

# TREN MAYA, SEMBRANDO VIDA Y CORREDOR TRANSÍSTMICO

(impactos en el valor de uso territorial de las comunidades indígenas y campesinas)

Daniel Sandoval Vázquez



# Contenido

Introducción . . . . .	1
El Tren Maya . . . . .	5
Sembrando Vida . . . . .	12
Mapa general . . . . .	20
Corredor Multimodal Interoceánico (Corredor Transístmico) . . . . .	22
Conclusiones . . . . .	37
Comentario final . . . . .	39

---

Agradecemos enormemente el apoyo de Ramón Vera Herrera por sus comentarios y recomendaciones en la minuciosa revisión que hizo del presente documento.

Agradecemos el apoyo de Pan para el Mundo (Brot für die Welt), CS Fund & Warsh Mott Legacy y Misereor para la publicación y difusión del presente material: *Tren Maya, Sembrando vida y Corredor Transístmico (Impactos en el valor de uso territorial de las comunidades indígenas y campesinas)*.

El Centro de Estudios para el Cambio en el Campo Mexicano (Ceccam), fundado en 1992, es un punto de enlace, intercambio de experiencias e investigación especializada al servicio de las organizaciones campesinas e indígenas de México y otros países, que a pesar de diferencias culturales, geográficas y de sistemas económicos y políticos, comparten y enfrentan los retos que la modernización plantea a la sociedad rural.

La versión digital de ésta y otras publicaciones puede descargarse gratuitamente desde los sitios [www.ceccam.org](http://www.ceccam.org) y [www.crisisclimaticayautonomia.org](http://www.crisisclimaticayautonomia.org)

Sitios web del CECCAM:

[www.ceccam.org](http://www.ceccam.org)

[www.crisisclimaticayautonomia.org](http://www.crisisclimaticayautonomia.org)

Elaboración: Daniel Sandoval Vázquez

Revisión: Ana de Ita y Ramón Vera Herrera

Cartografía: Daniel Sandoval Vázquez

Formación y diseño: Eva Sandoval Vázquez

Correo: [ceccam@ceccam.org](mailto:ceccam@ceccam.org)

Teléfonos: 5661 1925 y 5661 5398 (fax)

# Introducción

Una de las tareas permanentes del capitalismo ha sido recomponer la vida social. Para poder existir, subordina constantemente y se apropia de todos los medios y procesos de trabajo que permiten a las personas la reproducción de la riqueza en general, destinándolos específicamente a la producción y consumo de mercancías.

El proceso de mercantilización y enajenación de las condiciones, procesos y resultados del trabajo, lleva a la par un proyecto que reprime las múltiples formas en que las sociedades producen y aprovechan los distintos elementos que posibilitan su subsistencia. Así, la realidad capitalista se construye como un modo de producción donde las cualidades y contenidos de la riqueza social son únicamente el pretexto y el cuerpo necesario (la materia) que requiere la forma mercantil para poder existir. Una relación social de tipo capitalista se hace presente únicamente reprimiendo lo diverso. Su proceso se manifiesta a primera vista no como una relación social histórica-particular, sino como la única forma posible en la que se puede organizar la sociedad.

Cuarenta años de incesante neoliberalismo promovieron aquella vieja idea de progreso (y la llevaron al extremo) donde el territorio y los recursos, al igual que los individuos, son considerados socialmente necesarios siempre y cuando apoyen la eterna tarea de acrecentar el mundo industrial y de las mercancías. Esta modalidad del capitalismo derivó en el perfeccionamiento de un discurso que intenta justificar la subordinación de las distintas formas en las que históricamente los grupos sociales indígenas y campesinos se han organizado para resolver su sobrevivencia, a través de proyectos y programas del denominado capital público y privado.

Al relacionar la subordinación de las diferentes formas de reproducción social, con la subordinación de los distintos usos de los recursos naturales, es importante precisar que —si bien los intentos de sometimiento bajo el capitalismo se expresan en casi todos los espacios—, son los pueblos originarios y sus territorios los mayormente involucrados, puesto que es al interior de ellos que la sociedad capitalista y la gran industria encuentran la mayor parte de la materia necesaria (materias primas, fuerza de trabajo pagada debajo de su valor, recursos estratégicos con un gran potencial de valorización, etcétera), para poder reanimarse y resurgir de su cíclico estado de crisis. En el contexto del neoliberalismo es la intervención de instituciones y leyes amparadas por un Estado, lo que permite el acaparamiento de riquezas y la explotación de los pueblos como legítimos poseedores, en favor de los intereses del capital.

En su cotidianidad, las comunidades luchan por construir una realidad y un proyecto distintos, pues el uso de los medios que les permiten subsistir, no está restringido ni guiado por la producción de mercancías, sino que tiene un carácter abierto, diverso, donde todo puede adquirir importancia y significado en tanto cumpla con el propósito de reproducir la vida en colectividad.

La confrontación entre estos proyectos sociales radicalmente distintos y la lucha de las comunidades contra esa lógica que reprime lo diverso a partir de su necesidad abstracta de incrementar la riqueza mercantil, no es en absoluto algo nuevo. Aunque hoy las distintas expresiones de violencia hacia la vida comunitaria adquieren características inéditas, se trata del desarrollo de un proceso permanente que conecta con todas las etapas y modalidades que puede asumir el propio capitalismo para extenderse, intensificarse y reproducirse.

En México es posible ubicar a lo largo del tiempo varias de esas maneras e instrumentos con que el capital ha intentado reorganizar la vida social y someter la diversidad de proyectos civilizatorios y formas de organización que representan las comunidades indígenas y campesinas. Son conocidos los distintos discursos a través de los cuales se justifica y se busca concretar el sometimiento de la diversidad de usos y perspectivas sobre el territorio y los recursos que poseen las comunidades.

Ahora es muy compleja la diversidad de métodos e instrumentos de sometimiento y despojo. Y lo que puede ser en cierto momento la puesta en marcha de un enorme arsenal de agresiones directas contra los pueblos originarios, en otro periodo puede ser una amable invitación, con la interlocución del Estado, para volverlos “socios” de los nuevos grandes proyectos.

La mayor parte de la riqueza que hoy intenta ser acaparada por el capital en nuestro país ha sido socialmente producida por las comunidades a partir de usos tradicionales y de un indeterminado número de prácticas diversas, guiadas por una perspectiva de vida, con la que confrontan al capital y su idea unidimensional que presenta los proyectos industriales como lo indispensable para cubrir las necesidades sociales, cuando en realidad, están subordinados al propósito que aquí hemos expuesto: reproducir el capital en nuevas escalas. Este proceso implica una continua violencia en contra de las comunidades, cuando se intenta subordinar la diversidad de usos sociales, cuya finalidad no está en función de lo mercantilizable.

Sabemos que la construcción de una nueva infraestructura de gasoductos, sin importar que cruce por territorios indígenas y zonas urbanas, la ampliación de la infraestructura de transporte que requiere de áreas en posesión de poblaciones ejidatarias y comuneras, la creación de polígonos gigantescos para que en su interior se desarrollen la exploración y explotación minera y petrolera o definir una zona para la supuesta conservación de los recursos naturales (cuando en realidad éstos los conservan siempre las comunidades bajo métodos tradicionales), son presentados por el Estado y las empresas que los ejecutan como indispensables para el progreso y el desarrollo de la Nación, cuando la verdad es que la valoración relacionada con su utilidad social está subordinada a la reproducción del capital.

Pero ocurre que también la cartografía oficial para informar a la opinión pública de qué tratan los grandes proyectos industriales es en realidad una imagen derivada de esa perspectiva represora con que se piensa de forma general el territorio y los recursos, posicionándolos como mera fuente de generación de valor.

La gran “hazaña” de los gobiernos y de las empresas cuando hablan de la planeación e implementación de algún nuevo proyecto (minero, petrolero, infraestructura energética, transportes, el cultivo de organismos genéticamente modificados o transgénicos, proyectos

de conservación, entre otros) es mostrarlo en sus mapas como un elemento aislado de relaciones sociales preexistentes, es decir, como si no aplastara y avanzara sobre otros proyectos económicos, grupos sociales y, en general, usos y perspectivas sobre los recursos radicalmente distintos. En México esa metodología e instrumentación de la subordinación de lo que podríamos llamar el *valor de uso territorial*, representado por las cualidades, contenidos, usos concretos del territorio y una perspectiva de vida como fundamento de la diversidad de prácticas ligadas al territorio mismo, el gobierno, en sus leyes y reglamentos, la llama “utilidad social” cuando en realidad, puede comprobarse que se trata, desde su planeación, de una utilidad subordinada al capital<sup>1</sup>.

En el presente trabajo abordamos tres casos particulares en nuestro país, donde se ejerce el intento de subordinar los usos comunitarios del territorio y las relaciones sociales que en ellos se fundan. Mediante un estudio cartográfico, intentamos concentrarnos en mencionar algunos de los impactos posibles de un grupo de grandes proyectos, específicamente al interior de comunidades indígenas y campesinas: el llamado Tren Maya, el programa Sembrando Vida, haciendo una breve referencia al proyecto del Tren Transísmico.

El objetivo que guarda esta revisión es precisar que en medio de la discusión sobre la aplicación de estos tres megaproyectos, aun con las buenas intenciones con las que dice manejarse el gobierno actual, persisten los conflictos asociados a la influencia del capital para transformar la vida de los pueblos, pasando por encima de los usos comunitarios del territorio y los recursos. El énfasis de esta revisión está puesto en la noción de que, sin importar la modalidad de la que se trate, algo que el capital no puede negociar es la necesidad de reprimir las formas de socialidad ya existentes en los territorios que le interesan, y que aun en medio de un discurso con apariencia progresista, tampoco puede dejar de oponerse a los proyectos sociales alternos. Con el análisis territorial intentamos contribuir a la discusión del tema, aportando algunos elementos que permiten fundamentar este primer argumento.

El segundo argumento se deriva de lo anterior, pero es de un orden más específico y tiene que ver con el actual perfeccionamiento de las modalidades e instrumentos (en particular los políticos, jurídicos, e institucionales), destinados a someter la vida social comunitaria: las tierras de los pueblos el día de hoy ya no son necesariamente expropiadas, enajenadas o embargadas para la implementación de los nuevos megaproyectos, pues a partir de una actualización en su estrategia, los gobiernos y las empresas han desarrollado la facultad de posicionarse en esos espacios y explotarlos, aún cuando sigan perteneciendo formalmente a las comunidades. La idea aquí es que al capital le interesa subordinar las formas de propiedad, pero sobretodo existe gracias a la subordinación del contenido de las relaciones y usos concretos del territorio.

---

<sup>1</sup> Aunque son varios los elementos determinantes y relaciones que distinguen el concepto de *valor de uso* desarrollado por Karl Marx, puede plantearse que esta perspectiva se concentra en la utilidad social que concretamente tienen las cosas, es decir, en su carácter de bienes socialmente necesarios para la reproducción de la vida en común. Ése es pues el enfoque de los pueblos originarios que preservan un arraigo y relación vital con sus territorios, y de ese arraigo es que se nutre la esencia de sus culturas.

No se trata solamente de un proceso de despojo, ni mucho menos de “desposesión” salvaje como distintivo del capitalismo actual, pues el capital no es un simple robo, sino una relación social que intenta superar y suprimir a todas las demás, así que lo principal es observar *cómo* es que son alteradas las formas de tenencia de la tierra, pero especificando al mismo tiempo qué tipo de relación mantienen los sujetos con ella<sup>2</sup>.

La historia de injusticias en contra de las comunidades no está representada simplemente por los innumerables agravios que sufren a partir del despojo violento. También incluye instrumentos más ocultos, con los que el capital puede llegar al mismo resultado para alcanzar sus fines.

Esperamos aportar algunos elementos a la razón por la que las comunidades critican y se oponen a estos tres grandes proyectos. Pues aun con las diferencias que puedan llegar a tener en relación con los métodos típicos aplicados históricamente a lo largo de desarrollo industrial en México, el plan integral del que forman parte también está diseñado para cumplir con un objetivo donde el capital ha tenido hasta el momento algunos de sus mayores fracasos: someter y determinar cómo debe ser la vida y la cultura de los pueblos de la región Sur-Sureste del país.

---

<sup>2</sup> Así define Karl Marx el aspecto más determinante del concepto de capital. *El Capital*, Capítulo XIII, Maquinaria y gran industria.

# El Tren Maya

## El proyecto

En una ceremonia simbólica de tipo inaugural, el 16 de diciembre de 2018 fue colocada la “primera piedra” del llamado Tren Maya, evento con el cual dio inicio formalmente uno de los proyectos más importantes de la administración federal para el periodo 2018-2024 y, al mismo tiempo, uno de los que ha generado más polémica y oposición<sup>3</sup>.

Desde su campaña para conseguir la presidencia de México Andrés Manuel López Obrador anunció la rehabilitación y construcción de nuevas vías de tren en el país, argumentando la enorme importancia estratégica que éstas han tenido históricamente. Además, resaltó cómo es que hoy en día otras naciones están apoyando su desarrollo económico e industrial, en redes de transporte que “responden debidamente a las nuevas exigencias del mercado mundial”.

Junto con el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec (el cual incluye el proyecto del Corredor Multimodal Interoceánico), el proyecto del Tren Maya es parte de un ambicioso plan integral del gobierno para reposicionar económicamente a la región del sur del país como una de las zonas de mayor importancia industrial y comercial a nivel mundial.

A primera vista el Tren Maya aparece y se ha promovido como un proyecto para enlazar algunos de los destinos turísticos más

importantes de México, pero una revisión más detallada muestra cómo, en realidad, el desarrollo del turismo en la región del sureste sería tan sólo uno de los componentes que lo integrarían.

El Tren Maya resulta ser algo mucho más amplio y que, por lo tanto, implica mayores impactos sociales y ambientales que los observados comúnmente, incluso hablándose de megaproyectos. En efecto, el Tren Maya no trata sólo de la construcción de un tren, sino que es justo como el gobierno lo promueve, un “Programa de Desarrollo Integral Tren Maya”.

Hasta el momento se cuenta ya con un gran número de investigaciones surgidas desde distintos ámbitos (académico, organizaciones no gubernamentales, periodismo, grupos de la sociedad a nivel nacional, regional y local que han realizado de un modo temprano labores de denuncia, entre otros). Dichos estudios destacan e intentan fundamentar los peligros que se desencadenarían no sólo por lo que corresponde al tren, sino al resto de componentes que lo acompañarían: construcción o ampliación de carreteras, desarrollos inmobiliarios y, en sí, la creación de nuevos polos de desarrollo urbano, como eufemísticamente han llamado el gobierno y los promotores de este proyecto al objetivo de crear centros poblacionales

---

<sup>3</sup> Muñoz, Atlante, “López Obrador puso la primera piedra de la construcción del Tren Maya”, en Once Noticias, 16 de diciembre de 2018. Disponible en: [www.oncenoticias.tv](http://www.oncenoticias.tv)

completamente nuevos e incluso ciudades y, con ellos, un proceso urbano-industrial que demandará nuevas fuentes y redes energéticas y de comunicaciones, para lo cual, también se tiene prevista la construcción de nuevos gasoductos, modernización y construcción de tramos carreteros, puertos, aeropuertos, parques de aerogeneradores y celdas fotovoltaicas, etcétera, en proyectos donde ya intervienen en asociación el capital público y privado.

Pero aun cuando se cuenta con una gran cantidad de referencias documentales sobre el Tren Maya, lo cierto es que con todo y el largo listado de aspectos críticos que surgieron desde los primeros anuncios oficiales en torno a este proyecto (y que continúan siendo citados), la información técnica disponible resulta ambigua; todavía están ausentes las manifestaciones de impacto ambiental y social; no se cuenta con datos definitivos ni siquiera del trazo que seguirá el tren; sigue cambiando el número de estaciones, etcétera. Se trata, como podemos ver, de un tema complejo donde existe mucha especulación al respecto, pero sin haberse concretado todavía ya ejerce graves daños e impactos en las economías de los pueblos ubicados en las áreas de influencia.

## **Infraestructura y análisis del territorio**

El proyecto plantea la construcción o modernización de un total de mil 466 km de vías ferras (Cuadro 1 y el Mapa 1). Los distintos tramos que serían construidos o modernizados se dividen en tres grupos: Tramo Selva, Tramo Golfo y Tramo Caribe. El Tramo Caribe (376 km) y el Tramo Selva (496 km) son muy importantes en el presente estudio, se trata de secciones completamente nuevas y divididas en un total de cuatro partes. El trazo general del

Es por ello que resultan valiosos los actuales intentos por denunciar los riesgos y las tendencias en medio de la deficiente información. De tal manera que hay cosas que sí pueden ser abordadas en concreto tomando en cuenta los datos que se han hecho públicos. Este trabajo trata sobre algunos de esos aspectos críticos, enfocados en específico a la situación de los ejidos, comunidades agrarias y localidades indígenas y campesinas al interior de los territorios donde está planeado el cruce del tren y su infraestructura.

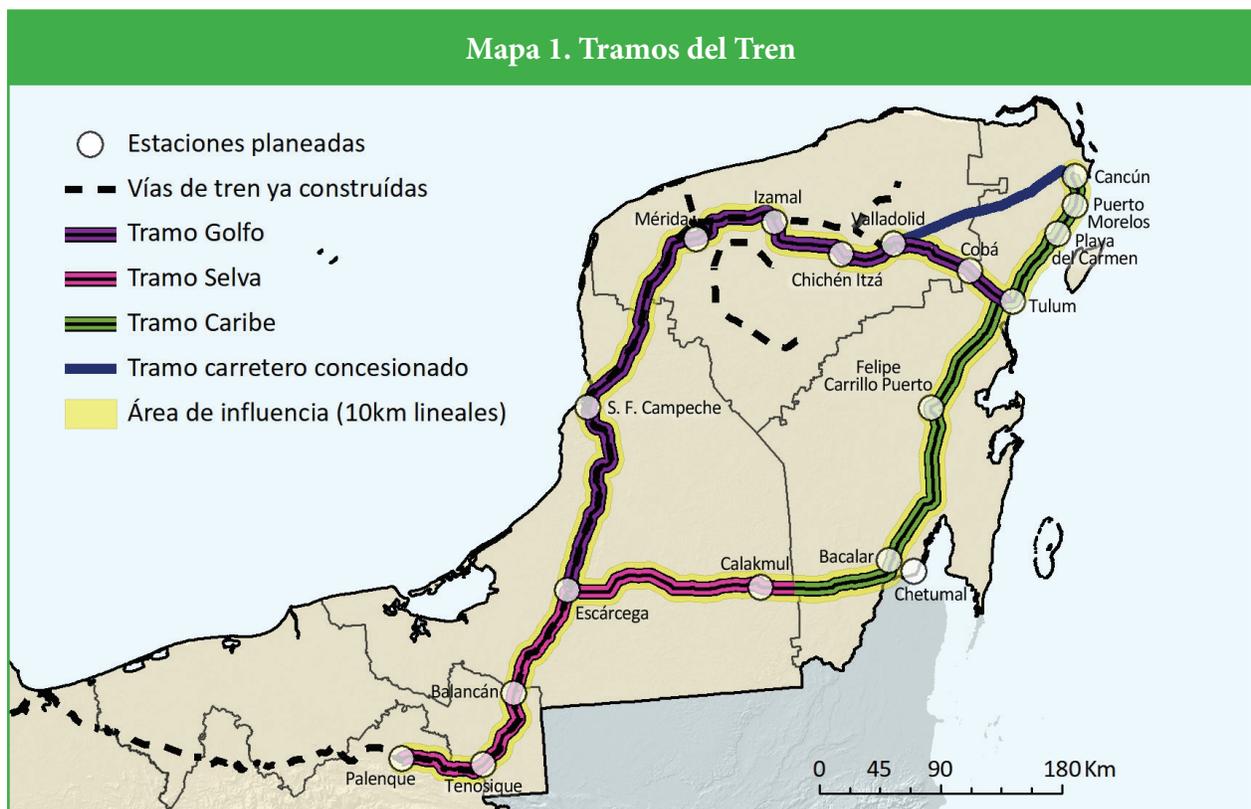
Debe destacarse que, en medio de los debates que abordan el tema y la réplica del gobierno que ha intentado defender el carácter socialmente necesario del proyecto, la verdad es que a muchas de las comunidades involucradas que supuestamente se verían beneficiadas por él, más bien se les está arrebatando la oportunidad de definir con libertad si les conviene o no apoyarlo. Este conflicto puede comprobarse sí en el tema del derecho a la consulta de los pueblos, pero también se observa en el momento en que se relaciona la propuesta del Tren Maya, con la forma en que está siendo manejado el programa Sembrando Vida, en la Península de Yucatán en particular.

tren cruza por 43 municipios de los estados de Campeche, Chiapas, Tabasco, Quintana Roo y Yucatán.

Considerando un área de influencia de 10 kilómetros lineales (la misma extensión que aquella que ha definido el gobierno para el Proyecto del Tren Transistmico), en el trayecto general del Tren Maya se ubicarían dentro de esa área de influencia mil 510 comunidades indígenas de los pueblos maya,

tseltal, ch'ol, jakalteko, awuakateko y akateko<sup>4</sup> (Mapa 2) y 533 ejidos (Mapa 2). El Mapa 4 es una propuesta elaborada por el Ceccam para la representación de los territorios indígenas, con base en las “áreas de control rural” establecidas por el Inegi<sup>5</sup>. A través de esta información es posible ver la importancia de la presencia indígena en los territorios donde se planea construir los nuevos trazos para el Tren Maya, sobre todo en el Tramo Caribe.

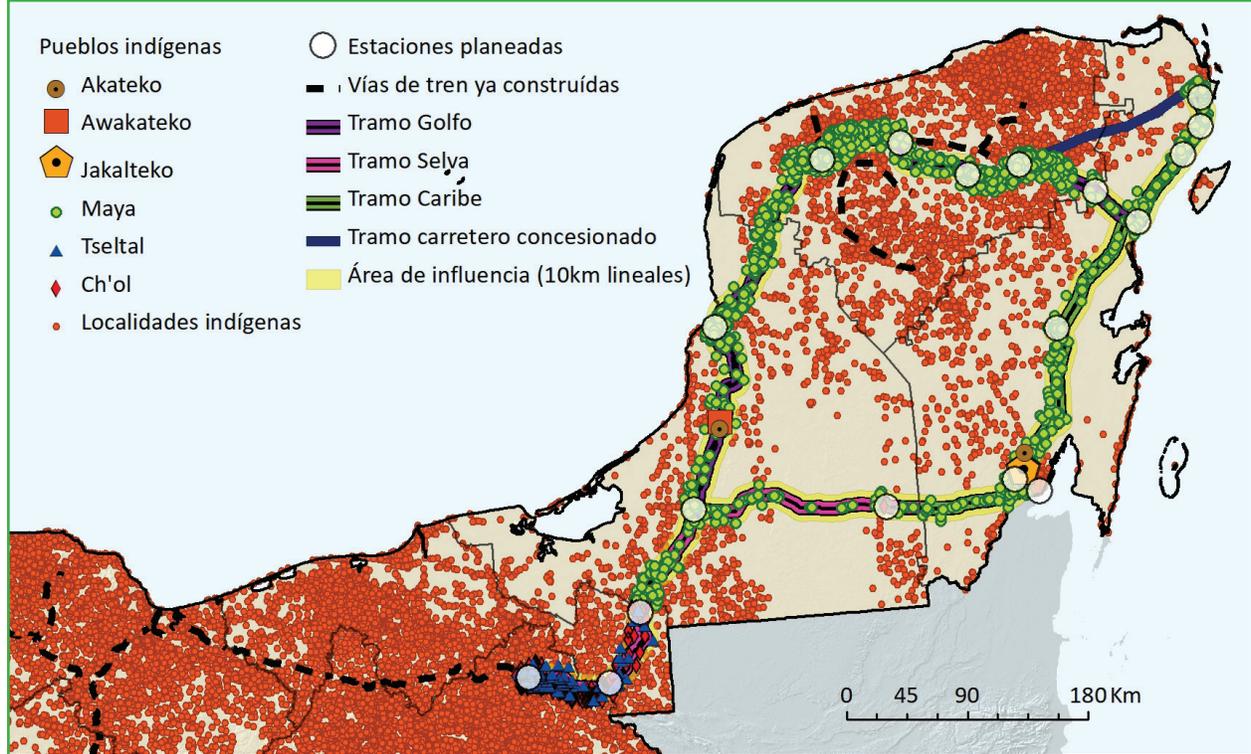
Cuadro 1. Tramos del Tren Maya	
Nombre del tramo	Longitud del trazo (aproximadamente)
Tramo Selva 1	232 km
Tramo Selva 2	264 km
Tramo Caribe 1	246 km
Tramo Caribe 2	130 km
Tramo Golfo 1	262 km
Tramo Golfo 2	167 km
Tramo Golfo 3	165 km



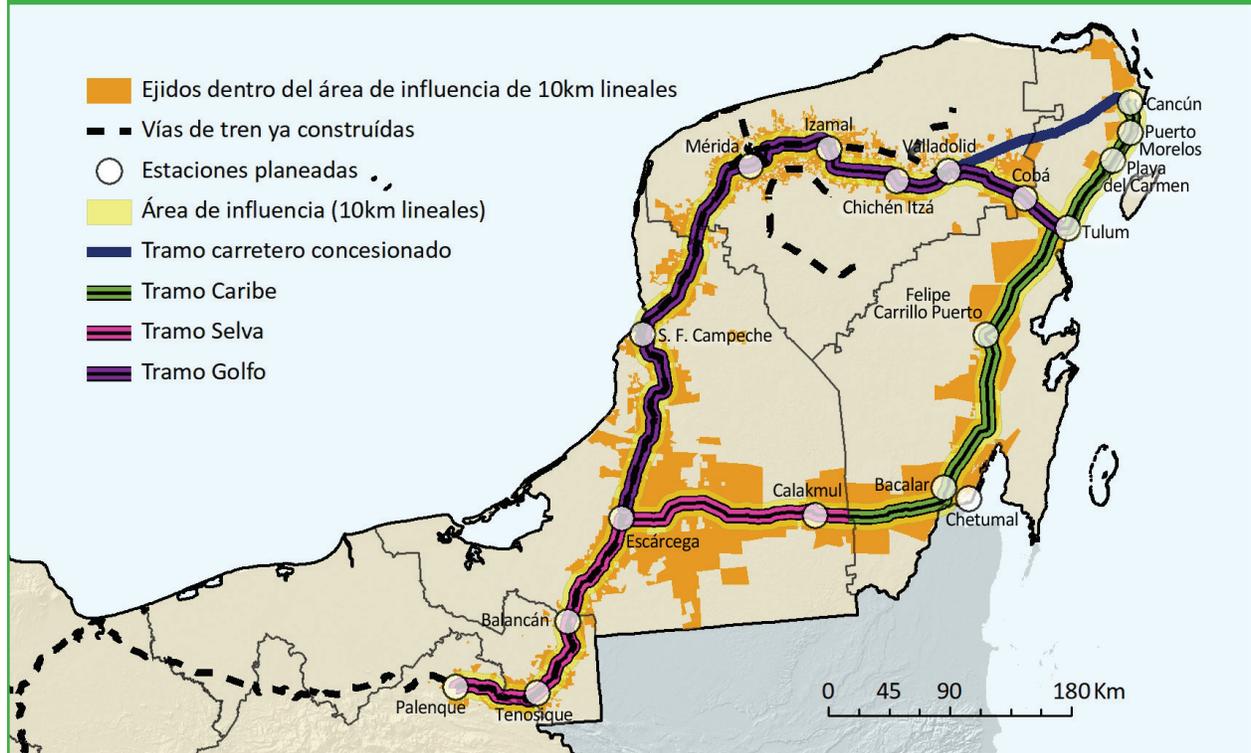
<sup>4</sup> El gobierno federal además menciona al pueblo tzotzil (o tsotsil), sin embargo, ninguna localidad perteneciente a este grupo es cercana al área de influencia considerando los 10 km. Además habla de sólo mil 400 comunidades indígenas que se encuentran ubicadas en el trayecto del proyecto. Conferencia matutina presidencial, 16 de diciembre de 2019. Disponible en: [www.youtube.com/watch?v=aPIHAWZIYcs](http://www.youtube.com/watch?v=aPIHAWZIYcs)

<sup>5</sup> “Las áreas de control constituyen la unidad básica que se utilizó para el levantamiento del Censo Agropecuario y Forestal 2007, estas áreas de control a su vez que agrupan las unidades de producción. Un área de control es una de las partes en las que se subdivide una AGEB rural. Su superficie está delimitada por rasgos físicos y culturales reconocibles en campo y cuenta en su interior con uno o más terrenos de un mismo tipo de tenencia”. Fuente: INEGI y Áreas de Control de la Actualización del Marco Censal Agropecuario (AMCA) La información que presentamos sobre las áreas de control se encuentra actualizada hasta 2016. Disponible en: [www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx)

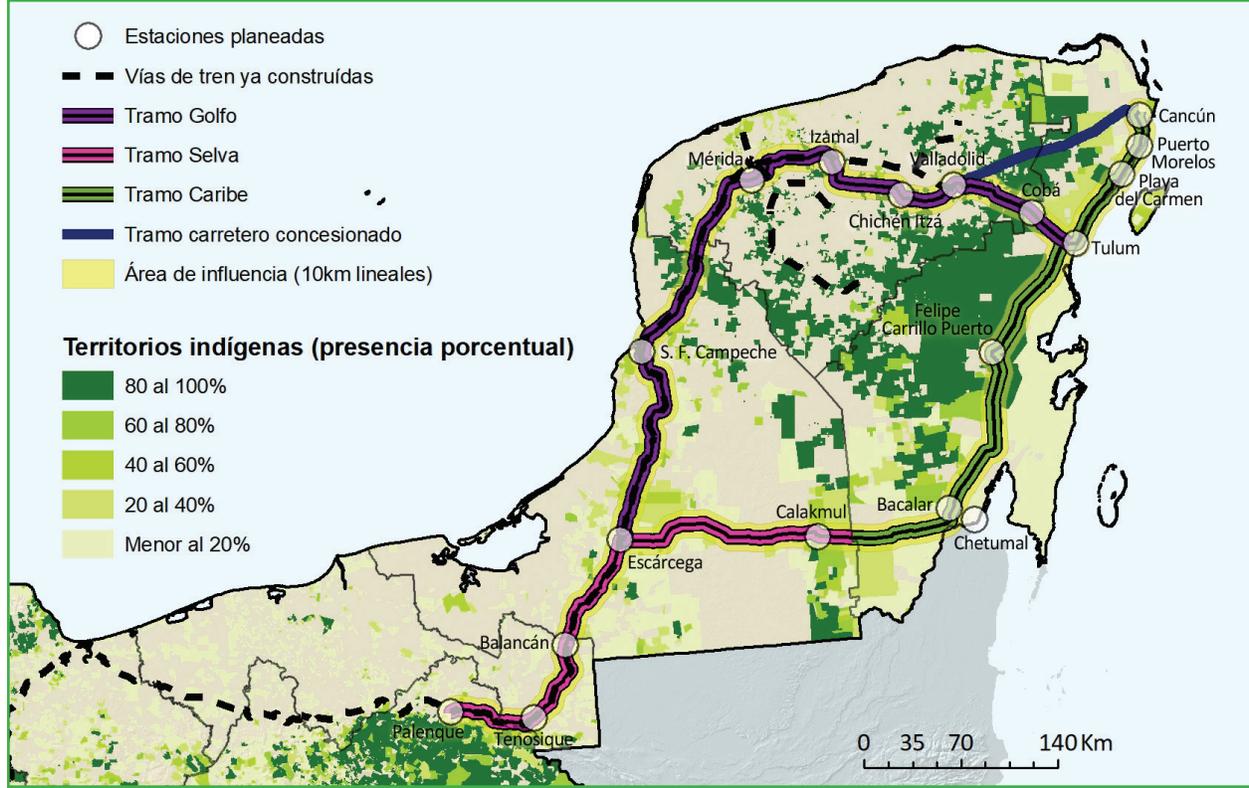
Mapa 2. Comunidades indígenas en el área de influencia del Tren Maya



Mapa 3. Propiedad ejidal y el Tren Maya



## Mapa 4. Territorios indígenas (presencia indígena porcentual) y el Tren Maya



Como hemos adelantado, el proyecto del Tren Maya se vincula con otros planes y programas del gobierno federal, pero también con muchos de los proyectos prioritarios para la industria impulsada por el capital privado; también puede decirse que algunos de ellos ya habían sido parte integrante de viejas iniciativas en las administraciones pasadas,

tales como la construcción y modernización de la red aeroportuaria privada<sup>6</sup>. Cabe señalar que el Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado<sup>7</sup>, hecho público en noviembre de 2019 se encuentra estrechamente relacionado con la infraestructura prevista para el Tren Maya y del Corredor Transístmico.

<sup>6</sup> De hecho, una revisión del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 arrojará como resultado que muchos de los proyectos aeroportuarios en el Sur-Sureste de México considerados estratégicos en aquel periodo también lo son para el gobierno de la llamada Cuarta Transformación, entre ellos, Puerto Progreso, Salina Cruz y Coatzacoalcos. Sobre estas similitudes abundamos más adelante en el apartado donde explicamos la relación entre el Plan Puebla Panamá y el nuevo proyecto del Corredor Multimodal Transístmico.

<sup>7</sup> Según este Acuerdo, el sector empresarial ha identificado cuando menos mil 600 proyectos de infraestructura con los que se podría rebasar el crecimiento de 4% al que el Gobierno de México aspira en el Plan Nacional de Desarrollo. Después de evaluar esos proyectos el sector empresarial identificó que 147 (equivalentes a una inversión de 859 mil 022 millones de pesos) debían ser considerados como prioritarios para la actual administración y que 72 de ellos tendrían que ser realizados en un plazo inmediato hacia el 2020, con el objetivo general de “alcanzar una inversión anual en infraestructura de 5% del Producto Interno Bruto”.

## Modificaciones al proyecto

En el mes de junio de 2019 el gobierno federal anunció la modificación de la primera propuesta para el trayecto que seguiría el tren, argumentando una mejora en la relación costo-beneficio del proyecto (reducción de 55 kilómetros y un ahorro de 5 mil 500 millones de pesos)<sup>8</sup>. Los mapas que presentamos muestran en una línea azul marino el trazo que fue

modificado de la estación Valladolid hacia Cancún, sustituyéndolo con el tramo de Valladolid hacia Tulum, pasando por Cobá. Otros cambios han ocurrido en el caso de las estaciones del tren, pues la lista ha variado desde los primeros anuncios. En la cartografía que mostramos, representamos la posición de las 18 estaciones que aparecen en los últimos documentos oficiales.

## El proceso de consulta

Desde su campaña presidencial, al hablar de los principales proyectos que serían realizados a lo largo de su gobierno, Andrés Manuel López Obrador se comprometió a someterlos a la consulta de los poseedores de los territorios que serían utilizados, correspondiendo a los acuerdos internacionales que México ha ratificado ante diversos organismos internacionales, que plantean como premisa que el desarrollo económico no puede pasar por encima de los derechos humanos y, particularmente, de los derechos que los pueblos originarios tienen sobre sus territorios (cfr. el Convenio internacional del trabajo (núm. 107) sobre poblaciones indígenas y tribales, el *Convenio (núm. 169) sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes* de la Organización Internacional del Trabajo, entre otros). “Nada por la fuerza, todo con la razón y el derecho”, repitió una y otra vez López Obrador al hablar de su programa de gobierno, citando a Benito Juárez.

Siendo así, el jefe del ejecutivo instruyó a distintas instituciones y dependencias del

gobierno para realizar diversos procesos de consulta relacionados tanto con el Tren Maya como con el Corredor Transístmico.

El 16 de diciembre de 2019 Adelfo Regino, quien está al frente del Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI) informó en conferencia que el 15 de noviembre se emitió una Convocatoria y el protocolo correspondiente para realizar el proceso de consulta a unas mil 400 comunidades indígenas que se encuentran ubicadas en el trayecto del proyecto (“pueblos: maya ch’ol, tzotzil y tzeltal entre otros”). Destacó que se habían realizado un total de 30 asambleas regionales y que el 15, 29 y 30 noviembre se habían hecho las asambleas informativas. La información fue manejada en cuatro lenguas indígenas (de los pueblos citados). Regino aseguró que asistieron 4 mil 800 autoridades de los pueblos de mil 078 comunidades indígenas y que hubo una participación del 75% de las comunidades convocadas. El propósito fue “proporcionar toda la información sobre el proyecto”. Después explicó que los días 14 y 15 de diciembre fueron realizadas las

---

<sup>8</sup> Comunicado 26/2019, del 18 de junio de 2019. Disponible en: [www.gob.mx/foatur/prensa/foatur-anuncia-modificacion-de-trazo-de-la-ruta-del-tren-maya-205320](http://www.gob.mx/foatur/prensa/foatur-anuncia-modificacion-de-trazo-de-la-ruta-del-tren-maya-205320)

asambleas regionales consultivas, con una participación de 5 mil 237 autoridades y representantes de comunidades indígenas “de un universo de 987 comunidades indígenas (el 70% del total de comunidades convocadas)”. Ante medios informativos, Adelfo Regino externó lo siguiente: “...ha habido un consenso generalizado unánime de apoyar la construcción, la implementación del Programa de Desarrollo Integral Tren Maya” añadiendo que había sido “una jornada histórica [...] por la diversidad étnica y cultural del sureste del país, la extensión territorial y por la cantidad de población consultada [...] El Gobierno de la República cumple con lo que se establece en la legislación internacional en la materia y sobre todo este noble propósito de gobernar obedeciendo...” —concluyó—, entregando al presidente López Obrador las 15 actas de las Asambleas Regionales Informativas (acuerdos) y las 15 actas de las asambleas regionales consultivas, no sin antes decir que eran la “constancia de la voluntad de las comunidades en cuanto al apoyo al proyecto”.

A la participación de Adelfo Regino le siguió la de Diana Álvarez, Subsecretaria de Gobernación quien dio cifras que no cuadran sobre la consulta del 15 de diciembre a los habitantes mayores de edad, en general, “en 84 Municipios: 9 en Campeche, 4 en Chiapas, 10 Quintana Roo, 58 en Yucatán”. En esa consulta “no hubo incidentes, [pero sí] mucho entusiasmo en la población” —dijo—. La

intención, se dijo, fue instalar una mesa por cada 7 mil 500 habitantes mayores de 18 años, con credencial de elector como requisito.

En realidad no hay nada tan discutido y que haya ensuciado más los planes del llamado Tren Maya que la declarada “jornada histórica” de Adelfo Regino en el tema de la consulta a los pueblos; tan es así, que ha sido a partir de la manera como ésta fue llevada a cabo, que el proyecto fue suspendido temporalmente, en una respuesta al amparo interpuesto por pobladores mayas pertenecientes a las comunidades de Xpujil, Calakmul, Campeche, integrantes del Consejo Regional Indígena y Popular de Xpujil (CRIPX), mismo que fue obtenido el 14 de enero del presente año 2020, por parte del Poder Judicial de la Federación.

Pero sin importar la serie de irregularidades que le han acompañado al proceso mencionado, diversos funcionarios han asegurado que “los proyectos van”; la última de estas antidemocráticas declaraciones fue hecha por Víctor Manuel Toledo, titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), quien en el Foro Naturaleza, Derechos Indígenas y Soberanía Nacional en el Istmo de Tehuantepec, realizado el 11 de febrero en la Ciudad de México, aseguró la legitimidad de las consultas en la Península de Yucatán, intentando reivindicar al mismo tiempo el megaproyecto del Tren Maya.

# Sembrando Vida

## El proyecto

Sembrando Vida (SV) es uno de los nueve programas que integran la política social diseñada por el actual gobierno federal<sup>9</sup>, pero de todos ellos, se ha posicionado como el más importante en cuanto a los resultados esperados por la administración de López Obrador.

Según informa el gobierno, Sembrando Vida está destinado a los “sujetos agrarios” (comuneros, ejidatarios, posesionarios, avocindados, jornaleros agrícolas y pequeños propietarios) “para impulsar su participación efectiva en el desarrollo rural integral”. Estableciendo sistemas productivos agroforestales, combinando “la producción de los cultivos tradicionales en conjunto con árboles frutícolas y maderables, y el sistema de Milpa Intercalada entre Árboles Frutales (MIAF)”. La pertinencia del programa ha sido planteada a partir de dos problemas: la deforestación y erosión

en distintas regiones del país, así como los altos índices de marginación que presenta su población<sup>10</sup>.

Sembrando Vida promete apoyar con 5 mil pesos mensuales<sup>11</sup> a quienes sean propietarios o poseedores de 2.5 hectáreas disponibles para proyectos agroforestales. Adicionalmente, incluye apoyos en especie para la producción (plantas, insumos, herramientas) y acompañamiento técnico a lo largo de su implementación<sup>12</sup>. Sembrando Vida es manejado por sus promotores en el gobierno federal como “el sistema de restauración productiva más grande del mundo”<sup>13</sup>.

El plan del gobierno es que Sembrando Vida esté presente en cuando menos 20 estados de la República Mexicana; entre aquellos donde ya opera el proyecto se encuentran Campeche, Chiapas, Tabasco, Quintana Roo y Yucatán, es decir, los mismos por donde se planea el trazo completo

---

<sup>9</sup> Los otros ocho programas son: Jóvenes Construyendo el Futuro, Jóvenes Escribiendo el Futuro, Programa para el Bienestar de las Personas Adultas Mayores, Programa Pensión para el Bienestar de las Personas con Discapacidad, Programa Nacional de Becas para el Bienestar Benito Juárez, Programa Nacional de Reconstrucción, Desarrollo Urbano y Vivienda y Tandas para el Bienestar.

<sup>10</sup> *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, Presidencia de la República, página 40 (versión web).

<sup>11</sup> “... de los cuales, \$500.00 (Quinientos pesos 00/100 M.N.) se destinará como ahorro del sujeto de derecho; de esta cantidad, hasta \$450 (Cuatrocientos cincuenta pesos 00/100) podrán ser destinados a una cuenta de ahorro de una institución financiera con sucursales en las localidades rurales, y cuando menos \$50 (Cincuenta pesos 00/100 M.N.) podrán ser destinados al Fondo de Bienestar. Se fortalecerá el acceso equitativo de los sujetos de derecho a los apoyos económicos del Programa”. Fuente: *ACUERDO por el que se emiten los Lineamientos de Operación del Programa Sembrando Vida*, DOF: 24/01/2019.

<sup>12</sup> *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, Presidencia de la República, página 40 (versión web).

<sup>13</sup> *Primer año de Sembrando Vida*, Presidencia de la República, visto el 13 de febrero de 2020. Disponible en: [www.youtube.com/watch?v=Q3ErZlcWljw](http://www.youtube.com/watch?v=Q3ErZlcWljw)

del Tren Maya. En una fase de implementación que se desarrolló a lo largo de 2019, este programa logró avanzar en ejidos y comunidades de otros tres estados (Durango, Puebla y Veracruz). La Secretaría de Bienestar, la cual está a cargo de su diseño y aplicación, ha mencionado que el objetivo es que para 2020 funcione en los doce estados restantes (Chihuahua, Colima, Guerrero, Hidalgo, Michoacán, Morelos, Nayarit, Oaxaca, San Luis Potosí, Sinaloa, Tamaulipas y Tlaxcala). El presidente López Obrador ha dicho que este programa es una opción para la generación de 400 mil empleos en el campo “la fábrica más importante del país, y con ello dejar de apostar solamente a la industria”<sup>14</sup>.

Se puede decir que este programa tiene alcances internacionales, pues el gobierno mexicano ha hecho extensivo su funcionamiento al interior de El Salvador (principalmente) y Guatemala, expresamente como una medida para enfrentar el problema de la migración<sup>15</sup>. Es de notar que en los casos del Tren Maya, Sembrando Vida y el Corredor Transístmico el tema migratorio es un elemento transversal que liga a los tres proyectos, pues todos incluyen abiertamente dentro de sus planes, la intención de contener el flujo de personas hacia Estados Unidos y así retener a la fuerza de trabajo en las zonas donde operarán directamente o donde tendrán influencia.



Firma de la Carta de Intención en Materia de Cooperación Bilateral entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de El Salvador, con la presencia del presidente Nayib Bukele, la Ministra de Relaciones exteriores Alexandra Gil y de México el Secretario de Relaciones Exteriores Marcelo Ebrard y el presidente Andrés Manuel López Obrador, 20 de junio de 2019.

Imagen obtenida del video ‘Sembrando Vida’, Plan de Desarrollo para la Migración, desde Tapachula, Chiapas.

<sup>14</sup> Resultados de ‘Sembrando Vida’ a 10 meses de gobierno, Presidencia de la República, 9 de octubre de 2019. Disponible en: [www.youtube.com](http://www.youtube.com). En esa conferencia López Obrador dijo lo siguiente: “Si apostamos sólo a la industria, por ejemplo a las maquiladoras, a la industria automotriz, a las plantas de autopartes es una inversión mucho mayor, aunque sea privada. Si se trae una planta para producir automóviles en México la inversión es mucho mayor, ¿y cuántos empleos?, ¡10 mil!. Esto no quiere decir que vamos a abandonar la industria automotriz. Vamos a seguir promoviendo la inversión extranjera para que se fortalezca la industria, el empleo, pero tenemos que tomar en cuenta y eso no lo consideraban anteriormente, que México tiene la fábrica más importante, que es el campo, el campo es la fábrica más importante del país”.

<sup>15</sup> Sembrando Vida es caracterizado como uno de los programas más importantes dentro de un conjunto de acciones que forman parte del *Plan de Desarrollo Integral El Salvador-Guatemala-Honduras-México*, el cual fue presentado el 20 de mayo de 2019 en la Ciudad de México, recibiendo el auspicio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) y un amplio apoyo y elogios por parte de los gobiernos de Chile, Alemania, España y Estados Unidos, en medio de una gran tensión por las racistas declaraciones del presidente Donald Trump en lo relacionado con la migración hacia Norteamérica.

Aún con la gran publicidad que el gobierno federal ha hecho, lo cierto es que SV ha generado múltiples críticas, varias de ellas desde la primera fase de implementación, sobre todo por errores de tipo técnico y logístico. Por ejemplo, lo relacionado con las deficiencias en la producción de los viveros y, por consecuencia, la cantidad de plantas entregadas a los participantes han hecho que los resultados reales del programa difieran de lo esperado<sup>16</sup>. Frente los cuestionamientos hacia esos problemas López Obrador se ha limitado a decir lo siguiente:

*Va muy bien el programa Sembrando Vida, es un extraordinario programa, se va avanzando, se está trabajando en 500 mil hectáreas y se está dando empleo a más de 200 mil sembradores, y este año se va a ampliar a 500 mil hectáreas más y vamos a llegar a más de 400 mil sembradores. Y va muy bien el programa, no hay ningún problema acerca de la operación, yo constantemente estoy evaluando*<sup>17</sup>.

Pero al margen de las mencionadas deficiencias técnicas y operativas, un

problema grave desde su diseño ha sido el criterio de discriminación aplicado para definir a los posibles beneficiarios<sup>18</sup>.

Una preocupación todavía mayor —relacionada con los proyectos que analizamos— ha sido la noticia sobre los condicionamientos que hacen los operadores del programa, pues al estilo del antiguo régimen del PRI y del PAN están seleccionando como beneficiarios a quienes se posicionen a favor de otras políticas y proyectos del gobierno federal, los cuales, no necesariamente están en función del interés colectivo y las necesidades de las comunidades donde Sembrando Vida quiere avanzar. Este último punto es precisamente el que discutimos en el presente apartado de nuestro documento, al estar estrechamente relacionado con los métodos e instrumentos con los que el gobierno intenta asegurar la construcción del Tren Maya, en la Península de Yucatán. Un poco más adelante analizaremos esa estrecha relación entre la presencia de Sembrando Vida (particularmente en Campeche y Quintana Roo) y los planes para el proyecto integral del tren.

## Infraestructura y análisis del territorio

Según los reportes de la Secretaría de Bienestar, en el primer año de funcionamiento del programa participaron 25 pueblos

originarios, además de lograr una presencia en 362 municipios, 4 mil ejidos, 400 comunidades y más de 3 mil localidades en

---

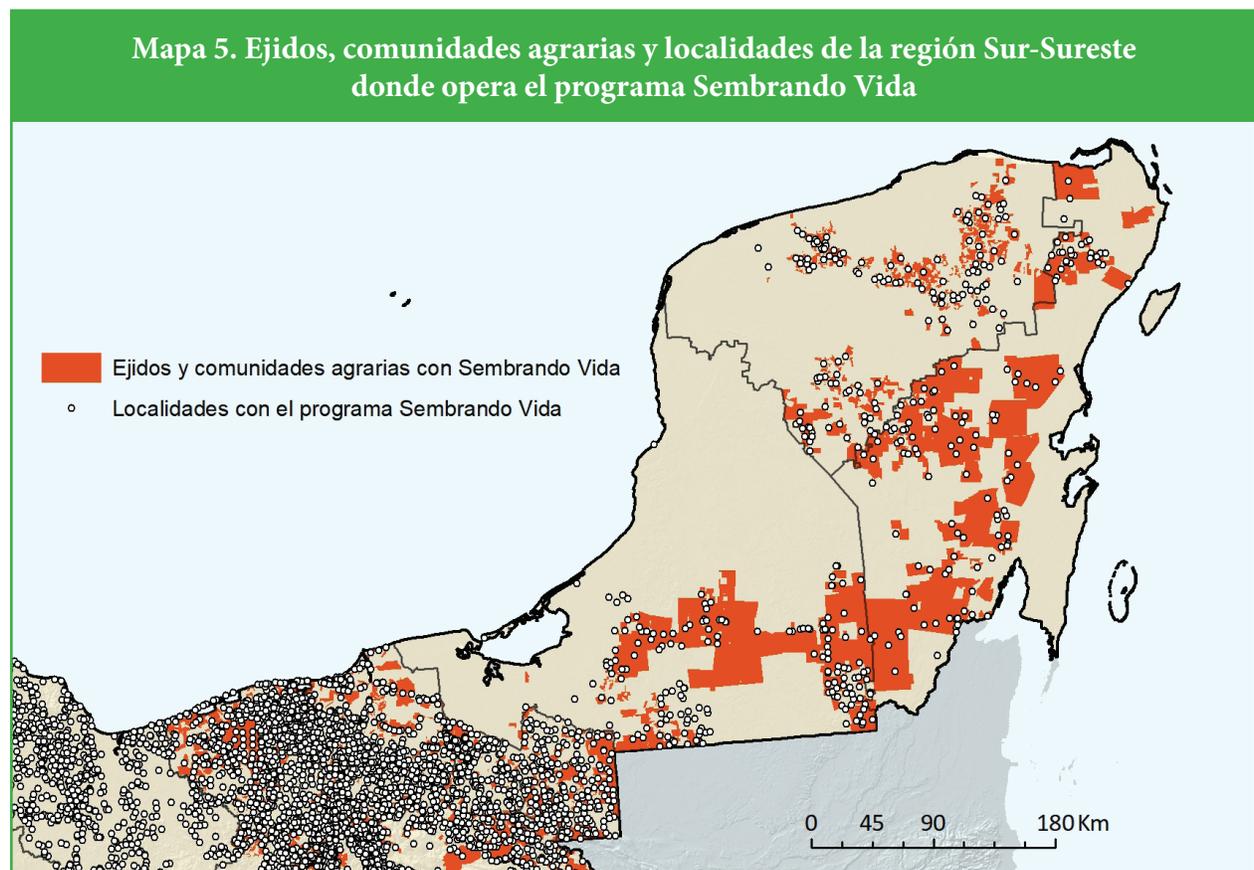
<sup>16</sup> El 9 de octubre de 2019, durante la conferencia de prensa de la Presidencia de la República, María Luisa Albores, titular de la Secretaría de Bienestar, destacó insistentemente los altos niveles de avance en el programa. Aseguró que de cada 100 plantas producidas en los viveros el 96% estaba logrando sobrevivir: “el prendimiento más alto en la historia de este país” —dijo—. En completo contraste con lo anterior, a principios del año 2020 la propia María Luisa Albores tuvo que reconocer que se había conseguido apenas el 13.9% de la meta anual prevista, pues de 575 millones de plantas que debían sembrarse sólo se pudo contar con 80 millones, atribuyendo el conflicto a las sequías y, lo que según ella, se trataba de una “curva de aprendizaje”, la cual, “será superada en el año 2020”. Ver “Sembrando Vida’ sólo alcanzó 13.9% de la meta; cada planta costó \$375”, por Ernesto Méndez, *Excélsior*, 31 de enero de 2020 y “Programa Sembrando Vida sólo consiguió 13.9% de las plantas que necesitaba en 2019”, por Andrea Vega, *Animal Político*, 30 de enero de 2020.

<sup>17</sup> *Versión estenográfica de la conferencia matutina*, viernes 31 de enero de 2020. Disponible en: [www.gob.mx](http://www.gob.mx)

<sup>18</sup> Sobre esta problemática ver: “Sembrando Vida y organización comunitaria”, por Ana de Ita, *La Jornada*, 6 de noviembre de 2019.

pequeña propiedad. En el Primer Informe de Gobierno se precisa que hasta mediados del año 2019 se contaba ya con 2 mil 714 viveros comunitarios para la producción de más de 11 millones 500 mil plantas, teniendo el plan de que al término de dicho año fueran producidas más de 552 millones, de éstas, 20 millones producidas por los gobiernos de Chiapas, Tabasco y Veracruz, a través de convenios de colaboración, 150 millones por 50 viveros comerciales, 100 millones por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y 281 millones (más de 50% de la meta), por 5 mil 714 viveros comunitarios<sup>19</sup>.

En 2019 Sembrando Vida contó con un financiamiento total aproximado de 15 mil millones de pesos<sup>20</sup>, para 2020 fue ampliado a 23 mil millones, mientras que en el año próximo, se pretende llegar a los 25 mil 131 millones. En el primer año de funcionamiento, el gobierno asegura que han sido producidas 53 millones de plantas, distribuidas en “483 mil hectáreas entre cultivos agroindustriales, forestales, especias y frutales”<sup>21</sup>. Entre 2019 y 2020 se planea tener un millón de hectáreas. Se ha establecido alrededor de 5 mil 800 viveros comunitarios<sup>22</sup> y 9 viveros gestionados por



<sup>19</sup> *Primer informe de Gobierno*, Presidencia de la República, 1 de septiembre de 2019, página 132.

<sup>20</sup> *Presupuesto de Egresos de la Federación 2019. Análisis Funcional Programático Económico*, enero de 2019, página 3. Consultado en [www.pef.hacienda.gob.mx](http://www.pef.hacienda.gob.mx).

<sup>21</sup> Entre los cultivos más importantes se encuentran el café, cacao, guanábana plátano, canela, pimienta, caoba y cedro rojo.

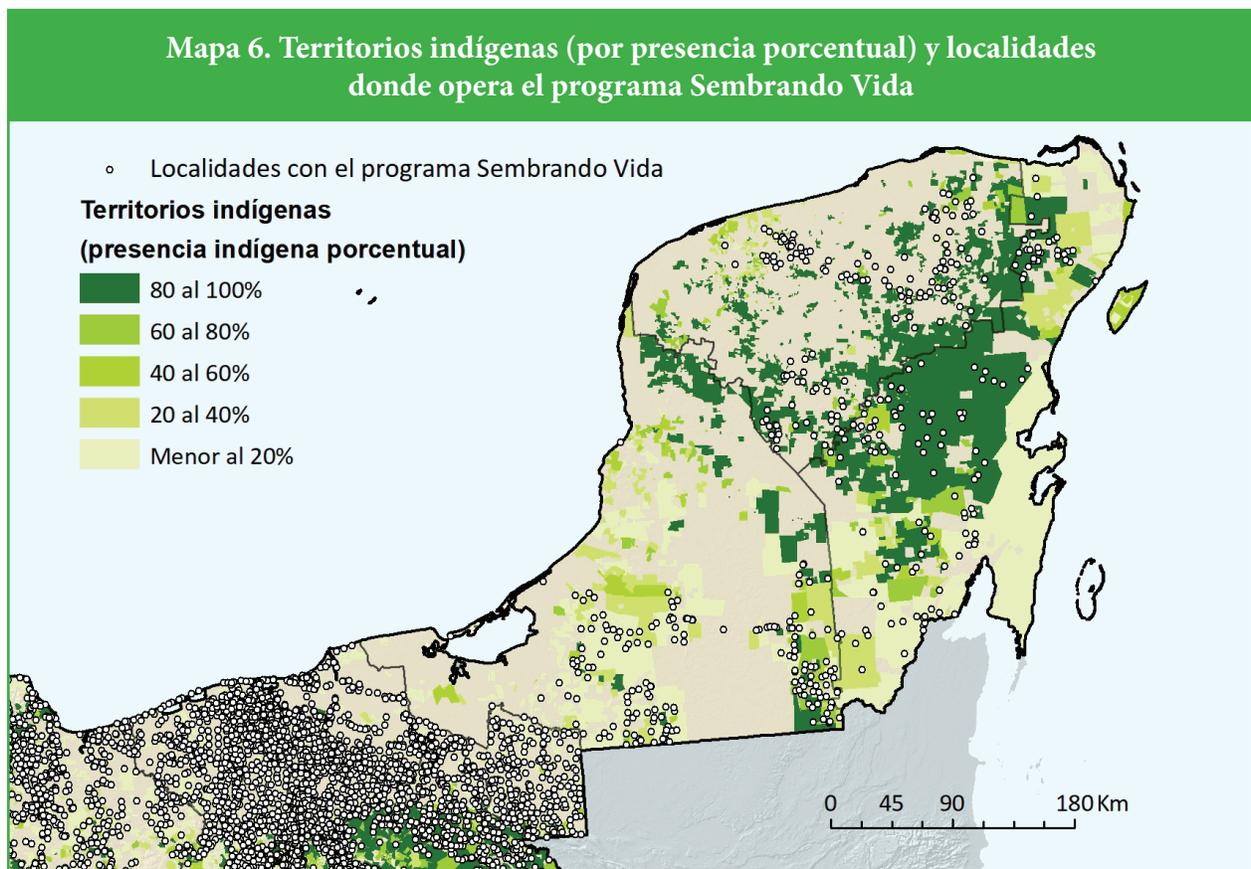
<sup>22</sup> 5 mil 714 según el Primer Informe de Gobierno.

la Secretaría de la Defensa Nacional. Otros datos importantes que son manejados oficialmente es que han sido realizadas 28 ferias de proveedores dirigidas a más de 20 mil campesinos y, que a la par de ello, 230 mil “sembradores”, 23 mil beneficiarios del programa Jóvenes Construyendo el Futuro, 2 mil 200 técnicos y 230 facilitadores participaron también el programa durante 2019<sup>23</sup>.

El Mapa 6 muestra la distribución de las localidades donde opera Sembrando Vida, dentro de los estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán. En él también encontramos una representación posible de los territorios indígenas

comparando con porcentajes la cifra de habitantes indígenas en relación con la población total de esas áreas.

La Gráfica 1 ilustra cuál es la cifra de localidades con Sembrando Vida dentro de los territorios indígenas que muestra el Mapa 6, con la variación porcentual de habitantes de pueblos originarios respecto del total poblacional. La información se lee en el sentido de las manecillas del reloj, de la siguiente manera: a) existen mil 947 localidades que participan en el Programa Sembrando vida, que se encuentran al interior de territorios donde entre el 80 y el 100% de su población es indígena, b) 555 localidades de SV en territorios indígenas de 60 al



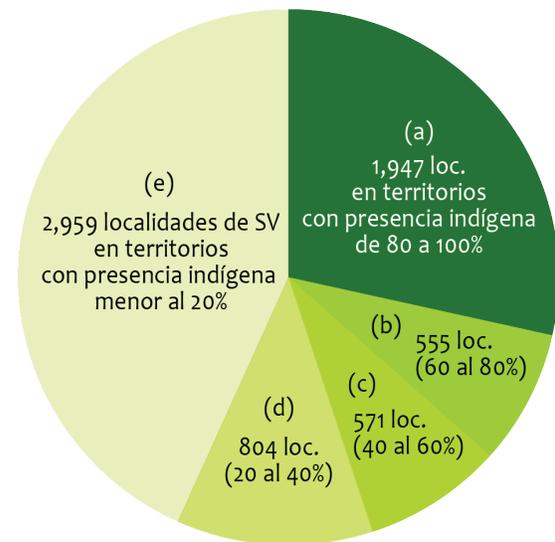
<sup>23</sup> Cifras dadas a conocer por María Luisa Albores en la Conferencia Matutina de la Presidencia de la República, el 9 de octubre de 2019.

80%, c) 571 localidades de SV en territorios indígenas de 40 al 60%, d) 804 localidades de SV en territorios indígenas de 20 al 40% y, finalmente, e) 2 mil 969 localidades con SV están al interior de territorios con una presencia indígena menor al 20%.

Tal y como adelantamos en la descripción del programa, Sembrando Vida tiene como objetivo principal atender los problemas de pérdida de la cobertura forestal así como la erosión en distintas regiones del país, considerando además los índices de marginación presentes en la población.

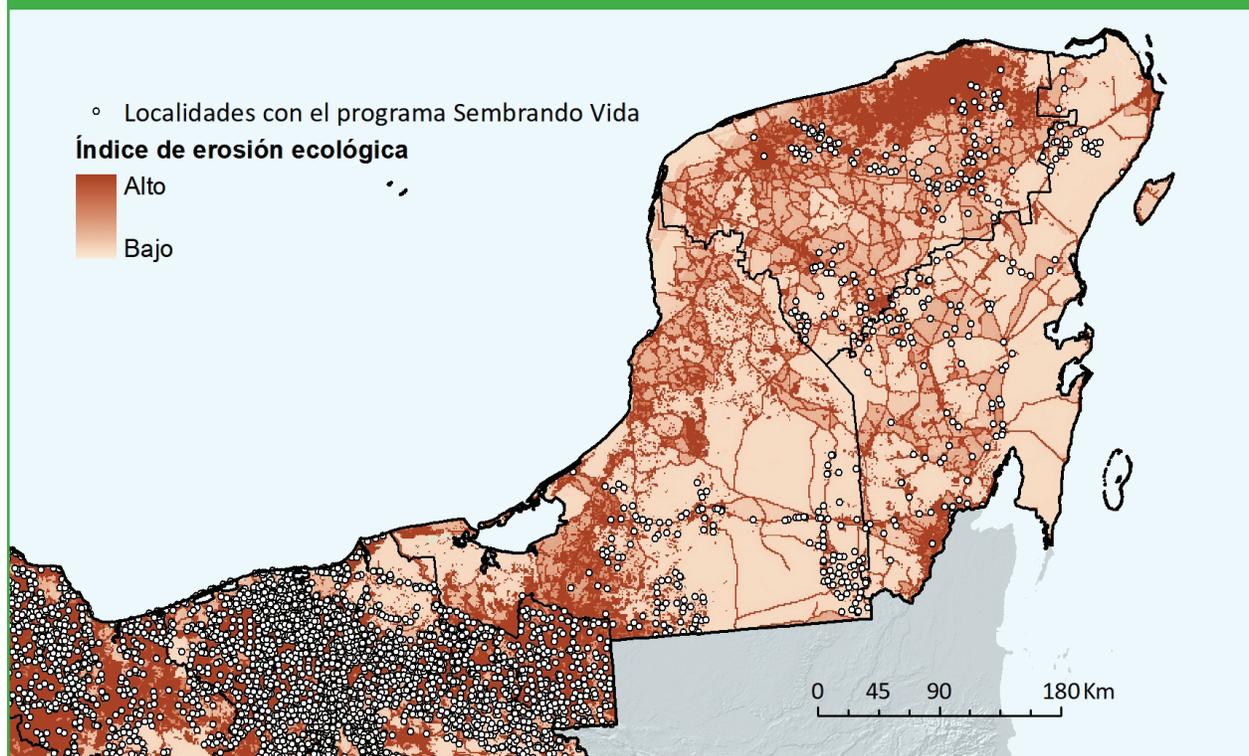
El Mapa 7 es una representación de las zonas que presentan diversos índices de degradación ecológica (IDE), con base en un trabajo de Conabio especializado en el tema de estado y cambio de la biodiversidad

**Gráfica 1. Número de localidades donde opera el programa Sembrando vida y su distribución en territorios indígenas**



Fuente: elaboración propia con base en archivos cartográficos.

**Mapa 7. Índice de degradación ecológica y localidades donde opera el programa Sembrando Vida**



en México<sup>24</sup>. En dicha imagen, podemos comparar cuáles son esas zonas mayormente degradadas y si es que las localidades de Sembrando Vida están dentro o cerca de ellas. Mientras más oscuro es el color, más degradadas se encuentran esas zonas. Se advierte que según informa Conabio, los estados de Campeche, Chiapas y Quintana Roo, se consideran como territorios que actualmente tienen variaciones sostenibles en sus ecosistemas, mientras que Yucatán es considerado “en situación de riesgo” y Tabasco con “variaciones ecosistémicas no sustentables”.

Esto significa que cuando menos en los estados de Campeche y Quintana Roo, Sembrando Vida estaría siendo aplicado en

territorios en los que generalmente pueden distinguirse niveles bajos y medios de degradación. Pero una revisión más a detalle de esta información demuestra que la gran mayoría de las localidades con Sembrando Vida en esos dos estados se encuentra situada a lo largo de los trazos carreteros, los cuales pueden distinguirse en el mismo mapa, porque son líneas más oscuras (áreas con altos índices de degradación ecológica). Curiosamente hay entonces una conclusión adicional muy simple que se deriva de lo anterior y que puede confirmarse con el Mapa 7: cada vez que se construye una nueva carretera se crea un factor más para la degradación de los ecosistemas, ¿qué pasará entonces con la construcción de un tren?

## La relación entre el programa Sembrando Vida y el Tren Maya

Hemos dicho que desde sus primeras anuncios, el Tren Maya generó un amplio rechazo por parte de comunidades indígenas de los territorios que estaban siendo considerados para la infraestructura del proyecto. Así que el Gobierno Federal continuó con una amplia estrategia publicitaria resaltando los supuestos beneficios que traería la gran obra. Para cierto público el discurso resultó convincente, mientras que muchas comunidades mayas, sobre todo de Campeche y Quintana Roo, vieron el riesgo de una nueva futura catástrofe ambiental y social. A esos dos grupos, se añade, por supuesto la gente indecisa y aquellos a los que aún no les ha llegado suficiente información.

Al igual que el Tren Maya, Sembrando Vida ha contado con un importante número de promotores, quienes se encargan de explicar

de qué trata el programa. La novedad que han documentado miembros del Consejo Regional Indígena Maya de Bacalar (CRIMB) en cuanto a las prácticas publicitarias de Sembrando Vida, en la Península de Yucatán, es que al hablar del programa de milpa y reforestación a las comunidades, también les están explicando las supuestas ventajas al aceptar la construcción del nuevo tren dentro de sus territorios.

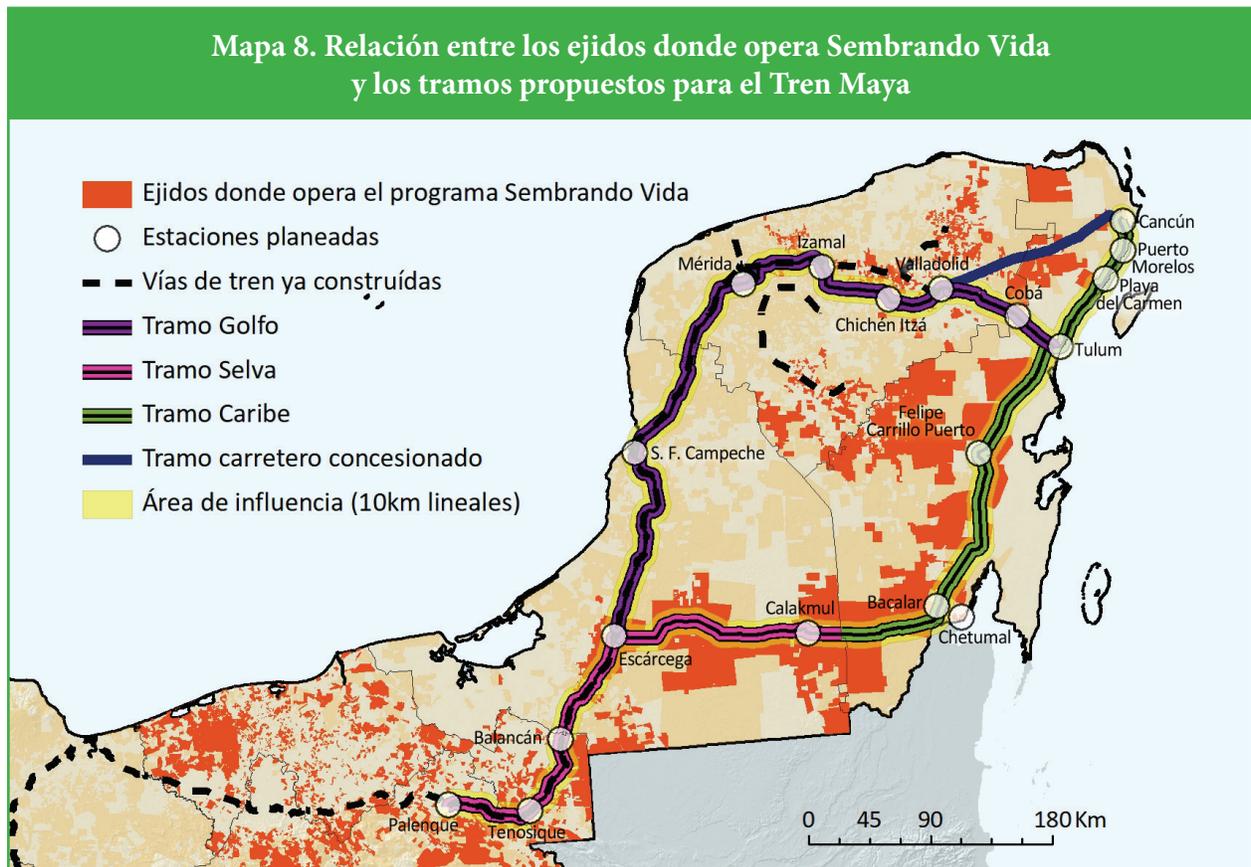
Por ejemplo, el ejido de Blanca Flor, Bacalar, Quintana Roo actualmente está en contra del tren, pero al mismo tiempo algunos pobladores han decidido participar en Sembrando Vida. A ellos y muchos otros ejidatarios de Bacalar, se les está condicionando su entrada al programa a cambio de que apoyen y convenzan a otros de posicionarse a favor del Tren Maya.

---

<sup>24</sup> Realizado en 2018 y publicado en mayo de 2019 por la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio), en el marco de la investigación “Capital Natural en México”.

A lo largo de 2019, los promotores de Sembrando Vida, principalmente en Campeche y Quintana Roo se dedicaron a la realización de reuniones y talleres informativos para hablar del programa, sin embargo, mucho de este trabajo lo realizaron en ejidos y comunidades que coinciden con los lugares donde se planea construir las vías del Tren Maya, las estaciones y la infraestructura general del proyecto. El Mapa 8 demuestra que la relación entre Sembrando Vida y el Tren Maya no es algo casual que sólo ocurra en Bacalar, sino más bien, se trata de una tendencia y que pasa lo mismo en muchos de otros ejidos, donde el gobierno tiene que negociar con los poseionarios la construcción de los nuevos tramos de vías por donde cruzaría el Tren Maya.

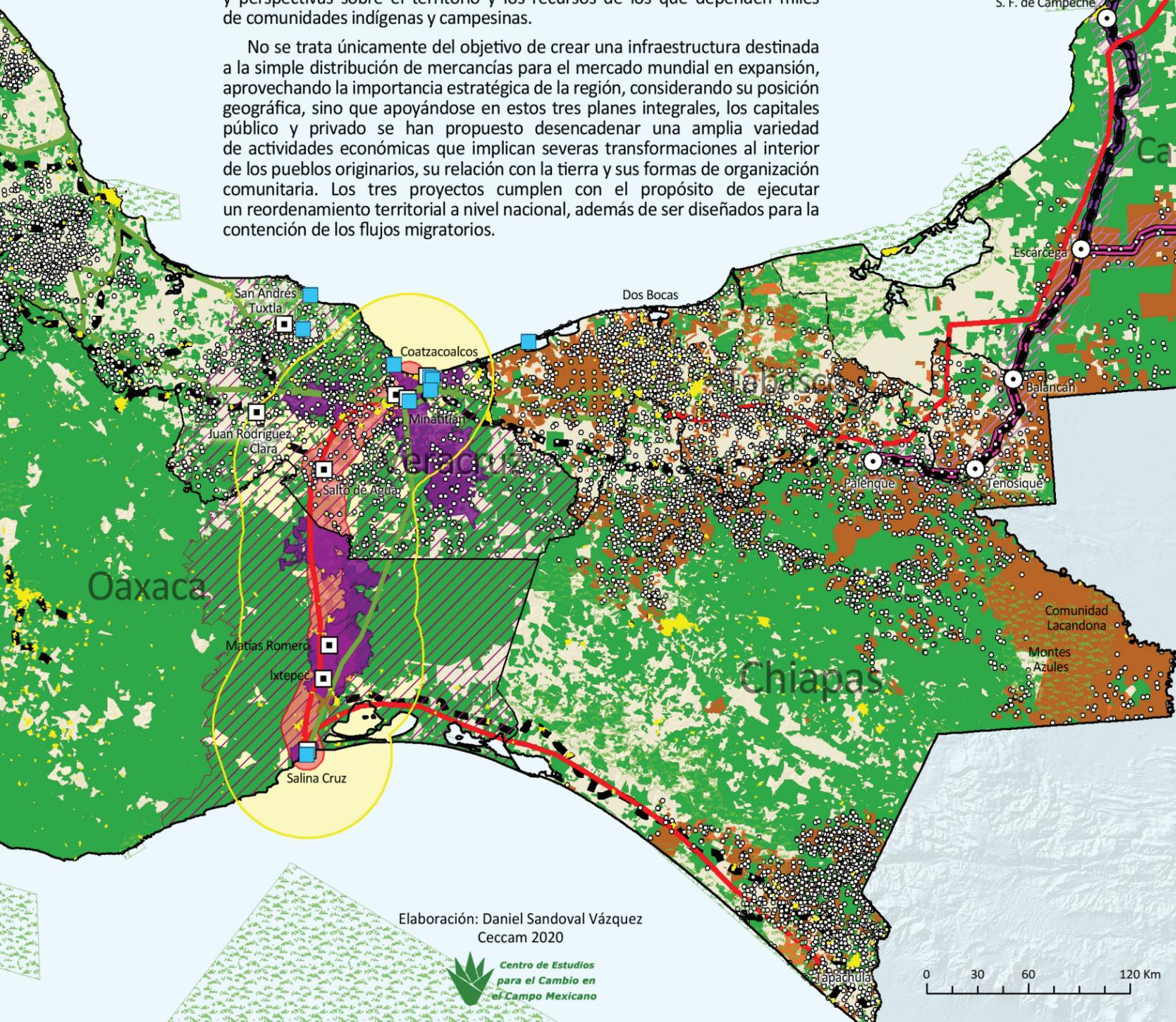
Es clara la relación (cuando menos territorial) entre los dos planes, pero si usamos esto para fundamentar lo dicho sobre el papel que está teniendo uno (Sembrando Vida) para apoyar la realización del otro (Tren Maya), puede surgir la duda de por qué la tendencia es tan marcada en los tramos Selva y Caribe, mientras que en el caso del Tramo Golfo eso no se observa de ningún modo..., ¿por qué? La respuesta sería que los dos primeros implican la construcción de vías completamente nuevas, así que el gobierno tiene que buscar la cooperación de esos ejidos, algo que no necesita hacer en el caso de los otros ejidos que se encuentran en el Tramo Golfo, pues ahí ya se cuenta con el “derecho de vía”. En ese caso, los ejidatarios no están siendo pensados por el gobierno como “socios” del proyecto.



# Tren Maya, Sembrando Vida y Corredor Transístmico (impactos al valor de uso territorial de las comunidades indígenas y campesinas)

El presente mapa muestra integralmente una panorámica regional de los componentes de tres proyectos considerados estratégicos por la actual administración del gobierno federal: el llamado Tren Maya, el programa Sembrando Vida y el Proyecto del Corredor Multimodal Transístmico, los cuales, se encuentran estrechamente relacionados entre sí. Juntos articulan una propuesta actualizada del histórico plan para imponer mediante distintas vías las leyes del desarrollo capitalista industrial en la región Sur-Sureste de México. Por sus características, la ejecución de estos tres planes que ya han sido puestos en marcha, implican la subordinación de la amplia diversidad de usos y perspectivas sobre el territorio y los recursos de los que dependen miles de comunidades indígenas y campesinas.

No se trata únicamente del objetivo de crear una infraestructura destinada a la simple distribución de mercancías para el mercado mundial en expansión, aprovechando la importancia estratégica de la región, considerando su posición geográfica, sino que apoyándose en estos tres planes integrales, los capitales público y privado se han propuesto desencadenar una amplia variedad de actividades económicas que implican severas transformaciones al interior de los pueblos originarios, su relación con la tierra y sus formas de organización comunitaria. Los tres proyectos cumplen con el propósito de ejecutar un reordenamiento territorial a nivel nacional, además de ser diseñados para la contención de los flujos migratorios.



**Tren Maya**

- Estaciones planeadas
- Tramo Golfo del Tren Maya
- Tramo Selva del Tren Maya
- Tramo Caribe del Tren Maya
- Tramo carretero concesionado
- Área de influencia a 10km lineales

**Sembrando Vida**

- Localidades con Sembrando Vida
- Ejidos con Sembrando Vida

**Corredor Transístmico**

- Infraestructura portuaria
- Estaciones de ferrocarril existentes
- Aeropuerto de Ixtepec
- Polígonos de Bienestar
- Área de influencia a 10 km lineales
- Área de influencia a 50 km lineales
- Zonas municipales involucradas

**Referencias**

- Gasoductos en operación
- Gasoductos planeados o en construcción
- Vías de tren construidas
- Áreas Naturales Protegidas
- Áreas urbanas

**Presencia indígena**

- Áreas con presencia indígena\*

## Tren Maya

El proyecto del Tren Maya es parte de un ambicioso plan integral del gobierno para repositionar económicamente a la región del sur del país como una de las zonas de mayor importancia industrial y comercial a nivel mundial. Ha sido promovido como una estrategia para enlazar algunos de los destinos turísticos más importantes de México. Una revisión más detallada muestra cómo, en realidad, el desarrollo del turismo en la región sería tan sólo una de los ejes temáticos que lo integrarían.

Considerando un área de influencia de 10 kilómetros lineales (la misma extensión que aquella que ha sido definida por el gobierno federal para el Proyecto del Tren Transístmico), en el trayecto general del Tren Maya se ubican mil 510 comunidades indígenas de los pueblos maya, tzeltal, ch'ol, jakalteko, awuakateko y akateko y 533 ejidos, muchas de las cuales han manifestado su rechazo a este proyecto, debido a la simulación que han significado los procesos de consulta en la Península de Yucatán.

## Sembrando Vida

Es el programa más importante de la política social diseñada por la actual administración. El gobierno intenta lograr que Sembrando Vida esté presente en cuando menos veinte estados de la República Mexicana. Este mapa general destaca los estados del Sur-Sureste donde ya está operando desde 2019. Puede apreciarse la estrecha relación que existe entre los ejidos y localidades que participan en el programa y los nuevos trazos

que han sido planeados como parte de la infraestructura del Tren Maya (principalmente en los tramos Caribe y Selva). Esta relación espacial entre ambos proyectos corrobora una de las denuncias que han hecho las comunidades, pues Sembrando Vida está siendo utilizado por el gobierno federal para intentar convencer a la población para que acepte la construcción del Tren Maya a cambio de volverla beneficiaria directa de dicho programa.

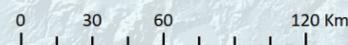
## Corredor Transístmico

El Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, cuyo eje es el Corredor Multimodal Interoceánico implica impactos previstos en una superficie mucho más extensa a la del paso del tren transístmico a través de las vías ferroviarias existentes. Abarca 79 municipios de los estados de Oaxaca y Veracruz, sumando un total de 4.7 millones de hectáreas aproximadamente. Este tren es únicamente la parte articuladora de la amplia infraestructura que integra este proyecto.

No sólo se trata de la circulación de mercancías, sino de la creación de complejos industriales -principalmente maquiladoras- dentro de zonas donde el gobierno federal promete condiciones excepcionales (infraestructura de telecomunicaciones, energéticas, reducción de impuestos, entre otros) para incentivar la instalación de empresas en la región, muchas de ellas al interior de los denominados "Polígonos de Bienestar".

\*Se refiere a ejidos y comunidades agrarias y las Áreas de Control de la Actualización del Marco Censal Agropecuario (AMCA) con presencia indígena.

Elaboración: Daniel Sandoval Vázquez  
Ceccam 2020



# Corredor Multimodal Interoceánico (Corredor Transístmico)

## El proyecto

Ciertamente el Istmo de Tehuantepec es considerado históricamente una de las regiones de mayor importancia e incluso estratégicas en lo relacionado con la producción y distribución de mercancías a nivel global, debido al enorme potencial que ofrece su situación geográfica.

Algunas de las referencias que dan cuenta del interés económico en esta zona se remontan incluso al periodo de la Colonia y, desde entonces, es posible ubicar un amplio listado de grandes planes integrales, que han concentrado su interés en las riquezas y la posición estratégica de la región<sup>25</sup>.

No obstante esa larga historia que le acompaña a los planes por hacer del Istmo de Tehuantepec una de las principales zonas destinadas al traslado de mercancías, el antecedente del actual “Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec (Corredor Multimodal Interoceánico)<sup>26</sup>, “propuesto por el hoy presidente Andrés Manuel López Obrador se remonta a 2012 cuando durante la campaña electoral por la presidencia, habló por primera vez de un proyecto denominado “Viento del Sur”, el cual, consistía en la construcción de un corredor desde el puerto de Salina Cruz,

Oaxaca, hacia el puerto de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz. Con este proyecto pretendía “atender el transporte de carga marítima desde el Océano Pacífico y el Atlántico”, por medio del desarrollo de infraestructura para el transporte urbano y suburbano; perfeccionamiento de la comunicación satelital y la red de comunicación digital, además de la consolidación del aeropuerto de Ixtepec”. Igualmente se habló de la construcción de un túnel de 80 km, con el cual, se “respetaría a las comunidades y los ecosistemas..., todo eso con el consentimiento de las comunidades”, dijo López Obrador cuando hizo ese primer anuncio de lo que el día de hoy es otro de sus proyectos más discutidos.

Las críticas hacia el Corredor Transístmico propuesto por el gobierno actual se han desarrollado desde distintas dimensiones y enfoques en el análisis; varios trabajos lo cuestionan desde la idea sobre la soberanía nacional, planteándolo como un proyecto subordinado a intereses extranjeros y no al desarrollo y crecimiento nacionales; otros lo vieron como una problemática que sólo puede entenderse geopolíticamente pues se trata ante todo de un “plan del gran capital diseñado para cumplir con propósitos del

---

<sup>25</sup> Un seguimiento a detalle sobre esta larga historia de intereses económicos posicionados en la región ístmica de México ha sido realizado por el investigador y activista Miguel Ángel García Aguirre.

<sup>26</sup> Se le nombra “multimodal” porque hablando de infraestructura de telecomunicaciones y transporte, la intención es que esas funciones para el traslado de mercancías e información ocurra de distintos modos; se trata, entonces, de ampliar la versatilidad en los medios que cumplen dichas funciones.

mercado mundial”<sup>27</sup>, incluso se cuenta entre la variedad de planteamientos la denuncia de que por medio de este proyecto se abrirá la posibilidad de fundar nuevos procesos de control social y militarización en la región sureste del país.

Pero sin duda alguna el mayor proyecto integral de la gran industria en México con el que han sido medidos y siguen relacionándose los grandes proyectos en el Istmo de Tehuantepec ha sido el llamado Plan Puebla Panamá (PPP), presentado oficialmente en la administración de Vicente Fox<sup>28</sup>. En lo inmediato, a muchos analistas les parece que el Proyecto del Corredor Transístmico de Andrés Manuel

López Obrador es una especie de reciclaje y actualización del PPP, pero sigue pendiente un análisis a detalle que logre detectar con claridad y de forma precisa cuáles las verdaderas semejanzas entre una propuesta y otra. Ese tipo de trabajo excede los propósitos del presente documento, sin embargo, mostramos en el Cuadro 2 un conjunto de elementos documentales que pueden aportar algunas pistas. En este sentido, la pregunta que nos planteamos responder, cuando menos en sus aspectos generales al mismo tiempo que describimos cuáles son los componentes del nuevo proyecto, es la siguiente: ¿El proyecto del Corredor Transístmico es una reedición o copia del Plan Puebla Panamá?<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Una obviedad poco precisa, pues aún cuando el Corredor Transístmico pretende hacer suya una parte del tonelaje de mercancías que cruzan el Canal de Panamá, este proyecto en México cumple con propósitos directamente relacionados con la esfera de la producción a nivel de valorización y, por lo tanto de explotación de fuerza de trabajo. Para hablar de circulación de mercancías, antes tiene que saberse cómo y dónde son producidas y el Transístmico incluiría a lo largo de su cadena de trasmisión de 300 kilómetros una inmensa área con distintas actividades productivas, en una condición ideal para el capital: bajos niveles de salarios para trabajadores con experiencia en una de las labores más extenuantes y agresivas corporal y mentalmente hablando, como lo es la maquila (ver el Cuadro 6).

<sup>28</sup> El PPP tiene como antecedentes los proyectos Alfa-Omega (“presentado” el 1 de junio de 1978 al presidente José López Portillo) y el Programa de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec de 1996 en la administración de Ernesto Zedillo. Ver: “Otra vez el plan transístmico”, *Proceso* (Redacción), 3 de junio de 1978. Disponible en: [www.jornada.com.mx/1997/01/03/itsmo.html](http://www.jornada.com.mx/1997/01/03/itsmo.html) y <https://www.proceso.com.mx/123417/otra-vez-el-plan-transistmico>

<sup>29</sup> También cuando Enrique Peña Nieto presentó su Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, se dijo que sus Zonas Económicas Especiales (ZEE) eran una réplica del frustrado PPP y un intento por resucitarlo ante la incapacidad de Felipe Calderón para lograrlo. Algo todavía más interesante es que, incluso cuando apareció el mismísimo PPP, se dijo que era una copia del antiguo Plan Alfa Omega de López Portillo, y tomando en cuenta este último, cuando igualmente se dio a conocer, la prensa crítica informó que se trataba de una propuesta que ya se había presentado en otras administraciones. Como vemos, es importante precisar cuál es la identidad de cada uno de esos planes integrales, cuáles son las partes que los constituyen, pero sobre todo, cuáles son los instrumentos con los que se pretenden realizar o cómo es que se piensa ejecutar dichos proyectos. En este tema, por lo tanto, es necesario comprender que hay un deseo permanente de aplicar la ley del desarrollo capitalista en la región del Istmo, dada su posición estratégica, pero que hay diferencias específicas en la realización de los proyectos para cumplir con ese propósito.

## Cuadro 2. Plan Puebla Panamá vs Corredor Transístmico

### I. Perspectiva general de los dos proyectos sobre la participación del Estado y el tema del régimen de propiedad

En el Plan Puebla Panamá (PPP) se plantea que las restricciones presupuestales y reservar al Estado ciertas actividades estratégicas como la electricidad, el gas y la petroquímica representan un freno a proyectos privados rentables.

Dentro de la visión del PPP existen aspectos que han impedido históricamente el desarrollo de la región Sur-Sureste, uno de ellos ha sido el régimen de derechos sobre la propiedad. Considera que la región Sur-Sureste del país está “muy bien dotada” de recursos como el petróleo y el gas, además del curso de ríos que pueden ser aprovechados para la generación de energía eléctrica, principalmente en Chiapas. Menciona que a los grandes recursos hídricos, minerales y petroleros se añade la “mano de obra abundante, con costos competitivos a nivel mundial y de calidad potencial”.

La perspectiva de Andrés Manuel López Obrador en su proyecto es igual a la del PPP en cuanto a la posición estratégica y las posibilidades de desarrollo industrial y explotación de riqueza social y natural en la región Sur-Sureste, sin embargo, para el primero, existen actividades industriales en las que el Estado debe volver a incidir, como la exploración, aprovechamiento y refinación petrolera, así como la generación de electricidad. Por otra parte, y a diferencia del PPP de Vicente Fox, para López Obrador los derechos de propiedad tradicionales (la forma de tenencia de la tierra) no son necesariamente un impedimento para hacer avanzar los megaproyectos que planea, pues a través de diversas instituciones, su administración ha intentado promover en los ejidatarios y comuneros la idea de un nuevo tipo de asociación entre el sector público, el privado y ellos como poseionarios de los territorios.

### II. Agua

En el Plan Puebla Panamá, y a partir de la importante presencia de recursos hídricos en la zona del Istmo, se habla de las oportunidades económicas que ofrecería su aprovechamiento. Por ejemplo, se plantea la posibilidad de construir nuevas presas hidroeléctricas con la participación del sector privado. Igualmente por la concentración de agua principalmente en los estados de Chiapas y Tabasco se propone cubrir con ella la demanda creciente del recurso en la Península de Yucatán. En el gobierno de Vicente Fox, la legislación en materia de agua tuvo severos cambios tendientes a la privatización de los servicios hidroútiles, así como del propio recurso. En el PPP existían al menos seis megaproyectos hidroeléctricos para cumplir la demanda de energéticos en la región Sur-Sureste y el resto países involucrados en el Plan; entre ellos estaba incluida la construcción

de la “Presa La Parota”, que almacenaría agua del Río Papagayo, en Guerrero<sup>30</sup> y la hidroeléctrica “Boca del Cerro”, en el río Usumacinta, a 8 km de Tenosique, Tabasco<sup>31</sup>.

El gobierno de López Obrador también pone una especial atención en la riqueza hídrica de la Región Sur-Sureste (70% del agua apta para consumo humano según el Primer Informe de Gobierno) y menciona cómo un adecuado manejo podría hacer que los desarrollos urbanos dejen de concentrarse en el norte y centro del país. Destaca que, a diferencia del PPP, López Obrador declaró que en su gobierno no serían construidas nuevas presas hidroeléctricas, pero que sí podrían ser modernizadas algunas de las ya existentes, lo cual, es algo que ya está ocurriendo<sup>32</sup>.

### III. Petróleo

El PPP corresponde a los intereses de un enorme bloque de empresas trasnacionales, ya de por sí beneficiarias de los consecutivos procesos de privatización de recursos petroleros en México. En el PPP era explícito el interés por consolidar la posición que tenían las empresas petroleras estadounidenses, principalmente texanas (los llamados “amigos de Bush”), pertenecientes a diversos grupos de ultraderecha. El Plan criticaba las restricciones presupuestales y reservar al Estado ciertas actividades estratégicas como la generación de electricidad y de manera general lo relacionado con la industria petrolera, al considerarlas “un freno a proyectos privados rentables”. Se exhortaba que el sector privado debía hacer cada más importante su participación en actividades de alto valor agregado como la industria petroquímica<sup>33</sup>.

<sup>30</sup> Para conocer íntegramente la trayectoria que acompañó al proyecto hidroeléctrico La Parota, puede consultarse el documento: CECOP-La Parota La Tierra es nuestra, de Rodolfo Chávez Galindo en colaboración con el Ceccam.

<sup>31</sup> Considerado el proyecto que simbolizaría la cooperación regional en materia energética, desde que se hizo público generó movimientos de resistencia, no sólo en México, sino también en Guatemala. Este proyecto se intentó retomar con Felipe Calderón y Enrique Peña Nieto, provocando la persecución y asesinato de líderes comunitarios, como Walter Manfredo Méndez Barrios, quien era Presidente y Representante Legal de Cooperativa La Lucha, ambientalista asesinado en el año 2016.

<sup>32</sup> Ver la conferencia matutina 20 de enero de 2020. También: “Sin planes de construir nuevas presas; se modernizarán turbinas: AMLO”, *Redacción de Ángulo7*, 20 de enero de 2020, en [www.angulo7.com.mx](http://www.angulo7.com.mx)

<sup>33</sup> En lo que hasta la fecha ha sido la revisión más detallada del Plan Puebla Panamá, su contexto geopolítico y en sí, su economía política, Andrés Barreda Marín, distinguió que este bloque de empresarios texanos era el mejor posicionado para favorecerse de las ganancias que generarían el proceso de expropiación de territorio y recursos, bioprospección, etcétera, así como la explotación de la fuerza de trabajo como consecuencia de la aplicación del conjunto de proyectos previstos en el Plan Puebla Panamá. Muchos análisis que han intentado copiar (sin citar siquiera) la perspectiva y la metodología e incluso los resultados de Andrés Barreda sobre el PPP a otros proyectos integrales en la zona Sur-Sureste han caído en severas imprecisiones, pues se trata de objetos de estudio con diferencias importantes que regularmente son hechas a un lado en el afán de “ser críticos” y que más bien deben ser especificadas. De esto hablaremos más adelante.

En el PPP se declaró que la intención era “convertir a la región [del Istmo principalmente] en el centro petroquímico del país”, recordando lo mencionado sobre el nuevo papel que tendría para conseguir ese objetivo el sector privado.

En la administración de López Obrador el petróleo es considerado un recurso estratégico cuya gestión debe ser del Estado. Se intenta reposicionar a las empresas estatales en actividades de alto valor, como la petroquímica, de ahí la propuesta de la refinería de Dos Bocas en el estado de Tabasco. Se da un importante giro en cuanto al otorgamiento de permisos para a la exploración y explotación petroleras.

El plan actual del Estado es volver a intervenir en la refinación y, con ella, elevar la producción de gasolinas. En los proyectos petroleros privados hay un cambio en el régimen para el otorgamiento de concesiones y la actual administración pone a revisión las licitaciones que fueron entregadas tanto a empresas nacionales como extranjeras, por medio de las Rondas Petroleras durante la administración de Enrique Peña Nieto. La intención es incrementar realmente la producción petrolera en el país y hacer a un lado los proyectos puramente especulativos.

#### IV. Minería

En el PPP se considera explícitamente que en la región Sur-Sureste el potencial de desarrollo minero tiene la misma importancia que la petroquímica, la industria maquiladora, el turismo “(en particular el ecoturismo y el turismo cultural)”, la pesca y la agricultura. “En minería incluye el desarrollo de la industria de minerales no metálicos en la región (en especial la explotación de yacimientos de mármol, ónix, granito y zeolitas, y la modernización de la actividad salinera del Istmo de Tehuantepec)”<sup>34</sup>.

En ningún documento oficial de los tres proyectos que ha presentado el gobierno de López Obrador se hace mención a proyectos mineros. No obstante, Alfonso Romo ha sido llamado el “operador minero de la 4T”, al intentar establecer una conexión entre inversionistas del sector y la administración de Andrés Manuel López Obrador; otros dos personajes cercanos son Ricardo Salinas Pliego y Carlos Slim, quienes progresivamente han decidido migrar una parte más importante de su capital hacia la minería.

#### V. Biotecnología y biodiversidad

En el PPP la biotecnología es considerada como uno de los “nichos regionales que impulsarán la dinámica económica regional”. Se menciona a la par de la agricultura, agroindustria, la industria textil, partes electrónicas; autopartes y la petroquímica.

<sup>34</sup> *Plan Puebla Panamá. Documento Base*, Presidencia del la República, marzo de 2001.

En el PPP son constantes las referencias a la enorme biodiversidad en el Istmo y su potencial para el desarrollo de la región. Andrés Barreda precisa que en la zona del Istmo convergen como en ningún otro lugar del mundo los corredores industriales con los corredores biológicos, esto plantea amplias posibilidades de valorización y extracción de beneficios económicos<sup>35</sup>. En el PPP existen diversos apartados que resaltan esta oportunidad de capitalizar ese hecho, a la par de la posibilidad de explotar a la población<sup>36</sup>.

Del otro lado, aunque sí se resalta el tema de la biodiversidad regional y su gran importancia, en ningún documento oficial de los tres proyectos de López Obrador se hace mención al tema de la biotecnología. Sin embargo, Alfonso Romo, jefe de gabinete de la actual administración, es uno de los empresarios mexicanos más importantes en la industria de alimentos, sumamente concentrado en los mercados de semillas y, más recientemente, en actividades de investigación especializada como la producción y trasplante de órganos de animales a humanos, industria farmacéutica (desarrollo de multiantibióticos), entre otros.

También se puede decir que si bien el tema de la biotecnología podría estar presente implícitamente en la propuesta de proyectos de la actual administración tomando en cuenta la aparición de personajes como Alfonso Romo, en el caso del PPP era explícito el interés general de “extender la tecnología a la agricultura”.

## VI. Transporte

Las propuestas del Plan Puebla Panamá y del Corredor Multimodal Interoceánico de la administración actual son idénticas en cuanto a la infraestructura de transporte. En ambas se tratan los puntos siguientes:

- 1) Rehabilitación, acondicionamiento y modernización del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec;
- 2) mejoramiento de la carretera Salina Cruz-Coatzacoalcos;
- 3) equipamiento de las terminales de contenedores en Coatzacoalcos y Salina Cruz;
- 4) acondicionamiento de los aeropuertos de Salina Cruz e Ixtepec para la realización de operaciones comerciales; y
- 5) modernizar y reacondicionar el antiguo sistema de carreteras y caminos (pavimentación de caminos de terracería, etcétera).

---

<sup>35</sup> *Geoeconomía y geopolítica del Plan Puebla Panamá*, Andrés Barreda, Global Exchange, California, Estados Unidos, 15 de agosto de 2001.

<sup>36</sup> “La región comprende el 25.7% de la superficie territorial nacional y en ella habita el 28.3% de la población del país. Si bien la región tiene un notable rezago económico y social, es rica en recursos naturales (variedad de climas y suelos, agua en abundancia, gran biodiversidad), tiene litorales muy extensos, grandes dotaciones de recursos energéticos y una gran diversidad de culturas y tradiciones”, en *Plan Puebla Panamá. Documento Base*, tercera sección, página 30.

Por otra parte, en ambos proyectos se explica la necesidad de interconectar el sistema ferroviario de la zona del Istmo de Tehuantepec (Ferrocarril del Sureste), con los tramos de la red ferroviaria de la Península de Yucatán (Ferrocarril Chiapas-Mayab). Finalmente, en los dos proyectos hay una codependencia entre la infraestructura planeada por el Estado y los proyectos propuestos por la iniciativa privada. Un ejemplo, es la red aeroportuaria en la zona del Istmo y la Península de Yucatán, donde las coinversiones entre el capital público y privado se consideran estratégicas.

Tal vez una pequeña diferencia es que en la perspectiva del PPP las distintas leyes estatales de autotransporte son consideradas ineficientes, por lo cual, se tenía previsto que el Plan promoviera la “desregulación del transporte y la homologación de las leyes en la materia a nivel federal y estatal”. Se destaca la superficie cosechada de los estados de la región Sur-Sureste y su aporte al total nacional (37%), pero al mismo se habla de la deficiencia en la infraestructura de transporte local y regional; además se ve como un problema el pago a intermediarios para “aquellos productores que desean acceder al mercado internacional”.

## VII. Población, migración y proyectos inmobiliarios

Este tema también tiene un tratamiento similar en ambos proyectos, pero con algunas variantes que vale la pena precisar.

En los dos proyectos se habla de la situación de marginación que involucra a los pueblos indígenas y campesinos presentes en la región del Sur-Sureste y cómo se trata de una parte de la población que históricamente no ha logrado beneficiarse del progreso social, por lo cual, se presentan las iniciativas que, ahora sí, podrían incluirlos en la dinámica de desarrollo y crecimiento económico. Los dos hablan de la creación de condiciones para incrementar las actividades empresariales y, con ellas, la generación de empleos, evitando la migración hacia los centros poblacionales de siempre. En el PPP se plantea la necesidad de crear ordenamientos territoriales y evitar los asentamientos irregulares, bajo la excusa de que muchos de ellos se ubican en zonas de alto riesgo.

En el Plan Nacional de Desarrollo de López Obrador también se expresa abiertamente esa misma necesidad y los dos convergen en la idea de que la dispersión de la población es un factor que dificulta la dotación de servicios públicos (educación, salud, etcétera). Ambos determinan que hay una fuerte presión en el mercado laboral concentrada en las grandes ciudades y proponen que sus respectivos proyectos regionales se vean acompañados de la creación de nuevos polos para la atracción de fuerza de trabajo.

En el caso del Tren Maya, por ejemplo, se explica la importancia que tendrían los desarrollos inmobiliarios de las ciudades ya existentes y aquellas por las que cruzaría el nuevo trazo del tren, especialmente Calakmul, para cumplir con el propósito de reconfigurar la ocupación de espacios. Más claramente, en el Proyecto del Corredor Transístmico se presenta la propuesta de crear los llamados “Polígonos de Bienestar”, lo cuales son, territorios que

combinan desarrollos industriales maquiladores e inmobiliarios en los que también se prevé la concentración de población (muchas de ellas tradicionalmente migrante al interior del país, pero también hacia los Estados Unidos y Canadá).

Un matiz en lo relacionado con lo anterior es que el PPP determina que resulta necesario “impulsar la desgravación y desregulación habitacional”. También se explica que deben reducirse los tiempos y requisitos en el otorgamiento de licencias y permisos de construcción. Por su parte, López Obrador ha reiterado en varias ocasiones que cuando menos en la franja del Corredor Transístmico sería definida una “cortina de desarrollo”, para frenar la migración de mexicanos y centroamericanos hacia el Norte. En esa “zona franca” con un tramo de poco más de 300 kilómetros, se prevé la reducción o exclusión de impuestos (quedar en tasas de 8% para el IVA y 20% de ISR) para incentivar las inversiones del sector privado<sup>37</sup>.

## VIII. Turismo

El objetivo del PPP era Convertir al Corredor Cancún-Riviera Maya en el destino turístico más importante del mundo. Destacó que los municipios de Isla Mujeres, Benito Juárez, Solidaridad y Cozumel, en el Estado de Quintana Roo, conforman la zona turística más dinámica de México y una de las más importantes a nivel global, captando hasta aquel momento el 11% del PIB turístico a nivel nacional.

Palenque era considerado la “Puerta de Entrada” para las zonas arqueológicas y áreas naturales ubicadas al norte del estado de Chiapas. Citó proyectos como el Centro Integralmente Planeado Palenque-Cascadas de Agua Azul, en los municipios de Palenque y Chilón, en el estado de Chiapas, además de toda estrategia de desarrollo urbano y turístico en el corredor Cancún-Riviera Maya. También habló de las zonas arqueológicas de Bonampak, Yaxchilán y Toniná; las Áreas Naturales de Palenque, Agua Clara, Agua Azul, Lagunas de Catazajá y la Reserva de la Biósfera de Montes Azules.

Todos esos planes de desarrollo urbano y turístico están de alguna manera presentes en los tres proyectos de López Obrador, sobre todo en el Tren Maya, donde por supuesto también se habla de la importancia de la región como un centro de atracción para el turismo internacional.

Sin embargo, el PPP planteaba abiertamente que era necesario “cambiar el perfil del turista” para inclinarlo más hacia el extranjero de élite. Este tema está igualmente relacionado con los planes de desarrollo inmobiliario, ya que aquí también el PPP define expresamente que tendría que haber una desregulación de los permisos

---

<sup>37</sup> *El proyecto del tren transístmico*, Cámara de Diputados y Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP), México, julio de 2019, página 8.

ambientales y uso de suelo cuando se tratara de hacer crecer el transporte, vivienda, hoteles, campos de golf, etcétera, en su idea de brindar servicios turísticos lo suficientemente atractivos (a ese turismo internacional con mayor poder adquisitivo).

## **IX. Industria maquiladora**

Uno de los temas más criticados del PPP era lo relacionado con la intención que se tenía en desarrollar nuevas zonas con enormes parques industriales y sus correspondientes traspacios maquiladores. Así el PPP decía que “Para el desarrollo de las maquiladoras en la región Sur Sureste [el Plan] propone como oportunidades específicas atraer inversiones en esta modalidad en los sectores del vestido, muebles, electrónica y pequeñas operaciones de distribución Automotriz”. Esta idea provocó una gran oposición al Plan, tomando en cuenta la situación en el régimen de producción que distingue al sector. Se previó que el proyecto implicaría la diseminación de la injusticia social y ambiental existente en centros industriales como los situados en la zona fronteriza de México con Estados Unidos y los de Puebla, Tlaxcala y Guanajuato.

Éste es con seguridad también uno de los aspectos más graves de la actual propuesta del Corredor Transistmico, pues igualmente el gobierno federal ha declarado y forma parte de dicho proyecto el desarrollo de la industria maquiladora en esa región del país. Ante las críticas, el ejecutivo se ha limitado a asegurar que sería un régimen de producción distinto al que se reconoce, pues un incentivo para el pago de mejores salarios sería precisamente la reducción de impuestos a las empresas que invirtieran a lo largo del Corredor, particularmente en los mencionados “Polígonos de Bienestar”.

## **X. Actividades agrícolas y ganaderas**

En el PPP se consideraba apoyar el potencial para el desarrollo de la agricultura de riego en toda la región. Incluso se habló de que con la introducción de nuevos sistemas se podría incrementar los rendimientos del maíz de 1.7 toneladas por hectárea a 4.5.

Aunque no se dice cómo (recordando que la administración de Vicente Fox fue una gran promotora de los transgénicos) en el PPP también se resaltó la posibilidad de “duplicar los rendimientos en frijol, cacao, sorgo y soya”.

A su vez, en la lista de oportunidades para el sector ganadero, se destacó la importancia de “dar preferencia a los proyectos ganaderos con esquemas tipo GIT (Grupos de Intercambio Tecnológico)”.

En el conjunto conformado por los tres proyectos de la 4T con los que aquí comparamos el PPP no es posible encontrar referencias de incentivos al sector ganadero, aunque el Programa Crédito Ganadero a la Palabra, el cual, se aplica en los estados de Campeche,

Chiapas, Guerrero, Jalisco, Nayarit, Michoacán, Oaxaca, Quintana Roo, Tabasco, Tamaulipas, Veracruz, Yucatán y Zacatecas, podría ser una medida complementaria para integrar también esa parte ganadera a las zonas en las que tienen influencia los proyectos del Tren Maya, Transístmico y Sembrando Vida.

Por su parte y, en lo referente al incremento de los rendimientos en el campo mexicano, López Obrador sigue asegurando desde su campaña que en su gobierno serán promovidas las alternativas productivas tradicionales y los apoyos al campo (de esa política es parte Sembrando Vida). También ha reiterado el rechazo al maíz transgénico, pero no se ha pronunciado por los transgénicos en general. Ocurre que en su administración se han seguido recibiendo permisos para la liberación de algodón genéticamente modificado (4 comerciales y 2 experimentales) desde septiembre de 2019<sup>38</sup>.

## Infraestructura y análisis del territorio

Hemos expuesto ya en el cuadro comparativo entre el PPP y el Corredor Multimodal Interoceánico por qué se dice que no se trata sólo de un tren para el traslado de mercancías dada la posición geográfica estratégica del Istmo de Tehuantepec, recordando que quienes lo promueven insisten en responder a las críticas asegurando que no habrá impactos sociales y ambientales mayores, ni en el proceso de implementación ni en el momento

en que inicie operaciones. ¿Pero a qué tipo de territorios se refiere el gobierno cuando habla de la realización de este megaproyecto?, ¿a qué población pertenecen sabiendo que no se trata solamente de una vía de tren de 300 kilómetros?, ¿cuál es la condición económica actual de la población que está presente en las zonas de mayor interés para el establecimiento del Corredor? En esta parte abordamos ese tipo de dudas.

### Cuadro 3. Etapas del proyecto Corredor Transístmico

Primera etapa

1. Evaluación preliminar del proyecto con el objetivo de verificar cuáles son las correcciones que deberán realizarse a la ruta.
2. Construcción de un tren eléctrico de doble vía de 300 kilómetros para unir los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz en tan sólo 3 horas.
3. Corrección de la curvatura y pendiente en 56 kilómetros, así como la conexión al puerto de Salina Cruz.
4. Corrección de la pendiente de la Línea Z que permitirá potenciar la vía para lograr el enlace con los puertos de Coatzacoalcos y Veracruz, y con la línea

<sup>38</sup> Según el listado de solicitudes para la liberación de organismos genéticamente modificados registradas hasta febrero de 2020 en la página [www.conacyt.gob.mx](http://www.conacyt.gob.mx) del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt).

Primera etapa	<p>del tren Maya con destino a las ciudades de Mérida y Valladolid, en Yucatán<sup>39</sup>.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Al final de la primera etapa del proyecto el tren de carga tendrá una capacidad para transportar 300 mil toneladas al día.</li> <li>6. El tren eléctrico estará equipado con tecnología de punta de última generación.</li> </ol>
Segunda etapa	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Habilitación y mejora de los actuales puertos y la construcción de otros más de carga en ambos océanos.</li> <li>2. Construcción de cuatro muelles en cada uno de los dos puertos nuevos, en el río Tehuantepec en Oaxaca y en la laguna del Ostión en Veracruz.</li> </ol>
Tercera etapa	<p>Lograr la inclusión social de las comunidades aledañas a las vías del ferrocarril y a los habitantes de la región istmeña mediante estrategias de creación de empleos directos e indirectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) En las actividades de construcción propias del proyecto.</li> <li>b) En las empresas que ofrecen los servicios portuarios, de transporte intermodal y ferroviario.</li> <li>c) En las actividades relacionadas con las operaciones del comercio internacional (exportación e importación de mercancías y servicios).</li> </ol>

**Fuente:** *El proyecto del tren transístmico*, Cámara de Diputados y Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP), México, julio de 2019, páginas 8 y 9.

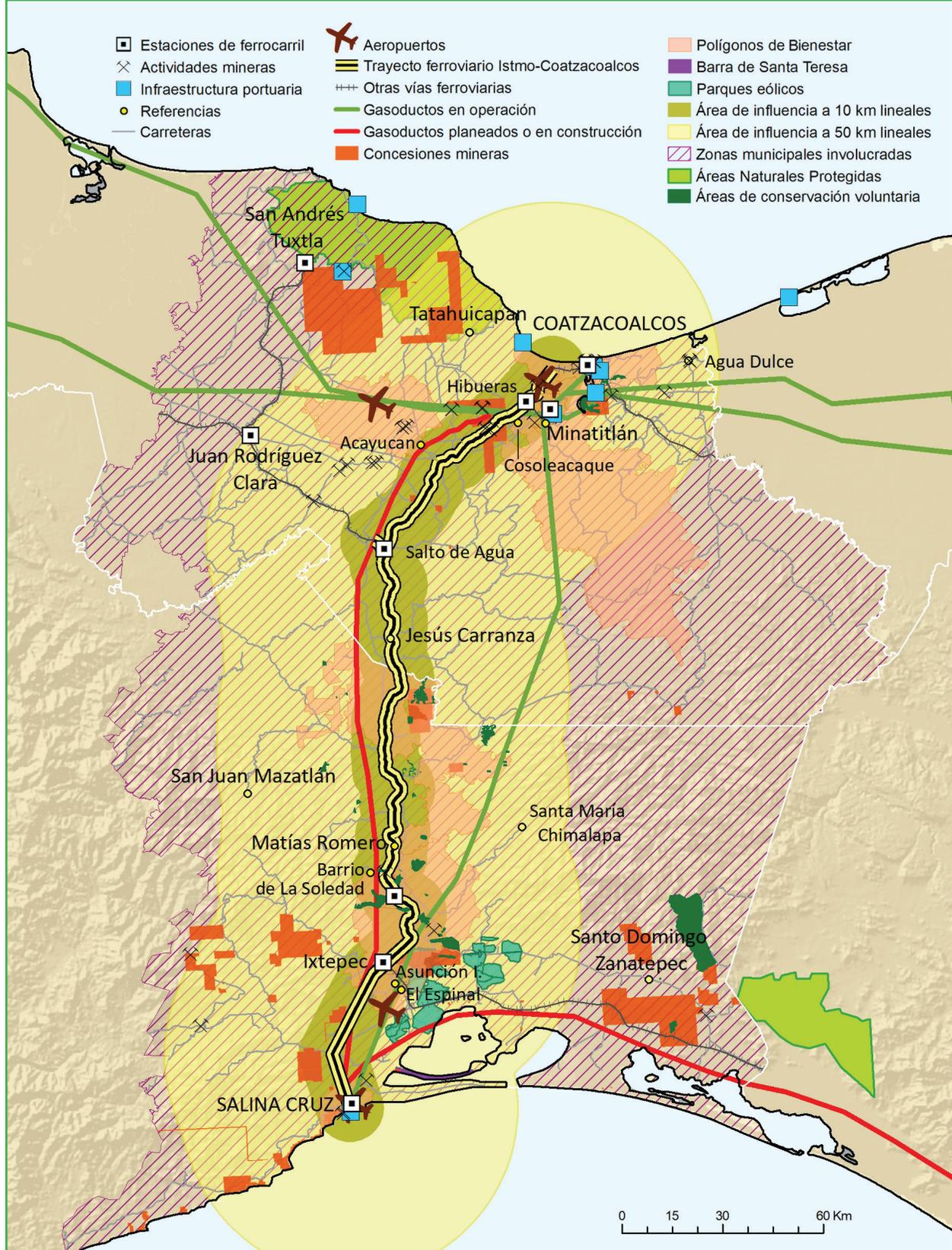
El Mapa 9 nos muestra cómo el Corredor implica impactos previstos en una superficie mucho más extensa a la del paso del tren, abarcando 79 municipios de los estados de Oaxaca y Veracruz, sumando un total de 4.7 millones de hectáreas aproximadamente. Se entiende, pues, que junto con los puertos marítimos y las carreteras el tren es la parte articuladora de un amplio grupo de componentes, que darían existencia a este proyecto.

Si tomamos en cuenta esta primera zonificación delimitada por el gobierno como el área de impacto más extensa, encontramos que en su interior habitan casi 2.3 millones de

personas, de los cuales, más de medio millón son indígenas de 12 pueblos (agrupados según su idioma), en 3 mil 401 localidades. También es importante observar que 3 millones 100 mil hectáreas son propiedad social, prácticamente el 66% del área total considerada para el Corredor. El Cuadro 4 ofrece información sobre cuál es la situación de la población indígena y la tenencia de la tierra dentro de las zonas más cercanas a la ruta del tren. En cualquiera de los casos ocurre que la propiedad social es mayoría, por la cual (justo como con el Tren Maya), se entiende entonces que el gobierno pida a los poseedores de estas tierras que se integren como “socios” del Transístmico.

<sup>39</sup> La “Línea Z” es el tramo de Medias Aguas, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca, con una extensión de 206 km.

## Mapa 9. Corredor Multimodal Interoceánico (Corredor Transístmico)



<b>Cuadro 4. Áreas de influencia del Corredor Transístmico y su relación con la población indígena y campesina</b>			
	Zona de amortiguamiento a 10 km (539,403 ha)	Zona de amortiguamiento a 50 km (2,737,357 ha)	Zonificación municipal (4,793,948 ha)
<b>Localidades indígenas</b>	688	2,070	3,401
<b>Grupos indígenas</b>	[8 grupos] Chontal de Oaxaca, ikoots (Huave), mixe, náhuatl, oluteco, sayulteco, textistepequeño, zapoteco.	[11 grupos] Chinanteco, chontal de Oaxaca, ikoots (Huave), mixe, náhuatl, oluteco, popoluca de la sierra, sayulteco, textistepequeño, zapoteco, zoque.	[12 grupos] Chinanteco, chontal de Oaxaca, ikoots (Huave), mixe, náhuatl, oluteco, popoluca de la sierra, sayulteco, textistepequeño, tseltal, zapoteco, zoque.
<b>Población indígena</b>	176,862	448,253	516,935
<b>Propiedad social (número de ejidos y comunidades)</b>	197 (345,993 ha)	751 (1,809,825 ha)	1,281 (3,137,044 ha)
<b>Concesiones mineras</b>	38 (36,552 ha)	96 (116,685 ha)	117 concesiones (202,191 ha)
<b>Actividades mineras</b>	15	34	37
<b>Unidades económicas</b>	50,971	86,571	105,520
<b>Municipios</b>	35 municipios (539,403 ha)	71 municipios (2,737,357 ha)	79 municipios (4,793,948 ha)

**Fuente:** Elaboración propia con base en el análisis cartográfico con fuentes de Inegi.

### **Algunos aspectos socioeconómicos al interior de los Polígonos de Desarrollo e Innovación para el Bienestar del Proyecto Transístmico**

Aunque el Transístmico abarca una superficie muy amplia de territorio hay zonas que resultan particularmente estratégicas para su puesta en marcha y desarrollo, dada la presencia de recursos en general

y, por supuesto, de una masa de población que sería integrada al proyecto como fuerza de trabajo en los objetivos de negocios, destaca el dato de que más del 11% de la población total dentro

de lo que el gobierno ha nombrado Polígonos de Desarrollo e Innovación para el Bienestar, conformados por 10 municipios es indígena.

Estos “Polígonos de Bienestar” están delimitados en 6 áreas (Cuadro 5). En su interior se pretende ofrecer a las empresas condiciones excepcionales para incentivar sus inversiones, entre ellas las citadas reducciones de impuestos y, por supuesto, los servicios de infraestructura que aportará el Corredor Transístmico, en la idea de que sea así como logren repuntar los nuevos parques industriales maquiladores.

La economía en esas áreas de los Polígonos de Bienestar se inclina ya de por sí hacia lo que resulta ser “el traspatio de la gran industria”<sup>40</sup>: la manufactura.

También en este caso, una rápida revisión de la información estadística en los últimos Censos Económicos de Inegi, aportará los elementos suficientes como para comprender el sentido de lo que en el Plan Puebla Panamá de Vicente se denominó “precios competitivos en la región” donde ahora se lanza la propuesta del Corredor Transístmico. El Cuadro 6 responde a la pregunta de en qué actividad se genera más valor y con qué nivel de personal ocupado.

<b>Cuadro 5. Polígonos de Desarrollo e Innovación para el Bienestar</b>			
<b>Polígono de Bienestar</b>	<b>Estado</b>	<b>Municipio</b>	<b>Hectáreas</b>
1.Acayucan	Veracruz	Acayucan	65,447
2.Coatzacoalcos	Veracruz	Coatzacoalcos	31,126
3.Minatitlán	Veracruz	Minatitlán	211,657
		Cosoleacaque	27,634
4.Matías Romero	Oaxaca	Matías Romero	135,718
		El Barrio de la Soledad	25,275
5.Ciudad Ixtepec	Oaxaca	Ciudad Ixtepec	29,505
		El Espinal	5,629
		Asunción Ixtaltepec	66,098
6.Salina Cruz	Oaxaca	Salina Cruz	13,253
<b>Población indígena: 97,427</b>			
<b>Población total: 845,533</b>			

**Fuente:** Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Conferencia Binacional de Infraestructura, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, junio de 2019.

<sup>40</sup> Véase la actualidad de la caracterización y la muestra que hace Karl Marx de lo que significan las actividades manufactureras en el análisis que presenta en “División del trabajo y manufactura” (Capítulo XII) y el Capítulo XIII “Maquinaria y gran industria”, en su obra *El Capital*. En relación con esa parte de la realidad expuesta por Marx —la cual, se vive clásicamente en la producción capitalista— evidentemente el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, cuyo eje es el Corredor Multimodal Interoceánico, no trata de la instalación de una industria vanguardista, sino abiertamente de la creación de centros urbanos-manufactureros, donde el distintivo sería el desarrollo de actividades económicas que se distinguen por ser altamente extenuantes para la clase trabajadora (intensiva y extensivamente hablando), además de ser tradicionalmente de las peor pagadas.

**Cuadro 6. Actividades económicas en los Polígonos de Bienestar y Desarrollo del Proyecto del Corredor Multimodal Transistmico**

Actividad Económica	Unidades económicas	Producción bruta total (millones de pesos)	Personal ocupado total	Unidades económicas %	Producción bruta total %	Personal ocupado total %
11 Agricultura, cría y explotación de animales, aprovechamiento forestal, pesca y caza forestales	215	143	3,278	0.6	0.0	1.9
23 Construcción	151	3,893	7,204	0.4	0.7	4.2
31 - 33 industrias manufactureras	3,259	494,317	34,429	8.6	93.5	20.1
43 Comercio al por mayor	1,071	6,214	11,222	2.8	1.2	6.6
46 Comercio al por menor	17,007	8,568	46,435	45.1	1.6	27.1
48 - 49 Transportes, correos y almacenamiento	122	3,296	6,463	0.3	0.6	3.8
51 Información en medios masivos	104	766	1,370	0.3	0.1	0.8
52 Servicios financieros y de seguros	253	763	1,262	0.7	0.1	0.7
53 Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles	509	388	1,942	1.4	0.1	1.1
54 Servicios profesionales, científicos y técnicos	706	377	2,971	1.9	0.1	1.7
56 Servicios de apoyo a los negocios, manejo de desechos y servicios de remediación	871	1,277	7,889	2.3	0.2	4.6
61 Servicios educativos	518	729	6,718	1.4	0.1	3.9
62 Servicios de salud y de asistencia social	1,463	638	4,206	3.9	0.1	2.5
71 Servicios de esparcimiento culturales, deportivos, y otros servicios recreativos	376	320	2,014	1.0	0.1	1.2
72 Servicios de alojamiento temporal, preparación de alimentos y bebidas	5,633	2,873	17,573	14.9	0.5	10.3
81 Otros servicios excepto actividades gubernamentales	5,367	1,582	13,060	14.2	0.3	7.6
SC Sectores agrupados por el principio de confidencialidad	55	2,689	3,142	0.1	0.5	1.8
<b>Total</b>	<b>37,680</b>	<b>528,832</b>	<b>171,178</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Elaboración propia con base en Inegi. Censos Económicos 2014. Resultados definitivos.

# Conclusiones

Los proyectos del Corredor Transísmico, el Tren Maya y el programa Sembrando Vida que hemos presentado en este estudio se encuentran estrechamente relacionados entre sí. Por sus efectos previstos, pueden ser considerados una triada diseñada para el despojo y la subordinación del territorio hacia un conjunto de usos que transforman y se oponen a las relaciones sociales comunitarias de los pueblos originarios.

Por su función específica, se trata de instrumentos que de manera articulada apoyan un conjunto muy amplio de actividades económicas que ya de por sí se han destacado por generar graves daños en la región Sur-Sureste de México, algo que se ha advertido constantemente en los últimos años, en diversas investigaciones. Quienes más lo evidencian son las mismas comunidades que viven los conflictos: infraestructura energética, explotación de hidrocarburos, parques industriales manufactureros, agroindustria, cultivo de transgénicos, desarrollos inmobiliarios y turísticos, entre muchos otros.

Con el Corredor Transísmico y el Tren Maya se abre la opción al capital para crear la base material necesaria que posibilite más inversiones y ganancias en el corto plazo. Pero si se analizan los componentes de estos proyectos puede verse que se trata de actividades económicas sumamente problemáticas por sus impactos sociales y ambientales.

Es muy importante observar la manera en que estos dos proyectos están vinculados a la producción industrial. No se trata de un plan para la creación de infraestructura destinada

a la simple distribución de mercancías, o las actividades turísticas a partir de la posición geográfica estratégica de una región que cada vez tienen mayor importancia nacional e internacional. Como hemos visto los dos proyectos mencionados incluyen dentro de sí la posibilidad para que empresas nacionales y extranjeras puedan generar enormes ganancias, a partir del desencadenamiento de procesos ligados a la producción de mercancías, en zonas donde la riqueza social y biológica posee características excepcionales.

Por otra parte y siendo consistentes al definir cuál es realmente la lógica del despojo específicamente capitalista, puede evidenciarse que proyectos como el Tren Maya y el Corredor Transísmico, significan por un lado, arrebatarse la posesión efectiva de la tierra a las poblaciones originarias y, por otra parte, privarlas de la capacidad de decidir sobre cualquier uso futuro de los recursos en general. Sin embargo, esta acción es únicamente el primer movimiento que el capital aplica para que mediante el desarrollo urbano e industrial ocurra en escalas más amplias la explotación de la población que será separada de su labor creativa ligada a la tierra y, con ella, de los grandes grupos de personas itinerantes desposeídas, que seguirán buscando mejores condiciones de vida en otros espacios. En ese sentido, tal y como lo ha anunciado explícitamente el gobierno mexicano, los tres proyectos expuestos funcionarían adicionalmente como un filtro más de los que está poniendo en marcha para contener a las crecientes oleadas de trabajadoras y trabajadores, cuyo objetivo principal es llegar a Estados Unidos y Canadá.

Visto de manera conjunta, con el diseño de estos proyectos se trata sí de un reordenamiento del territorio, pero que tiene la misión principal de refuncionalizar y someter las formas y contenidos de la vida social tradicional pertenecientes a los pueblos originarios. Destaca que en medio de la gravedad de este ataque renovado hacia las formas de subsistencia campesina e indígenas exista, sin embargo, una débil respuesta surgida desde las propias comunidades. Son pequeños grupos que históricamente han defendido sus territorios y recursos quienes actualmente intentan articular un frente de oposición. Para comprender por qué se ha dado esa situación de fragilidad en la respuesta de los pueblos directamente involucrados —hacia lo que evidentemente representa la degradación de su entorno, formas de socialidad, cultura, etcétera— cobra importancia observar cuál ha sido la estrategia del actual gobierno. El programa Sembrando Vida está incidiendo directamente en la decisión de las personas para aceptar las disposiciones oficiales. Esta acción desleal que enajena a los pueblos la capacidad de ejercer el libre consentimiento puede comprobarse testimonialmente en distintas localidades, principalmente en Bacalar, Quintana Roo. Cabe decir que el uso faccioso de este programa gubernamental es un hecho que se aplica a la gran mayoría de áreas en las que el gobierno federal debe lograr que la población ceda sus tierras específicamente para este proyecto supuestamente turístico, según lo hemos comprobado cartográficamente al relacionar

los sitios donde se implementa Sembrando Vida y las nuevos trazos planeados para el paso del Tren Maya.

Por su parte, el capital privado y los operadores empresariales que ya han tomado por asalto la riqueza natural y social de la región maya en épocas previas con sus proyectos, también entran en funciones y cooperan con el capital público para apoyar la subordinación del valor de uso territorial, invisibilizando y menospreciando las necesidades y los usos tradicionales de los recursos en manos de los pueblos. Resalta en las últimas fechas que frente a la denuncia contra Alfonso Romo por ser parte de la pandilla de saqueadores presentes en la región maya, el empresario se haya defendido asegurando que gracias a sus inversiones se logra la transformación de “tierras improductivas” en “tierras con un alto valor agregado”, se generan empleos, “las comunidades muertas de hambre” salen de la miseria, etcétera<sup>41</sup>. Se añade a ese viejo discurso empresarial aparentemente heroico y progresista, la aplicación de un método que combina sobornos a la población posesionaria de las tierras y la persecución y amenazas a las personas que intentan organizar una resistencia<sup>42</sup>. Este hecho también se ha logrado documentar periódicamente en las últimas fechas. El capital privado, en efecto, está muy interesado en los proyectos en asociación con el llamado capital público, pero también tiene una agenda propia que no depende de lo que logre consensar o imponer el gobierno ante las comunidades.

---

<sup>41</sup> El entrecomillado corresponde a una serie de declaraciones que hizo el empresario Alfonso Romo luego de darse a conocer en una investigación coordinada por la periodista Carmen Aristegui, cuán relacionado estaba el actual Jefe de Gabinete de la Presidencia de México con el progresivo saqueo de agua en la Península de Yucatán.

<sup>42</sup> Estos son tan sólo algunos de los aspectos que logró evidenciar el exhaustivo trabajo periodístico coordinado por Gloria Muñoz Ramírez. Ver por ejemplo: “Derecho de réplica. Hablan los pueblos ante los tres megaproyectos del gobierno para el sur de México”. *Ojarasca*, no. 269, 14 de septiembre de 2019 y el video de *Desinformémonos*: “Un megaproyecto en tierras de Zapata. Proyecto Integral Morelos”, disponible en su canal de noticias a través de YouTube.

# Comentario final: ¿si los proyectos no, entonces qué sí?

En este trabajo hemos hablado de tan sólo tres de los más de mil 600 grandes proyectos que el capital aspira realizar en México actualmente. Sin embargo, de todos ellos el Tren Maya y el Corredor Transistmico cumplirían con funciones decisivas en las necesidades que tiene la gran industria de articularse y extenderse en nuestro país; se trata de planes integrales que piensan ser levantados a partir de la existencia de una vieja infraestructura en decadencia pero que en caso de ser actualizada (modernizada) a los fines del capital, derivará en la diseminación de muchos otros proyectos para la producción y consumo mercantiles. Igualmente, comprobamos que Sembrando Vida actúa como un auténtico comodín que el gobierno federal utiliza para apoyar sus proyectos y que lo podría seguir aplicando con la finalidad de tener el consentimiento de poblaciones ejidatarias y comuneras para que sus tierras sean utilizadas, pues puede constatar que no se trata de infraestructuras industriales que el Estado esté posicionando en cualquier tipo de espacios, sino que se trata de los territorios donde la gran mayoría de los pueblos originarios y comunidades campesinas de México resguardan sus propias propuestas de sociedad.

Por otra parte no sólo son proyectos del andamiaje industrial para la circulación de mercancías, sino de auténticos instrumentos que hacen posible la separación de los productores directos (el campesinado) respecto de sus medios de sobrevivencia abriendo la posibilidad de volverlos parte de la fuerza de trabajo explotable, en regiones del país ya de por sí caracterizadas por los procesos de extracción de ganancias con base

en el pago de bajos salarios. Se añade a esto que en los tres proyectos que hemos revisado el tema del control poblacional y la regulación de trabajadoras y trabajadores migrantes, itinerantes, también es un objetivo común.

Pero lo cierto es que en la situación actual y en medio de la búsqueda de alternativas existe una propuesta sustancial que es defendida por las propias comunidades que no creen ciegamente ni en las soluciones del gobierno, ni en las de asociaciones civiles, grupos de ambientalistas mercenarios, partidos políticos, etcétera. Esta propuesta parte primero de la legítima exigencia al Estado y sus instituciones para que aporten las condiciones necesarias y que sean las propias comunidades quienes diseñen y hagan valer otro tipo de proyectos. Es precisamente la capacidad de decisión colectiva lo que históricamente han atacado de distintas maneras los programas asistencialistas (públicos y privados); la presencia de grupos delictivos que actúan en alianza con las empresas en cada vez un mayor número de poblados; la división que crean en la opinión de la gente las propuestas de los proyectos (mineros, carreteros, programas de conservación), que son anunciados como iniciativas para el supuesto progreso económico en las comunidades, entre muchos otros.

Un ejemplo concreto de esta exigencia se está dando expresamente en comunidades oaxaqueñas, donde se ha propuesto al Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI) que el gobierno no llegue con sus soluciones previamente elaboradas, sino que

apoye para que los colectivos fundamenten y determinen lo que es necesario hacer en sus regiones. Ésa es una acción clave en medio de las contradicciones que enfrenta el actual gobierno, al tener que hacer valer las necesidades del capital sometiendo las necesidades legítimas de los pueblos.

En lo que atañe a los proyectos que hemos descrito si las comunidades decidieran libremente que necesitan la construcción de trenes, aeropuertos, gasoductos, termoeléctricas, etcétera, los programas deberían ejecutarse, sin embargo, ni el gobierno mismo puede saber la verdadera voluntad de los pueblos porque los espacios que ha ofrecido para consultarlos —aún cuando sean inéditos en la vida institucional del país y algunos funcionarios pretendan

hacerlos pasar como legítimos— están siendo manipulados y tomados por asalto, con la intención de hacer prevalecer los proyectos.

El presidente López Obrador hizo el compromiso de que en su gobierno nada ocurriría por la fuerza y que todo sería con base en la razón (“nada por la fuerza, todo con la razón y el derecho”) pero la verdad es que la razón necesita de condiciones muy particulares. Sólo en el momento en que aporte esas condiciones a las comunidades podrá comprobarse la autenticidad del discurso que logró posicionarlo al frente del gobierno. Queda claro que hasta hoy, la razón y las necesidades que históricamente han defendido los pueblos originarios en México, aún no cuentan con esas condiciones para actuar libremente.

## **Bibliografía básica**

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, *El proyecto del tren transístmico*, Carpeta informativa núm. 119, 2019.

CEPAL, *Hacia un nuevo estilo de desarrollo. Plan de Desarrollo Integral El Salvador-Guatemala-Honduras-México. Diagnóstico, áreas de oportunidad y recomendaciones de la CEPAL (LC/MEX/TS.2019/6)*, México, 2019.

Diario Oficial de la Federación, *ACUERDO por el que se modifica el diverso por el que se emiten los Lineamientos de Operación del Programa Sembrando Vida*, 24 de enero de 2019.

\_\_\_\_\_, México, 16 de julio de 2019.

Gobierno de México, *Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado*, México, 2019.

Marx, Karl, *El Capital*, Siglo XXI Editores, México, vigesimoctava reimpresión, 2008.

\_\_\_\_\_, *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, México, 2019.

\_\_\_\_\_, *Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018. Visión Integral sobre el Desarrollo Regional. Relativo a la región Sur-Sureste*, México, sf.

\_\_\_\_\_, *Plan Puebla Panamá. Documento Base*, 2001.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Conferencia Binacional de Infraestructura*, 2019.

## **Información cartográfica**

Archivos y coberturas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio), Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Conanp), Instituto Nacional de Lenguas Indígenas (INALI), Registro Agrario Nacional (RAN) y la Secretaría de Economía (SE).

**MISEREOR**  
• IHR HILFSWERK

csf/wml

**Brot**  
für die Welt

 *Centro de Estudios  
para el Cambio en  
el Campo Mexicano*