento”, ya que gran parte de la energía eólica producida en el istmo se da bajo esta modalidad y sirve para alimentar a un sector industrial altamente contaminante como la minería (Grupo México, Peñoles, Arcelor Mittal y Cemex, son de los principales asociados de esta modalidad), o a cadenas de comercialización y producción agroindustrial (Femsa, Chedraui, Soriana y Wal-Mart, por ejemplo) [ver a este respecto: [Geocomunes: Amenaza neoliberal a los bienes comunes: panorama nacional de megaproyectos eléctricos](#)] .

Tabla 2. Principales empresas generadoras de energía eólica en el istmo

Empresa	Nº de parques eólicos	Capacidad total en MW
Electricidad de Francia	6	643 ¹⁵
Acciona Energía	5	546
Femsa	2	396
Iberdrola	5	277
Enel Green Power	3	246
Suma de estas cinco 5 empresas	22	2 108
Suma Total (incluyendo estas cinco empresas)	29	2 709

Elaborado por Geocomunes con base en los permisos otorgados a generadores de electricidad eólica en el Istmo. Esta tabla forma parte del “Análisis General del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”, publicado en geocomunes.org (abril de 2020)

¹⁵Se incluyó en el cálculo el parque Gunaa Sicarú de 252 MW, actualmente en proyecto.

Mapa 9. Concesiones mineras vigentes y en trámite en el istmo de Tehuantepec

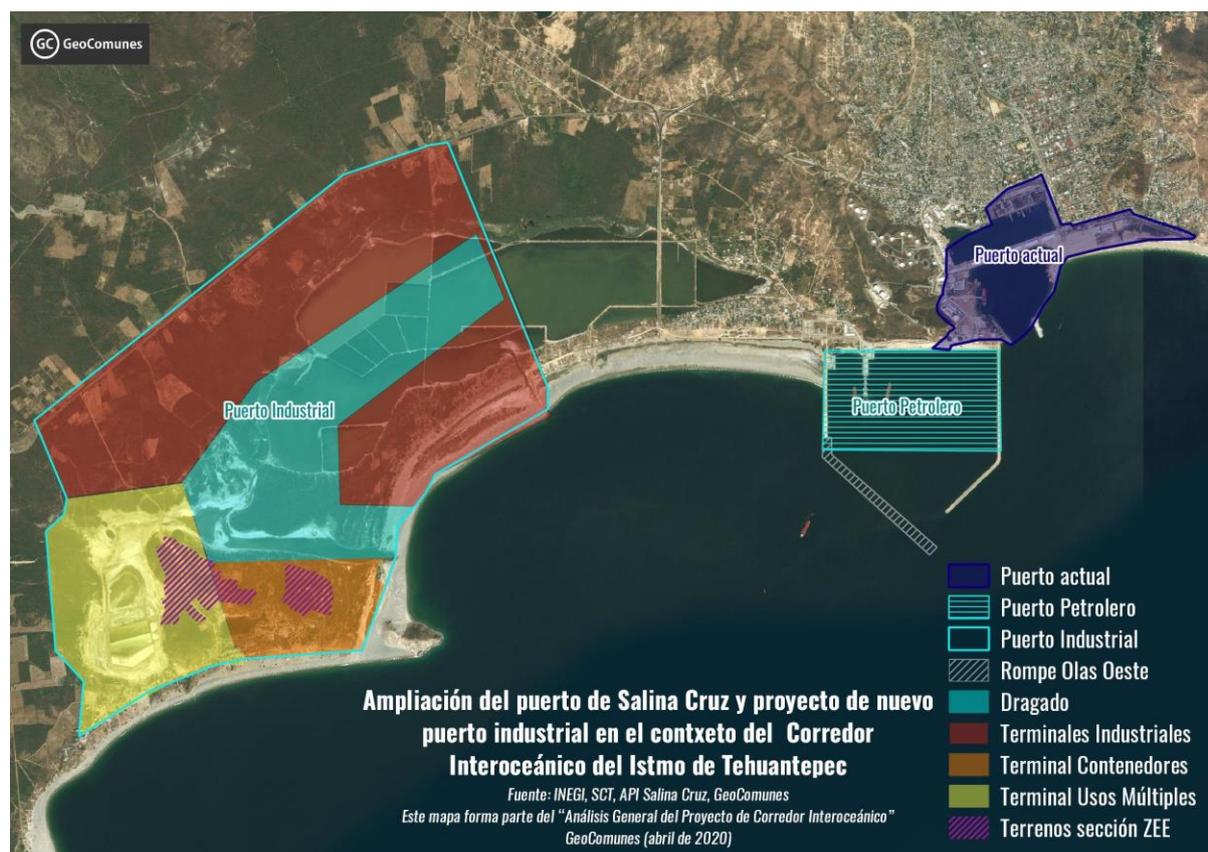


En el Istmo existen también numerosas concesiones mineras vigentes, en trámite, así como un número de proyectos mineros ya en fase de exploración. Tal es el caso del proyecto Riqueza Marín de la empresa australiana Oz Mineral con tres concesiones entre Salina Cruz y Tehuantepec [ver informe de la empresa] o el proyecto Santa Marta de la empresa canadiense Minaurum Gold cerca de Santo Domingo Zanatepec [ver [Surco: cartografía minera del istmo](#)]. El tema de las concesiones mineras en trámite no es menor, se trata de 117 mil hectáreas solicitadas que amenazan gran parte de la zona de la Chimalapas (las empresas que tienen concesiones en trámite en esta zona son Minaurum Gold y Minera Gabriela SA. de CV.).

Si bien el sector minero no ha sido mencionado como un elemento que haga parte del *Corredor Transístmico*, es claro que la infraestructura energética y de transporte que se pretende desarrollar podría también servir a los intereses de este sector que requiere de todas estas vías de transporte para poder operar y expandirse en la región. En este sentido, las declaraciones del año pasado del Subsecretario de Minería de la Secretaría de Economía (SE), donde definió a Oaxaca como “el estado con mayor potencial minero” son bastante preocupantes [ver [NVINoticias: Oaxaca, el estado con...](#)]. Otro viejo proyecto ligado a la actividad minera que podría reactivarse con la ampliación del puerto de Salina Cruz, es la

construcción de una siderúrgica para aprovechar la grandes reservas de hierro que se emplazan en la región istmeña [ver [ImparcialOaxaca: Planta Siderúrgica...](#)].

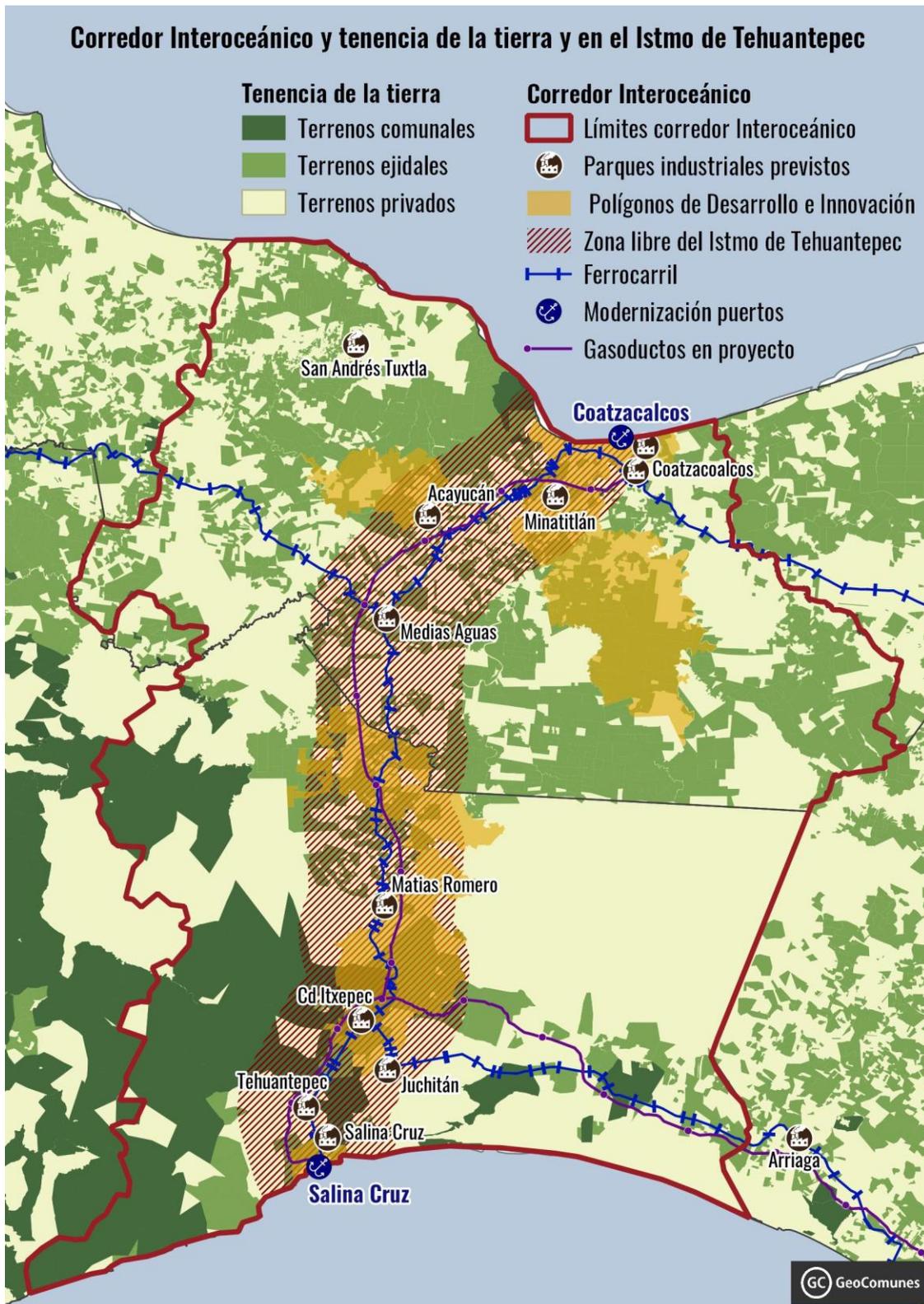
Mapa 10. Ampliación del puerto de Salina Cruz



Como se ha mencionado anteriormente, el proyecto de Corredor Interoceánico prevé la modernización y ampliación de los dos puertos para importar/exportar las mercancías que transitarían por el corredor. En el caso del puerto de Salina Cruz esta ampliación consiste en terminar la construcción de la terminal Petrolera de Pemex para almacenar y exportar el petróleo crudo proveniente de la región norte del istmo, así como la gasolina procesada en las refinerías de Dos Bocas, Minatitlán y Salina Cruz, para que pueda ser enviada hacia el mercado nacional (distribución de gasolina en la franja pacífica mexicana) e internacional (mercados asiáticos y centroamericanos). Una inversión de 9.6 millones de pesos está prevista para terminar esta terminal [ver nota], de la cual se destinará la mitad para la construcción de un rompeolas faltante por parte de la empresa Grupo INDI a quien se le otorgó la obra mediante una licitación en marzo del 2020 [ver: [El Sol de México: Adjudican a grupo...](#)]. Además, está prevista la construcción del Nuevo Puerto Industrial y Comercial de Salina Cruz (NPICSC) en la zona de Salinas del Marqués y Playa Brasil en un predio de alrededor de 1,700 ha. Este puerto gigante (8 veces más grande que el puerto actual de Salina Cruz) afectaría gravemente a la economía local de basada en la pesca, la extracción de sal y el

turismo de surf, lo que ha generado preocupación y rechazo por parte de la población local [Imparcial Oaxaca: Habla el Istmo]. Según información de la Secretaría de Comunicación y Transporte (SCT), este nuevo proyecto contempla una terminal de contenedores, una de usos múltiples, terminales industriales y una zona de dragado con una inversión de 22.6 mil millones de pesos [ver plano SCT]. Este proyecto se encuentra en parte sobre los predios que eran previstos para la instalación de la sección federal de la Zona Económica Especial de Salina Cruz, lo que muestra de nuevo la continuidad de proyectos entre sexenios y gobiernos distintos.

Mapa 11. Las comunidades agrarias bajo amenaza por el proyecto transístmico



Dentro de los 79 municipios previstos para el desarrollo del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec existen 1245 ejidos y 35 comunidades.

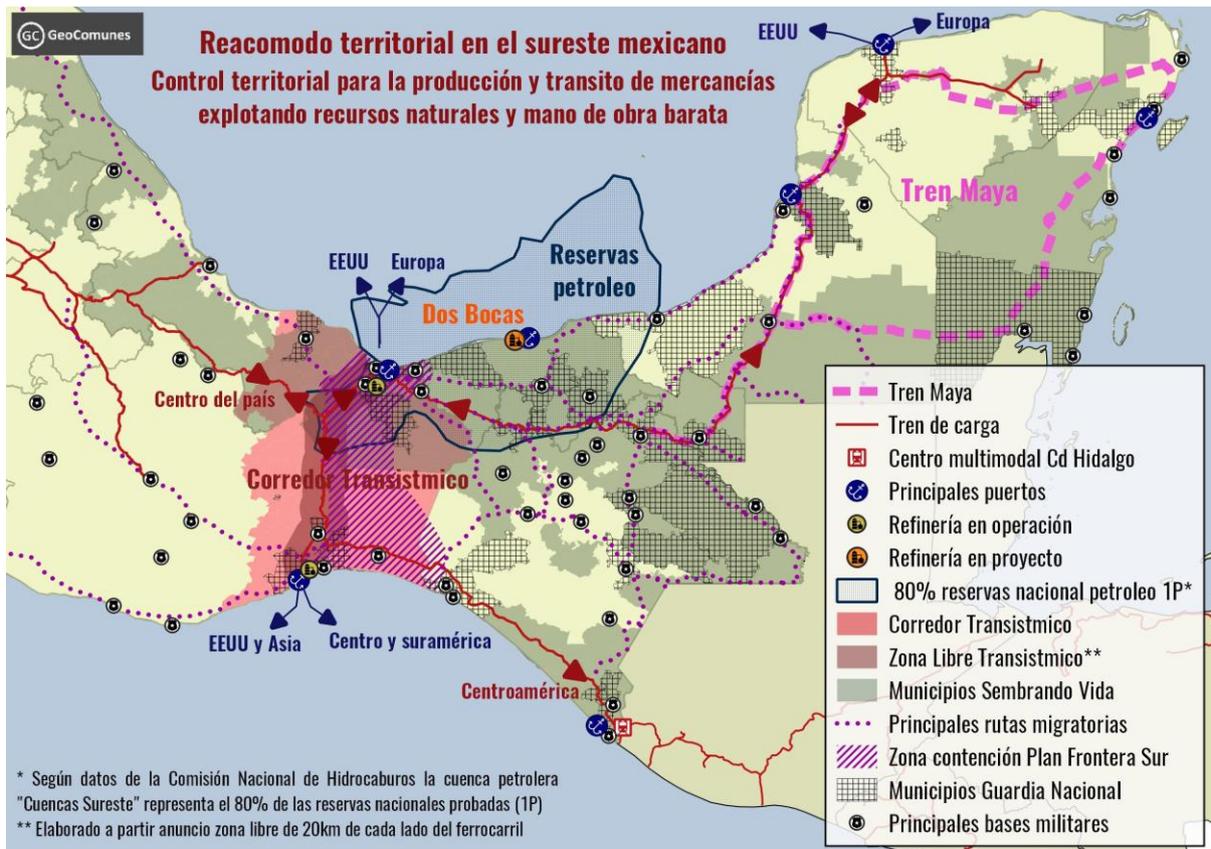
Como se ve en el mapa, buena parte del territorio previsto para el desarrollo de la *Zona Libre* y para los *Polígonos de Desarrollo e Innovación* (PDI) es propiedad social y dentro de la zona de 20 km de cada lado de las vías prevista para la zona libre existen 321 ejidos y 12 comunidades, y el trazo del tren pretende cruzar (o pasar muy cerca) del territorio de 52 ejidos y de una comunidad. Por su parte, los parques industriales previstos también representan un riesgo para la propiedad social, como fue el caso del Ejido Cinco de Mayo en Coatzacoalcos, que desapareció por completo después de ser comprado por la sección federal de la ZEE de Coatzacoalcos, que ahora será uno de los parques industriales de este proyecto. Así mismo, en una entrevista, Rafael Marín Mollineado, responsable del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, declaró que los parques industriales serán ubicados "*en tierras ejidales para que sus propietarios obtengas beneficios permanentes*" [ver nota: Habrá zona libre con seis parques industriales a lo largo de Transístmico].

Sabemos que el proyecto pretende abarcar a un número importante de Núcleos Agrarios, pero no queda en nada claro cómo se pretenden “negociar” con ellos, los dueños de la tierra para todo esto: si por el medio de compra, renta de tierras, o bajo el muy opaco esquema financiero de *Fideicomiso de Infraestructura y Bienes Raíces (fibras)* que pretenden utilizar para los polos de desarrollo del Tren Maya, donde las y los ejidatarixs y comunerxs se convierten en eslabones de una sociedad financiera que los incorpora adquiriendo la tierra como su capital [ver lo escrito por Violeta Núñez al respecto en El Universal y La Jornada]. Lo que sí queda claro es que esos proyectos representan una grave amenaza para el mantenimiento de la propiedad social dentro del istmo, y que los capitales interesados en invertir ahí, desplegarán un abanico de mecanismos, ya ensayados en ahí y en otras geografías del país, para coercionar a las comunidades y hacer lo posible por entrar en la región.

¿Creerán que los pueblos son tan ingenuos como para olvidar los agravios de siempre?
¿Creerán que los convencerán de que esta vez los contratos para parques industriales, para el paso de los gasoductos previstos, o cualquier otra obra asociada a este proyecto, no seguirán repitiendo los mismos patrones de engaño que aquellos que se firmaron anteriormente en la región con la CFE para parques eólicos o líneas de transmisión, con PEMEX para los ductos existentes o con la SCT para proyectos carreteros?

Con este proyecto, el riesgo de división comunitaria, de erosión y privatización de la propiedad social es muy alto. Una vez que la tierra comunal o ejidal se renta o se vende para cualquiera de estos proyectos, no hay vuelta atrás. Ya que se desarrollan esos parques industriales, con actividades sumamente contaminantes no hay manera que se vuelva a reconstituir en ellas la vida comunitaria que se sostenía en ellas. Es el territorio el que sostiene a la comunidad y por esto resulta imposible mantener o recuperarla cuando éste se enajena. Si los pueblos y sus comunidades dejan entrar estos proyectos, las tierras dejarán de sostener la seguridad alimentaria de los pueblos, convertirán sus tierras en áreas de vocación será industrial y a ellos mismos en mano de obra barata en las fábricas propuestas, o en migrantes desposeídos navegando en grandes urbes.

Mapa 12. Las piezas del proyecto de reconfiguración del Sureste



El llamado Transistmico es un plan de reconfiguración territorial de alto alcance que no puede ser analizado de forma aislada y, menos aún, como una simple “renovación” de un tren ya existente. El *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec* conjunta un abanico de proyectos del sector energético, maquilador y, efectivamente, de transporte, que articulan el llamado *Programa para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec* y que, en conjunto, forma parte de un plan de reconfiguración del sur-sureste, donde otros proyectos insignia de esta administración resultan también claves, a saber: el mal llamado *Tren Maya* [ver: [Geovisualizador de la Península de Yucatán](#), [Tren Maya como nueva infraestructura de articulación de los capitales agroindustriales y turísticos inmobiliarios en la penín](#)], la *Refinería de Dos Bocas*, en Tabasco, el *Programa Sembrando Vida* y la creación de la *Guardia Nacional*.

Llama la atención que, pese a la voceada “renovación” que supuestamente asume esta administración, estos proyectos insignia resultan muy similares a los proyectos impulsados en sexenios anteriores. En el caso del *Corredor Interoceánico del Istmo*, el proyecto *Hablan los Pueblos* ha señalado el paralelismo que tiene con el que en 1996 fue promovido como *Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec* por el entonces presidente Ernesto Zedillo [ver [Hablan los pueblos. Tren Interoceánico... Megaproyecto del Istmo.](#)]. Así mismo, es claro que este proyecto retoma y amplía lo andado por las *Zonas Económicas*

Especiales de Enrique Peña Nieto [ver: [Las Zonas Económicas Especiales \(ZEE\): nueva amenaza neoliberal a los bienes comunes](#)] que también contemplaban un corredor transístmico con el mismo abanico de proyectos asociados. La diferencia notable entre el proyecto anterior y éste radica en que las zonas libres de las proyectadas ZEE estaban planeadas para funcionar como polos dentro de los polígonos declarados en Salina Cruz y Coatzacoalcos, mientras con el proyecto actual se planea una zona libre como corredor a lo largo de la vía del tren, con incentivos fiscales menores para las empresas.

Otra diferencia notable es la reconfiguración del sureste dinamizada por el proyecto de integración energética, comandado por Estados Unidos, en la región de América del Norte [ver: [El rompecabezas energético en México](#)].

Esos proyectos buscan funcionar de manera articulada para permitir la extracción y mercantilización de recursos como el petróleo (84 % de reservas probadas de petróleo al nivel nacional están en ubicadas en esta zona), los minerales, el agua, la tierra, la biodiversidad etc.; su tránsito (tren de carga del Tren Maya + Tren Transístmico); y su exportación hacia los mercados asiáticos, estadounidense o europeos. Además, estos proyectos representan claramente una estrategia para el reforzamiento del control migratorio que exige el gobierno de Trump al gobierno mexicano en el contexto de los nuevos acuerdos de libre comercio. Durante esas negociaciones el gobierno mexicano se comprometió en desplegar 6,000 efectivos de la Guardia Nacional en la zona sureste para controlar la llegada de migrantes desde Centroamérica [ver nota: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-48589948>]. Después del estado de Guanajuato (18,889 efectivos), los estados de Oaxaca (6,750), Veracruz (4,000) y Chiapas (2,400) son las entidades donde se planea desplegar el mayor número de efectivos de la guardia nacional [ver: [Dinero En Imagen: Donde empezó a operar...](#)].

La zona libre declarada para el proyecto del transístmico, en la cual se instalarán parques industriales del modelo maquilador, coincide perfectamente con la zona de contención definida en el Programa Frontera Sur para el control migratorio. La idea es aprovechar esta mano de obra muy barata que representa la población migrante y la población mexicana del sureste para explotarlos en esos parques maquiladores, en la construcción de los polos de “desarrollo” asociados al Tren o mediante la infraestructura turística prevista a partir del mismo modelo de explotación laboral de las zonas hoteleras de Quintana Roo.